

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG)

A. Zielsetzung

Es soll eine sachgerechte, den Belangen der Verkehrssicherheit gerecht werdende Sanktion bei Zuwiderhandlungen gegen die 0,5-Promille-Regelung getroffen werden. Außerdem soll die Voraussetzung geschaffen werden, um künftig neben der kleinräumigen Anordnung von Bereichen mit Parkbevorrechtigung für die Wohnbevölkerung auch die Anordnung weiträumiger Bewohnerparkbereiche zu ermöglichen. Außerdem sollen notwendige Ergänzungen und Übergangsregelungen zu dem zum 1. Januar 1999 in Kraft getretenen neuen Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrecht getroffen werden sowie verschiedene Einzelregelungen aus anderen Bereichen des Straßenverkehrsrechts.

B. Lösung

Änderung der Regelung zur 0,5-Promillegrenze, wonach die Folgen der bisherigen 0,8-Promille-Regelung, insbesondere das Fahrverbot, ab 0,5 Promille angewendet werden. Der bisherige Grenzwert von 0,8 Promille entfällt. Es wird weiter eine Ermächtigung für die Regelung der Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Wohnbevölkerung in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraumangel aufgenommen sowie eine Ermächtigungsgrundlage zum Erlass eines Verbotes von „Radarwarngeräten“. Das Gesetz enthält außerdem Ergänzungen zum Punktsystem in § 4 bzw. § 65 des Straßenverkehrsgesetzes sowie weitere Einzelregelungen im Bereich des Fahrlehrergesetzes, des Kraftfahr-sachverständigen-gesetzes und Folgeänderungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung sowie der Bußgeldkatalog-Verordnung.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Für den Bundeshaushalt entstehen keine Mehrkosten. Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich. Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Kosten für die Wirtschaft, insbesondere kleinerer und mittelständischer Unternehmen, sind nicht zu erwarten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
022 (323) – 920 01 – Str 216/00

Berlin, den 11. Oktober 2000

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StRÄndG)

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 753. Sitzung am 14. Juli 2000 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Gerhard Schröder

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. April 1998 (BGBl. I S. 810), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 12 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Soweit die mitgeteilten Informationen für die Beurteilung der Eignung oder Befähigung nicht erforderlich sind, sind die Unterlagen unverzüglich zu vernichten.“
2. Dem § 2a Abs. 2a wird folgender Satz angefügt:

„Die Probezeit verlängert sich außerdem um zwei Jahre, wenn die Anordnung nur deshalb nicht erfolgt ist, weil die Fahrerlaubnis entzogen worden ist oder der Inhaber der Fahrerlaubnis auf sie verzichtet hat.“
3. § 4 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 4 Satz 2 werden nach den Wörtern „Hat der Betroffene“ die Wörter „nach Teilnahme an einem Aufbauseminar und nach Erreichen von 14 Punkten, aber“ eingefügt.
 - b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Erreicht oder überschreitet der Betroffene 14 oder 18 Punkte, ohne dass die Fahrerlaubnisbehörde die Maßnahmen nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 1 ergriffen hat, wird sein Punktestand auf 13 reduziert. Erreicht oder überschreitet der Betroffene 18 Punkte, ohne dass die Fahrerlaubnisbehörde die Maßnahmen nach Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 ergriffen hat, wird sein Punktestand auf 17 reduziert.“
4. § 6 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Das Semikolon in Buchstabe h wird durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe i angefügt:

„i) über das Verbot zur Verwendung technischer Einrichtungen im Kraftfahrzeug, die dafür bestimmt sind, die Verkehrsüberwachung zu beeinträchtigen;“
 - bb) Das Semikolon in Buchstabe g wird durch ein Komma ersetzt.
 - b) In Nummer 14 wird das Wort „Anwohner“ durch die Wörter „Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel“ ersetzt.
5. § 24a wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.“
 - b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu dreitausend Deutsche Mark geahndet werden.“
6. § 25 Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Wird gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a eine Geldbuße festgesetzt, so ist in der Regel auch ein Fahrverbot anzuordnen.“
7. § 26a wird wie folgt gefasst:

