

## Kommentar zur BKatV

### § 1 Bußgeldkatalog

#### **Entstehung**

Die neue Bußgeldkatalogverordnung (BKatV) greift eine Entwicklung auf, die bereits 20 Jahre alt ist – den Versuch die wesentlichen Verkehrsordnungswidrigkeiten in einem einheitlichen Katalog zusammenzufassen und für Standardsituationen bestimmte Sanktionen festzulegen.

Dieser ursprüngliche Ansatz wurde damals im Laufe des parlamentarischen Verfahrens jedoch aufgegeben und getrennte Kataloge für Verwarnungsgelder und Bußgelder vom Verkehrsministerium erlassen. Diese beiden Kataloge traten gemeinsam mit der Verwaltungsvorschrift zu § 15 StVZO (Mehrfachtäterpunktesystem) zum 01.01.1990 in Kraft. Hierdurch sollte zumindest dokumentiert werden, dass diese Vorschriften inhaltlich zusammengehören.

Die jetzt durchgeführte Zusammenlegung der beiden Kataloge ist zugleich eine Anpassung an die Weiterentwicklung der Rechtsprechung und der Aktivitäten des Gesetzgebers. Die neue Bußgeldkatalogverordnung nimmt die durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und andere verkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG)<sup>1</sup> erweiterte Ermächtigung des § 26a StVG auf und fasst die bislang im unterschiedlichen Regelwerken enthaltenen Bestimmungen über Verwarnungsgelder, Bußgelder und Fahrverbote zusammen.

Gleichzeitig wurde die bisherige Verfahrensweise aufgegeben. Der Erlass des neuen Bußgeldkataloges erging wegen der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 02.03.1999<sup>2</sup> durch die Bundesregierung als Kollegium<sup>3</sup>.

#### **Ziel der BKat**

Die Bußgeldkatalogverordnung dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Sie beschränkt sich auf solche Tatbestände, die für die Verkehrssicherheit wesentlich sind. Sie enthält keine generelle Erhöhung der Ahnungssätze; Ausnahme bilden nur Tatbestände mit höherer Unfallhäufigkeit und schwerer Unfallcharakteristik – z. B. unangepasste Fahrweise bei Nebel oder Glatteis, gefährliches Überholen, zu geringe Abstände und ähnliche Fälle. Wichtig ist aber auch eine Differenzierung bei Lkw und Gefahrguttransporten, wichtig auch der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer und einer verstärkten Halterverantwortung für Überladung und Verletzung des Sonntagfahrverbotes. Zuwiderhandlungen des Halters gegen Vorschriften, die z. B. die technische Beschaffenheit eines Fahrzeuges regeln, wiegen regelmäßig schwerer als die des Führers, weil der Halter die unmittelbare Verantwortung für die Ordnungsgemäßheit des Fahrzeuges trifft, das am Verkehr teilnimmt und weil es sich bei der Tat des Halters um ein Dauerdelikt handelt. Der Halter zieht auch regelmäßig den wirtschaftlichen Vorteil aus der Tat – z. B. bei der Verletzung von Vorschriften über Maße und Gewichte beim Gütertransport, sowie bei Beschränkungen der Zahl der Fahrgäste bei der Fahrgastbeförderung.

#### **Inhalt der BKatV**

Der Bußgeldkatalog enthält die Verkehrsverstöße, die für die Verkehrssicherheit bedeutsam und besonders häufig sind. Er kann wie bisher keine abschließende Regelung für sämtliche denkbaren Verkehrsverstöße anbieten. Aus diesem Grunde sollen die Bundesländer bei geringfügigen Verkehrsordnungswidrigkeiten im Sinne von § 56 OWiG weiterhin Tatbestandskataloge ergänzen. Für solche Tatbestände treffen, die nicht in dem Bußgeldkatalog aufge-

---

<sup>1</sup> BGBl. I S. 386

<sup>2</sup> 2 BvF 1/94

<sup>3</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschriften vom 28.02.2000 Bundesanzeiger S. 3048

nommen wurden. Dabei soll aber auch der Bußgeldkatalog (Bund) eine Orientierung anbieten.

### **Regelungen der Bundesländer**

Bei einer mehr als nur geringfügigen Verkehrsordnungswidrigkeit, die im Bußgeldkatalog nicht enthalten ist, können die zuständigen Behörden der Länder die Geldbuße wie bisher fallbezogen auf pflichtgemessen Ermessen selbst setzen. Länderkataloge zu Bußgeldern sollen nur entstehen, wenn aufgrund bestimmter Besonderheiten der Zuwiderhandlung die Aufnahme im Bundeskatalog ausscheidet. Dies gilt insbesondere für Ordnungswidrigkeiten, die üblicherweise vorsätzlich begangen werden.