„§ 26a

 - (1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zu erlassen über
 1. die Erteilung einer Verwarnung (§ 56 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten) wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24,
 2. Regelsätze für Geldbußen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach den §§ 24 und 24a,
 3. die Anordnung des Fahrverbots nach § 25.
 - (2) Die Vorschriften nach Absatz 1 bestimmen unter Berücksichtigung der Bedeutung der Ordnungswidrigkeit, in welchen Fällen, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe das Verwarnungsgeld erhoben, die Geldbuße festgesetzt und für welche Dauer das Fahrverbot angeordnet werden soll.“
8. § 27 wird aufgehoben.
9. In § 28 Abs. 4 werden die Wörter „Gerichte und Behörden“ durch die Wörter „Gerichte, Staatsanwaltschaften und anderen Behörden“ ersetzt.
10. § 28b wird aufgehoben.
11. § 29 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 4 Nr. 4 wird am Ende das Wort „und“ durch einen Punkt ersetzt und die Nummer 5 gestrichen.
 - b) In Absatz 5 Satz 1 werden die Wörter „dem Verzicht“ durch die Wörter „dem Tag des Zugangs der Verzichtserklärung bei der zuständigen Behörde“ ersetzt.

12. In § 30b Abs. 1 wird die Angabe „§ 30 Abs. 1 und 7“ durch die Angabe „§ 30 Abs. 1 bis 4 und 7“ ersetzt.
13. In § 33 Abs. 2 wird die Angabe „§ 32 Abs. 1 Nr. 4“ durch die Angabe „§ 32 Abs. 1 Nr. 4 und 5“ ersetzt.
14. § 35 Abs. 5 Nr. 5 wird wie folgt geändert:
- Nach dem Wort „Verkehrssicherstellungsgesetz“ werden die Wörter „oder des Katastrophenschutzes nach den hierzu erlassenen Gesetzen der Länder“ eingefügt.
 - Die Angabe „(§ 32 Abs. 1 Nr. 4)“ wird durch die Angabe „(§ 32 Abs. 1 Nr. 4 und 5)“ ersetzt.
15. In § 36 Abs. 5 Nr. 1 wird das Wort „Belange“ durch das Wort „Interessen“ ersetzt.
16. § 39 wird wie folgt geändert:
- Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - In Nummer 9 wird das Wort „sowie“ gestrichen und ein Komma angefügt.
 - In Nummer 10 wird das Wort „sowie“ angefügt.
 - Nach Nummer 10 wird folgende neue Nummer 11 angefügt:
„11. Kraftfahrzeugkennzeichen“.
 - In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Halterdaten“ die Wörter „und Fahrzeugdaten“ eingefügt und die Angabe „Absatz 1 Nr. 1 bis 4“ wird durch die Angabe „Absatz 1 Nr. 1 bis 5 und 11“ ersetzt.
17. In § 40 Abs. 1 wird die Angabe „§ 32 Abs. 1 Nr. 4“ durch die Angabe „§ 32 Abs. 1 Nr. 4 und 5“ ersetzt.
18. § 65 wird wie folgt geändert:
- Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Treten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten hinzu, die ab 1. Januar 1999 begangen worden sind, richten sich die Maßnahmen nach dem Punktsystem des § 4; dabei werden gleichgestellt:
 - den Maßnahmen nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 die Maßnahmen nach § 3 Nr. 1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15b Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - den Maßnahmen nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 (Anordnung eines Aufbauseminars oder Erteilung einer Verwarnung)
 - die Begutachtung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr nach § 3 Nr. 2 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15b Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,
 - Nachschulungskurse, die von der Fahrerlaubnisbehörde als Alternative zur Begutachtung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer

für den Kraftfahrzeugverkehr nach § 3 Nr. 2 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15b Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugelassen wurden.“