### **Die Einführung des Euro**

Mit der Neufassung erfolgte zugleich die notwendige Umstellung auf Euro. Dabei wurden die Beträge im Verhältnis DM zu Euro 2:1 umgestellt und geglättet. Eine Ausnahme bilden die Beträge, die Bußgelder, die bislang auf 75 DM festgesetzt wurden. Hierfür wurde, um die jeweilige Schrittweise von 5 Euro aufrechterhalten zu können ein Bußgeld von 35 Euro festgesetzt.

Diese Absenkung des Realbetrages führte in der Folgezeit zu erheblichen Diskussionen. Der Gemeinde- und Städtetag wandte sich gegen diese Absenkung, da erhebliche Einnahmeverluste befürchtet wurden, für Bonn wurde ein Verlust von 300.000 DM (150.000 Euro) und für Frankfurt gar von 600.000 DM ausgerechnet.

Dem folgend hat der Bundesrat dem Bußgeldkatalog zugestimmt mit der Aufforderung aber, möglichst bald die festgesetzten Geldbußen von 35 Euro auf 38 Euro zu erhöhen.

Die Begründung für diesen Zusatz ist jedoch entlarvend. Zwar führt der Bundesrat aus, dass die Ansenkung der Bußgelder für Verkehrssünder ein „falsches Signal sei“; aber es ist natürlich nicht zu erwarten, dass irgendein Verkehrsteilnehmer, der bislang einen Verkehrsverstoß vermieden hat, weil ihm das Bußgeld von 75 DM zu hoch war, jetzt gnadenlos, z. B. mehrere Kinder nicht vorschriftsmäßig sichert nach 98.2 BKat oder beim Rechtsabbiegen den Fahrzeugverkehr behindert nach 131.2 BKat, oder im Fußgängerbereich länger als zwei Stunden parkt (gem. Nr. 144.2 des Kataloges) nach der kühlen Berechnung, dass diese Verstöße jetzt ca. 2,50 DM billiger sind.

Solche Initiativen offenbaren vielmehr, dass es den Beteiligten nicht in erster Linie um die Sicherheit des Verkehrs geht, sondern rein fiskalischen Interessen das Handeln bestimmen.

### **Grundsätze der Regelung**

§ 1 fasst die Anwendung der Bußgeldregelsätze und der Verwarnungsgeldregelsätze, deren einheitliche Grundsätze in einer gemeinsamen Bestimmung zusammen. Er formuliert die einheitlichen Grundsätze für die Bestimmung der Höhe der Bußgelder, damit eine Art Zummessungsvorschlag im Hinblick auf § 17 OWiG. Die Aufforderung, einheitliche Bußgelder festzusetzen bindet nur die Verwaltung. Die Gerichte sind an die Sätze der Verordnung nicht gebunden. Im gerichtlichen Verfahren ist § 17 OWiG immer zu berücksichtigen. Die Sätze des Bußgeldkataloges bilden lediglich eine Orientierungsrahmen. Dies hat lediglich die Folge, dass der Begründungsaufwand in einem gerichtlichen Urteil vermindert wird, wenn sich der Richter an diesen Vorschriften orientiert.

§ 1 Abs. 1 stellt auch klar, dass Verwarnungsgelder, Bußgelder bis 35 Euro einschließlich, geringfügigen Ordnungswidrigkeiten im Sinne von § 56 OWiG sind.

#### **Abs. 2: Fahrlässigkeit**

Bei der Bemessung der Geldbußen ist regelmäßig von fahrlässiger Begehung und gewöhnlichen Tatumständen auszugehen. Zu den gewöhnlichen Tatumständen gehört, auch wenn dies nicht mehr ausdrücklich im § 1 aufgeführt ist, dass keine Eintragung im Verkehrszentral-

register vorhanden ist. Fahrlässigkeit ist die Grundannahme bei der Bestimmung der Bußgelder und sonstigen Sanktionen. Dies ist auch sinnvoll, da Vorsatz in der Regel schwer nachweisbar ist.

**Ein Regelfall** liegt vor, wenn die Tatausführung allgemein üblicher Begehungsweise entspricht und weder subjektiv noch objektiv Besonderheiten vorliegen. Gewöhnliche Tatausführung entspricht beispielsweise eine Geschwindigkeitsüberschreitung, wenn sie unter normalen Verhältnissen erfolgt und dadurch die Verkehrssicherheit nicht im besonderem Maße, z.B. bei hoher Verkehrsdichte oder im Kreuzungsbereich, leidet oder eine Überschreitung höchstzulässiger Maße, wenn diese bei normalem Lichtraumprofil der Straße begangen wird und die Verkehrssicherheit nicht zusätzlich (z. B. bei engen Durchfahrten, Tunneln und ähnlichen) beeinträchtigt wird.

### § 17 OWiG

**Besondere Umstände** können dagegen Voreintragungen im Verkehrszentralregisters ein. Die Fälle in dem ein Regelfall nicht vorliegt, werden daher nicht selten sein. Unfälle mit Sachschäden schließen den Regelfall nicht aus. Hat aber eine Geschwindigkeitsüberschreitung bei dichtem Straßenverkehr oder im Kreuzungsbereich zu einem Unfall mit Sachschaden geführt, wird ein Regelfall fern liegen. Ist ein Regelfall nicht gegeben, ist der Bußgeldkatalog nicht anzuwenden – die Geldbuße ist dann gem. § 17 OWiG zu bestimmen.

Aber auch im Falle einer **vorsätzlichen Begehung** ist eine schematische Verdopplung des Bußgeldsatzes nicht angebracht. Das Bußgeld ist vielmehr auch dann nach den Grundsätzen des § 17 Abs. 3 OWiG festzusetzen.

Die **Nichtaufnahme eines Tatbestandes** im Bußgeldkatalog führt nicht zu einer Freistellung des Betroffenen. Das Bußgeld ist in diesen Fällen nach den Vorgaben des § 17 OWiG festzusetzen. Dabei sind Tatbestände ähnlicher Art und Schwere als Orientierung aus dem Bußgeldkatalog zu entnehmen.

### Erhöhung der Geldbuße

Die Tabelle 4 im Anhang zum Bußgeldkatalog verdient besondere Beachtung; sie enthält eine allgemeine Vorschrift über das Maß der Schärfung und Höhe der Geldbuße, wenn mit der Tat eine Gefährdung oder Sachbeschädigung verbunden ist. Die Erhöhung reicht bis zu 475 Euro.

Nach der noch geltender Fassung des § 17 Abs. 1 beträgt das Höchstmaß für die Geldbuße DM 2.000,-. § 17 Abs. 2 beschränkt dies bei fahrlässigen Taten auf die Hälfte. Im Bußgeldkatalog werden diese Grenzen (mit Ausnahme der Regelungen nach § 24 a StVG) auf 475 Euro beschränkt (z. B. Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften um mehr als 60 km/h). Da im § 24 StVG – im Gegensatz zu § 24 a StVG keine andere Bestimmung über die Höhe der Geldbuße enthalten ist, ist § 17 OWiG auch für den Bußgeldkatalog verbindlich. Dies gilt natürlich auch für sogenannte nichtbenannte Ordnungswidrigkeiten, Verkehrsverstöße, die nicht im Bußgeldkatalog aufgeführt sind.

## **§ 2 Verwarnung**

§ 2 enthält die besondere Regelung für die **Verhängung von Verwarnungen**. Diese beziehen sich im wesentlichen auf die bislang gültige allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Erteilung von Verwarnungen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten.

### **§ 3** **Bußgeldregelsätze**

§ 3 übernimmt die bislang in § 1 Bußgeldkatalogverordnung a. V. enthaltenen Vorschriften zur Bemessung der Regelgeldbußen. In der Anlage zu § 1 Abs. 1 wird in systematischer Hinsicht nicht mehr zwischen Verwarnungsgeld und Bußgeldern unterschieden. Daher ist es erforderlich, die weiterhinbestehende Unterschiede zwischen den Bemessungsregeln bei Verwarnungsgeldern und Bußgeldern im Regeltext zum Ausdruck zu bringen. In diesem Sinne enthält § 3 Abs. 3, 5 und 6 die Einschränkung, dass die dort getroffenen Regelungen nur Regelsätze gelten, die mehr als 35 Euro betragen. Das gilt insbesondere für die Erhöhung der Regelgeldbußen bei Vorliegen einer Gefährdung oder Sachbeschädigung nach § 3 Abs. 3 in Verbindung mit Tabelle 4 des Anhangs. Die Einschränkung bedeutet jedoch nicht, dass eine Erhöhung der Regelsätze bei Verwarnungsgeldern ausscheidet, wenn eines dieser Merkmale zutrifft. Der Unterschied besteht darin, dass die Verordnung für die Erhöhung in diesen Fällen keine speziellen Sätze vorsieht. Die zuständigen Behörden können wie bisher nach pflichtgemessenem Ermessen verfahren.