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Der Hinweis auf die verkehrspsychologische Beratung sowie die Unterrichtung über den drohenden Entzug der Fahrerlaubnis nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 Satz 3 bleibt unberührt.“

b) In Absatz 9 Satz 1 wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt. Folgender Halbsatz wird angefügt:

„die Entscheidungen dürfen nach § 52 Abs. 2 des Bundeszentralregistergesetzes in der bis zum 31. Dezember 1998 geltenden Fassung verwertet werden, jedoch längstens bis zu dem Tag, der einer zehnjährigen Tilgungsfrist entspricht.“

c) Folgender Absatz 11 wird angefügt:

„(1) Bis zum Erlass einer Rechtsverordnung nach § 26a Abs. 1 Nr. 1 ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten vom 28. Februar 2000 (BANz. S. 3048), auch soweit sie nach Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes geändert wird, weiter anzuwenden.“

Artikel 2

Änderung des Fahrlehrgesetzes

Das Fahrlehrgesetz vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747), wird wie folgt geändert:

1. § 10 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Fahrschülerlaubnis wird auf Antrag für die Klassen BE, A, CE und DE erteilt. Im Übrigen ist § 1 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.“

2. In § 11 Abs. 1 Nr. 6 werden nach dem Wort „Fahrausbildung“ die Wörter „in der betreffenden Fahrerlaubnisklasse“ eingefügt.

3. In § 16 Abs. 2 wird die Angabe „§ 33a Abs. 1“ durch die Angabe „§ 33a“ ersetzt.

4. In § 30 Abs. 4 wird die Angabe „§ 3 Satz 3“ durch die Angabe „§ 3 Satz 4“ ersetzt.

5. In § 34 Abs. 5 wird die Angabe „§ 11 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 11 Abs. 4“ ersetzt.

6. § 49 Abs. 7 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 2 werden die Wörter „in den beiden Jahren vor dem 1. Januar 1999 regelmäßig Bewerber um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse ausgebildet oder seine fachliche Eignung in einer Lehrprobe nachgewiesen hat“ durch die Wörter „am 31. Dezember 1998 berechtigt war, Bewerber um die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse auszubilden“ ersetzt.

b) Satz 3 wird gestrichen.

Artikel 3

Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

In § 2 Abs. 1 des Kraftfahrersachverständigengesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) geändert wurde, wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Für den Besitz der Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE und C1E genügt, dass diese Klassen oder die Klasse 2 nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mindestens einmal erworben wurden.“

Artikel 4

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 4 des Gesetzes vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2521), wird wie folgt geändert:

1. § 56 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Für die Amtshandlungen nach diesem Gesetz und den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften sowie nach Verordnungen oder Rechtsvorschriften in Umsetzung von Richtlinien des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften werden von demjenigen, der die Amtshandlung veranlasst oder zu dessen Gunsten sie vorgenommen wird, Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben.“

2. Dem § 61 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„In den Fällen des § 52 Abs. 3 Satz 2 ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten das Bundesamt für Güterverkehr.“

Artikel 5

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Anlage 13 (zu § 40) der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. I S. 141), wird wie folgt geändert:

1. Textziffer 4.1 wird wie folgt gefasst:

„4.1 Kraftfahrzeug geführt mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr oder einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration geführt hat.“

2. Textziffer 6.1 wird gestrichen.

Artikel 6

Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Anlage (zu § 1 Abs. 1) der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Februar 2000 (BGBl. I S. 141) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift vor Nummer 68 wird wie folgt gefasst:

„0,5-Promillegrenze“.

2. Nummer 68 wird wie folgt geändert:

a) In der Tatbestandsspalte wird die Angabe „0,4 mg/l“ durch die Angabe „0,25 mg/l“ und die Angabe „0,8 Promille“ durch die Angabe „0,5 Promille“ ersetzt.

b) In der StVG-Spalte wird die Angabe „Nr. 1“ gestrichen.

3. Die Überschrift vor Nummer 69 und die Nummer 69 werden gestrichen.

Artikel 7

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf Artikel 5 und 6 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert oder aufgehoben werden.

Artikel 8

Neubekanntmachung von Gesetzen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Straßenverkehrsgesetzes, des Fahrlehrergesetzes, des Kraftfahrersachverständigengesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes in der vom Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 9

Inkrafttreten

Artikel 1 Nr. 5, 6, 10 und Artikel 5 und 6 treten am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft. Im Übrigen tritt das Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Der Entwurf enthält im Wesentlichen eine erweiterte Ermächtigung für die Regelung der Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Wohnbevölkerung in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraumangel, eine Ermächtigung zum Erlass eines Verbotes zur Verwendung technischer Einrichtungen im Kraftfahrzeug, die dafür bestimmt sind, die Verkehrsüberwachung zu beeinträchtigen, sowie die Neuregelung der am 1. Mai 1998 eingeführten, gestaffelten Promilleregelung (§ 24a Abs. 1 StVG).

1. Ermächtigung für die Anordnung großräumigerer Bereiche zur Parkbevorrechtigung für die dort ansässige Wohnbevölkerung (§ 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG)

Um dem Parkraumangel für die Wohnbevölkerung vorwiegend in städtischen Wohnquartieren mit dichter Bebauung ohne ausreichende Stellflächen für private Kraftfahrzeuge abzuwehren, wurden in den vergangenen Jahren vornehmlich in den Großstädten Bereiche mit Sonderparkberechtigungen für Anwohner geschaffen, die zum Teil eine diagonale Ausdehnung von ca. 1000 m hatten. Diese Anordnungen sind – wie das Bundesverwaltungsgericht am 28. Mai 1998 (Az. 3 C 11/97) geurteilt hat – von § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG i. V. m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 StVO nicht gedeckt, da der Begriff des Anwohners eine enge räumliche Beziehung zwischen Wohnung und Pkw-Abstellort voraussetzt, die nur bei einem Nahbereich, der nicht mehr als zwei bis drei Straßen umfasst, gegeben ist.

Die Erfahrung in der Praxis zeigt aber, dass die so definierte kleinräumige Beziehung zwischen Wohnung und Pkw-Abstellort zwar ausreicht, um vielen Fällen des Parkraumangels für Anwohner in Mittelstädten und kleinen Großstädten Rechnung zu tragen. Gerade in den Metropolen (der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts lag eine konkrete Anordnung in Köln zugrunde), in besonders gelagerten Fällen aber auch schon in kleineren Großstädten, erfordert ein auch nur annähernd zufriedenstellender Ausgleich zwischen Angebot an Parkfläche und Nachfrage jedoch eine großräumigere Verteilung.

Mit der Änderung des § 6 Abs. 1 Nr. 14 wird die erforderliche Ermächtigung geschaffen, um zukünftig in § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 StVO und in der dazu gehörenden Verwaltungsvorschrift die entsprechenden Regelungen einstellen zu können. Neben der kleinräumigen Anordnung von Bereichen mit Parkbevorrechtigung für die Wohnbevölkerung soll zukünftig auch die Anordnung großräumiger Bewohnerparkbereiche ermöglicht werden, wenn dem Parkraumangel für die ansässige Wohnbevölkerung wegen fehlender privater Stellplätze und hohen Parkdrucks durch nicht quartieransässige Pendler oder Besucher nur durch eine entsprechende Anordnung abgeholfen werden kann. Die maximale Ausdehnung solcher Bereiche wird in den weiteren Beratungen zur Änderung des § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 StVO und der Verwaltungsvorschrift zu konkretisieren sein, jedoch nicht über 1000 m liegen. Zur Sicherung des verfassungsmäßig garan-

tierten Gemeindegebrauchs an öffentlichen Straßen wird dabei auch zu regeln sein, dass innerhalb dieser Bereiche ein Mindestanteil des Parkraums zur allgemeinen, aber parkraumbewirtschafteten Nutzung zur Verfügung stehen muss.