## § 4 Regelfahrverbot

Die in § 2 Bußgeldkatalogverordnung aF. enthaltenen Vorschriften zum Regelfahrverbot werden ohne Einschränkung in den neuen Bestimmungen übernommen.

### **Fahrverbot**

Die Bußgeldkatalogverordnung enthält auch Bestimmungen über die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten. Ein Fahrverbot kommt insbesondere in Betracht bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, Nichteinhaltung des Abstandes zu einem vorausfahrendem Fahrzeuges, beim Überholen, Wenden und Rückwärtsfahren entgegen der Fahrtrichtung auf der Autobahn und Kraftfahrstraßen sowie bei Zuwiderhandlungen gegen § 24 a StVG. Von der Ausnahme des strikten Gebotes, in der Regel ein Fahrverbot anzuordnen, kann nur ausnahmsweise abgesehen werden.

Ein Fahrverbot kommt insbesondere in Betracht bei einer groben Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers. Die allgemeinen Überlegungen schließen jedoch nicht aus, bestimmte Pflichtverletzungen als besonders grob zu bezeichnen, bei denen ein Fahrverbot jedenfalls in der Regel in Betracht kommt. Es sind insbesondere abstrakt oder konkret gefährliche Verstöße die häufig zu schweren Unfällen führen oder die subjektiv auf besonders groben Leichtsinn, groben Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit zurückgehen und im Allgemeinen einen so hohen Grad an Verantwortungslosigkeit beweisen, dass es grundsätzlich eines eindringlichen Denkmals bedarf, insbesondere wenn auch eine höhere Geldbuße als unzureichend erscheint. Die Verwirklichung eines in der Vorschrift genannten Tatbestandes führt dazu, dass ohne zusätzliche wesentliche Besonderheiten die Anordnung eines Fahrverbotes in der Regel geboten ist – ein Absehen vom Fahrverbot, insbesondere für den Richter, muss ein erhöhtes Maß an Begründung nach sich ziehen.

### **Beharrliche Verletzung**

Die Vorschrift ist im Zusammenhang mit der zweiten Alternative der Ermächtigung im § 25 Abs. 1 StVG zu sehen, wonach auch wegen beharrlichen Verstoßes gegen Pflichten eines Kraftfahrzeugführers ein Fahrverbot angeordnet werden kann. Beharrlich in diesem Sinne können auch weniger schwerwiegende Verstöße sein, die nach Ihrer Art oder nach den Umständen Ihrer Begehung für sich alleine betrachtet zwar noch nicht „grob“ sind. Deren wiederholte Begehung lässt jedoch erkennen, dass es dem Täter an der für die Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen rechtstreuen Gesinnung und der notwendigen Einsicht in zuvor begangenes Unrecht fehlt.

Für den Fall einer wiederholten Verletzung der Pflichten des Kraftfahrzeugführers im Geschwindigkeitsbereich will die Verordnung daher auch den mit ihrer Anwendung befassten Behörden und Gerichten eine verbindliche Richtschnur an die Hand geben, wie in diesen besonders unfallträchtigen Verhaltensweisen ein im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit wirksamer Gebrauch des Fahrverbotes gemacht werden soll. Besondere Beachtung beim Fahrverbot findet die Geschwindigkeitsübertretung – und der Gedanke von der Erziehungsfunktion des Fahrverbotes: Hat der Betroffene wegen einer erheblichen Geschwindigkeitsübertretung bereits ein Bußgeld zahlen müssen und ist außerdem eine Eintragung im Verkehrszentralregister erfolgt, so hat der Betroffene bereits eine massive Warnung erhalten. Ein zweiter Verstoß den der Betroffene in relativ kurzer Zeit danach begeht, der zudem mindestens so erheblich ist, wie der erste, deutet dies in aller Regel darauf hin, dass die Warnfunktion von Geldbuße und Eintragung im Verkehrszentralregister ins Leere gegangen ist. Der Verstoß ist daher Ausdruck dafür, dass der Kraftfahrer ein erhöhtes Maß an Gleichgültigkeit an den Tag gelegt und die Chance zur Besinnung nicht ergriffen hat. Der erzieherische Erfolg, ist daher auch nicht mehr mit einer wesentlich höheren Geldbuße zu erreichen. Unter diesen Umständen erscheint das Fahrverbot als Unrechtsfolge nicht mehr nur als verhältnismäßig sondern angesichts der Unfallsituationen auf unseren Straßen als geboten.