2. Promilleregelung (§ 24a Abs. 1 StVG)

In der 13. Legislaturperiode wurde § 24a StVG grundlegend novelliert. Dabei wurde in Absatz 1 neben der bereits bestehenden 0,8-Promillegrenze die neue 0,5-Promillegrenze eingefügt. Verstöße gegen die 0,5-Promillegrenze sollen danach in der Regel mit Geldbuße von 200 DM (§ 24a Abs. 4 Satz 2 StVG) geahndet werden. Von einer Anwendung des Fahrverbots wird abgesehen.

Ziel der Änderung des § 24a StVG ist es nunmehr, die gestaffelte Grenzwertregelung in § 24a Abs. 1 StVG zu vereinheitlichen, insbesondere die vorgesehenen Rechtsfolgen für Zuwiderhandlungen gegen die 0,5-Promilleregelung ihrer Bedeutung für die Sicherheit des Straßenverkehrs anzupassen.

Zur Berechtigung der 0,5-Promillegrenze ist bereits mehrfach darauf hingewiesen worden, dass nach den Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft schon bei 0,3 bis 0,4 Promille nachweisbare Ausfallerscheinungen auftreten, so dass bereits bei dieser Alkoholisierung in vielen Verkehrssituationen von einer Gefährdung des Straßenverkehrs auszugehen ist. Unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 0,1 Promille ist insgesamt ein gesetzlicher Gefahrenwert von 0,5 Promille angezeigt. Wegen der Einzelheiten wird auf die Gesetzesmaterialien zur Einfügung des 0,5-Promillegrenzwertes in § 24a StVG verwiesen (Bundestagsdrucksachen 13/1439 S. 4; 13/8917 S. 7).

Die geltende gestaffelte Bußgeldvorschrift ist hinsichtlich der vorgesehenen Sanktionen bei Verstößen gegen die 0,5-Promilleregelung nicht sachgerecht und entspricht nicht den Belangen der Verkehrssicherheit, denn sie wird der Gefährlichkeit der angesprochenen Zuwiderhandlungen nicht gerecht. Alkohol im Straßenverkehr ist eine der Hauptunfallursachen und bedarf neben intensiven Bemühungen auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und Maßnahmen zur Erhöhung der polizeilichen Überwachung einer angemessenen Bewehrung. Die Gefährlichkeit dieser Verhaltensweisen im Straßenverkehr erfordert eine eindeutige und konsequente Bußgeldregelung, die verdeutlicht, dass das Führen von Kraftfahrzeugen mit einer Alkoholisierung ab 0,5 Promille einen gravierenden Verstoß gegen die Pflichten eines Kraftfahrers darstellt und vom Gesetzgeber nicht toleriert wird.

Hierfür ist die Ahndung mit einer Geldbuße unerlässlich, die sich von dem Bußgeldrahmen für allgemeine Verkehrsordnungswidrigkeiten (§ 24 StVG i. V. m. § 17 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten) deutlich abhebt, der bereits Geldbuße bis zu 2 000 DM vorsieht. Aus diesem Grunde ist die geltende Regelung des § 24a Abs. 1 und 4 StVG, die bei Verstößen gegen die 0,5-Promilleregelung eine Bußgeldhöchstgrenze von 1 000 DM enthält, anzupassen.

Neben dem angesprochenen Spannungsverhältnis zu den allgemeinen Verkehrsordnungswidrigkeiten (§ 24 StVG) bestehen bei der geltenden Regelung auch Verwerfungen zur neuen Bußgeldvorschrift gegen Drogen im Straßenverkehr (§ 24a Abs. 2 StVG), die ein absolutes Drogenverbot enthält und für Zuwiderhandlungen Geldbuße bis zu 3 000 DM und ein Fahrverbot vorsieht. Auch aus diesem Grunde besteht Anpassungsbedarf.