Liegen besondere Gründe vor, die es vertretbar erscheinen lassen, ausnahmsweise von der Anordnung eines Fahrverbotes, dessen Voraussetzungen vorliegen, abzusehen, dann ist es angemessen, die damit verbundene Besserstellung durch eine angemessene Erhöhung des Regelsatzes ganz oder teilweise auszugleichen.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> BGH NJW 1971, 105

## **§ 5** **Inkrafttreten**

Ursprünglich sollte der Bußgeldkatalog parallel mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Einführung des Euro im Berufsrecht der Rechtspflege, in Rechtspflegegesetzen der ordentlichen Gerichtsbarkeiten und in Gesetzen des Straf- und Ordnungswidrigkeitsrechts erfolgen. Damit sollte insbesondere auch die korrespondierende neue Regelung der Eintragungsgrenze für das Verkehrszentralregister (§ 28 StVG) sichergestellt sein. Der Bundesrat hat dies jedoch abgelehnt, da der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Vorschriften nicht gesichert ist.



## Erläuterung des Kataloges

Die **Nummern 2 bis 5** entsprechen den Regeln des bisherigen Bußgeldkataloges, 1 bis 2 sowie den Nummern 2 bis 5 des Verwarnungsgeldkataloges.

Diese Vorschriften sollen nach Möglichkeit eine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer ausschließen, wenigstens diese Gefahr soweit als möglich reduzieren. Bußgeldbewährt sind dabei besonders gefährliche Situationen – z. B. Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot auf Kuppen, in Kurven bei Überholvorgängen, die zu einer Gefährdung des Gegenverkehrs führen können. Gleichgestellt sind aber auch Manöver, die den Überholvorgang eines anderen unmöglich machen. Dies gilt auch für den generell häufig zu beobachtenden Vorgang, dass auf Autobahnen ohne Überholvorgang die rechte Spur nicht benutzt wird, sondern weiter stur links gefahren wird: Diese Behinderung verleitet nach folgenden schnelleren Verkehr zu Überholversuchen auf der rechten Spur, was nicht nur gegen die Straßenverkehrsregeln verstößt, sondern auch bei den hohen Geschwindigkeiten auf deutschen Autobahnen gefährlich ist. Wie bisher (Nummer 2 a.F. Bußgeldkatalogverordnung), wird das Verhalten des Führers eines kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeuges mit gefährlichen Gütern bei Nebel, Schneefall oder Regen strenger geahndet, mit einer Geldbuße von 75,- Euro und drei Punkten.

### Geschwindigkeit

Nummern 8 bis 11.3

Die bisherigen Nummern 3 bis 5.3 des Bußgeldkataloges sowie die Nummern 6 bis 6.3 des Verwarnungsgeldkataloges verweisen bei den besonders schwerwiegenden Verstößen weiterhin auf die im Anhang gesonderte Tabelle 1. Diese Tabelle im Anhang gilt für die Überschreitung festgesetzter Höchstgeschwindigkeiten bei Sichtweiten unter 50 m um mehr als 20 km/h (15 km/h für Gefahrgüter) Innerorts bzw. 25 km/h bzw. 30 km/h außerorts.

Die bisherigen Nummern 23, 23.1, 23.2 und 23a Bußgeldkatalog wurden jetzt in den Regelungen der **Nummern 91 ff.** aufgenommen. Unter bestimmten Voraussetzungen ist mit Schrittgeschwindigkeit an einem an einer Haltestelle haltenden Omnibus des Linienverkehrs oder gekennzeichnetem Schulbus vorbei zu fahren.

### Anhänge zum Katalog

Die Tabelle 1 ist für alle Geschwindigkeitsüberschreitungen anzuwenden, auch für die geringfügigen Ordnungswidrigkeiten bis 10 km/h. Eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h führt innerhalb geschlossener Ortschaften zu einem Bußgeld von 20,- Euro, außerhalb geschlossener Ortschaften zu einem Bußgeld von 15,- Euro.

Wie bisher wird ein Fahrverbot in der Regel verhängt bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung innerorts von mehr als 30 km/h (bei einem Bußgeld von 125,- Euro) und außerhalb geschlossener Ortschaften von mehr als 41 km/h, bei einem Bußgeld von 150,- Euro). Die Regelung für 10 km/h gilt für Lkw, die Tabelle 1 b für Lkw-Fahrer mit Gefahrgut.