Insbesondere auch die Bewehrung der 0,5-Promilleregung mit einem Fahrverbot (§ 25 StVG), das sich als Pflichtenerkennung an Kraftfahrer in besonderer Weise bewährt hat, ist für eine effiziente Bekämpfung des Problems Alkohol im Straßenverkehr unverzichtbar.

Es darf auch nicht außer Acht gelassen werden, dass die derzeitige Regelsanktion für Verstöße gegen die 0,5-Promilleregung im internationalen Vergleich auf niedrigem Niveau liegt. Vor dem Hintergrund der Vereinbarungen über die gegenseitige Vollstreckung von Sanktionen innerhalb der EU, insbesondere des Übereinkommens über den Entzug der Fahrerlaubnis vom 17. Juni 1998 (ABl. EG Nr. C 216 vom 10. Juli 1998, 1 ff.) und des Übereinkommens über die Zusammenarbeit in Verfahren wegen Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsvorschriften und bei der Vollstreckung von dafür verhängten Geldbußen und Geldstrafen, ist auch aus diesem Aspekt eine Anhebung der geltenden Sanktionen geboten.

Indem das bisherige Nebeneinander von verschiedenen Grenzwerten in § 24a Abs. 1 StVG beseitigt und eine klare und für den Normadressaten verständliche Regelung eingeführt wird, trägt die Änderung zur Vereinfachung und Rechtsklarheit bei. Auch aus diesem Grunde sind von der Änderung eine Erhöhung der Akzeptanz der Promilleregung in der Bevölkerung und positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt zu erwarten.

3. Weiterer Inhalt des Gesetzes

Zum 1. Januar 1999 sind neue und umfangreiche Regelungen insbesondere zum Fahrerlaubnisrecht und zum Fahrlehrerrecht eingeführt worden. Aufgrund der inzwischen gemachten Erfahrungen mit den neuen Bestimmungen ergibt sich in einigen Punkten die Notwendigkeit von Ergänzungen und Übergangsregelungen (bei der Information Polizei-Fahrerlaubnisbehörde nach § 2 Abs. 12 StVG, Berücksichtigung von Fahrerlaubnisentzug und Verzicht auf die Fahrerlaubnis bei der Verlängerung der Probezeit nach § 2a Abs. 2a StVG, Maßnahmen nach dem alten und dem neuen Punktsystem – § 4 und § 65 Abs. 4 StVG, Tilgung und Verwertung von Eintragungen im Verkehrszentralregister nach altem Recht – § 65 Abs. 9 StVG).

Hervorzuheben ist ferner Artikel 1 Nr. 4, der eine Ermächtigungsgrundlage zum Erlass eines Verbotes von „Radarwarngeräten“ beinhaltet.

Die übrigen Bestimmungen zum Straßenverkehrsgesetz (Artikel 1) sind insbesondere Folgeänderungen und sonstige redaktionelle Anpassungen.

Außerdem wird die Systematik bei der Erteilung von Fahrerschülerlaubnissen denjenigen der Fahrlehrerlaubnissen angepasst (§ 10 Abs. 2 FahrlG).

Die Änderungen des Fahrlehrergesetzes (Artikel 2) enthalten außerdem eine Vereinfachung der Übergangsregelung bei den alten Berechtigungen in der Ausbildung von Busfahrern (§ 49 Abs. 7 FahrlG).

Die Änderung des Kraftfahrersachverständigenengesetzes (Artikel 3) trägt dem Umstand Rechnung, dass – insbesondere bei älteren Sachverständigen und Prüfern – eine Versagung der Verlängerung der Fahrerlaubnis der Klasse C (sowie der zugehörigen Unter- und Anhängerklassen) wegen mangelnder Eignung zum Führen von Kfz nicht zwangsläufig bedeuten muss, dass der Betreffende auch zur Ausübung der Sachverständigen- und Prüfertätigkeit nach dem KfzSachVG ungeeignet ist.

Das Gesetz enthält außerdem insbesondere Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung, die sich aus der Vereinheitlichung der Promilleregung ergeben (Artikel 5 und Artikel 6).

4. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 (Straßenverkehr) GG.

Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert, dass der vorrangig betroffene Bereich der Verkehrssicherheit einheitlich geregelt wird.

Das Gesetz enthält ausschließlich Änderungen bzw. Ergänzungen von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen wurden.

5. Kosten

Für den Bundeshaushalt entstehen durch die neue Vorschrift keine Mehrkosten.

Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Gemeinden sind nicht ersichtlich.

Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Kosten für die Wirtschaft, insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen sind nicht zu erwarten. Die in Artikel 4 vorgenommene Änderung enthält lediglich eine notwendige Ergänzung der Ermächtigungsnorm. Entsprechende Gebühren werden bereits bisher erhoben.

II. Zu den Einzelbestimmungen

1. Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 12)

Das bislang in § 2 Abs. 12 Satz 2 enthaltene Beispiel („insbesondere weil die betreffende Person keine Fahrerlaubnis besitzt oder beantragt hat“) wird gestrichen, weil es nicht nur überflüssig ist, sondern auch die inhaltliche Bedeutung dieser Bestimmung ungerechtfertigt und unzulässig verkürzt.

Bekannt gewordene und von der Polizei an die Fahrerlaubnisbehörde mitgeteilte Tatsachen, die auf Eignungsmängel schließen, sind nicht nur von Bedeutung für das Führen von fahrerlaubnispflichtigen Kfz, sondern auch für das Führen von fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen (insbesondere für Mofas [§ 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV]). Insbesondere bekannt gewordene Eignungsmängel, die auf Alkohol- oder Drogenkonsum beruhen, können für die Frage der Eignung beim Führen fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge von großer Bedeutung sein. In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, dass seit langem die Rechtsprechung für das Fahren mit führerscheinfreien Mofas wie auch mit Fahrrädern Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit festgelegt hat.

Deshalb bildet die bisherige Fassung des § 2 Abs. 12 Satz 2 mit der Aussage, dass die mitgeteilten Informationen zur Eignungsbeurteilung nicht erforderlich seien, wenn die betreffende Person keine Fahrerlaubnis besitzt oder beantragt hat, eine nicht sachgerechte und daher unzulässige Verkürzung. Die Streichung der Textpassage mit dem Hinweis auf das Beispiel ist deshalb notwendig.

Zu Nummer 2 (§ 2a Abs. 2a)

Die bisherige Regelung über die Verlängerung der Probezeit in § 2a Abs. 2a knüpft daran an, dass eine Teilnahme an einem Aufbauseminar angeordnet worden ist. Diese Regelung hat sich als sachgerecht und praxisnah erwiesen. Sie bedarf jedoch insoweit einer Ergänzung, als sie unterlaufen werden kann, weil entweder der Betroffene zwischenzeitlich auf seine Fahrerlaubnis verzichtet hat oder die Fahrerlaubnis aus anderen Gründen (z. B. Alkohol) entzogen wurde. Da in diesen Fällen die Fahrerlaubnis nicht mehr vorhanden ist, kann auch keine Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar nach § 2a Abs. 2a ergehen, weil diese Teilnahme den Bestand der Fahrerlaubnis voraussetzt. Es ist jedoch sachlich nicht gerechtfertigt und nicht hinnehmbar, dass in den beiden besagten Fällen die Verlängerung der Probezeit unterbleibt (weil die behördliche Anordnung zur Teilnahme am Aufbauseminar bei Fehlen der Fahrerlaubnis nicht möglich ist). Diese Lücke wird durch die Ergänzung des § 2a Abs. 2a geschlossen, wonach auch bei Verzicht und zwischenzeitlichem Entzug der Fahrerlaubnis ebenfalls eine Verlängerung der Probezeit um zwei Jahre eintritt.

Zu Nummer 3 (§ 4)

Zu Buchstabe a (Absatz 4 Satz 2)

Mit dieser Änderung wird klargestellt, dass der Punkteabzug im Rahmen der verkehrspsychologischen Beratung nur dann gewährt wird, wenn 14 Punkte erreicht wurden und wenn zuvor die genannten Maßnahmen nach § 4 Abs. 3 absolviert wurden.

Zu Buchstabe b (Absatz 5)

Die zum 1. Januar 1999 seinerzeit eingeführte Bestimmung enthält eine Regelung für die Fälle, in denen nach dem Punktsystem auf atypische Weise (also „auf einen Schlag“) 14 oder 18 Punkte erreicht oder überschritten werden, ohne dass die Maßnahmen nach dem Punktsystem wirksam werden konnten bzw. der Betroffene die Möglichkeiten des Punktsystems

ausschöpfen konnte. In diesen Fällen wird der Betroffene auf die jeweils vorhergehende Schwelle (9 oder 14 Punkte) des Punktsystems „zurückgestuft“. Die entsprechende Formulierung in den Sätzen 1 und 2 (... , als ob er 9 bzw. 14 Punkte „hätte“) führte allerdings in der Praxis bislang hin und wieder zu Missverständnissen. Die Formulierung kann zu Zweifeln Anlass geben, ob bei der Bewertung durch die örtliche Fahrerlaubnisbehörde wie auch bei der Registrierung im Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-Bundesamt die Rückstufung nur in Form einer „Als-Ob-Regelung“ oder auch tatsächlich erfolgen würde. Da letzteres der Fall ist, wird dies durch die neue Formulierung klargestellt.

Die derzeitige Fassung des § 4 Abs. 5 StVG begünstigt diejenigen, die Straftaten oder kurz hintereinander mehrere Ordnungswidrigkeiten begehen, gegenüber denjenigen, die lediglich eine Ordnungswidrigkeit begehen.

Als Beispiel sei jemand genannt, der verwirrt worden ist und 13 Punkte erreicht hat. Begeht er eine Ordnungswidrigkeit, die mit vier Punkten bewertet wird, ergeben sich 17 Punkte, und die Maßnahmen nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 StVG werden ergriffen. Kommt ein einziger Punkt dazu, ist die Fahrerlaubnis nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 StVG zu entziehen.

Begeht dieselbe Person eine Straftat, erreicht sie auf einen Schlag mindestens 18 Punkte, ohne dass die Fahrerlaubnisbehörde Maßnahmen nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 StVG ergreifen konnte. Nach dem Wortlaut des § 4 Abs. 5 StVG ist der Betroffene jetzt so zu behandeln, als hätte er 14 Punkte. Er kann also sogar eine weitere Ordnungswidrigkeit begehen, die mit drei Punkten bewertet wird, ohne die Fahrerlaubnis zu verlieren.

Durch die Anhebung der Punktzahl, auf die zurückgestuft wird, bleibt die Stufenfolge weiterhin gewahrt. Gleichzeitig wird aber auch klargestellt, dass jede weitere Verkehrszuwerdung zum Erreichen des nächsten Schwellenwertes führt.

In der neuen Fassung des Satzes 2 werden die Worte „in der Folgezeit“ gestrichen. Diese Formulierung hat bislang den Eindruck erweckt, als ob sie die Geltung von Satz 2 in der Weise einengt, dass die Anwendung von Satz 1 notwendigerweise vorausgesetzt wird. Dies ist aber nicht der Zweck der Regelung. Durch die Streichung wird dies klargestellt.

Zu Nummer 4 (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 und 14)

Zu Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Nr. 3)

Die Änderung verfolgt das Ziel, den Ordnungsgeber zum Erlass eines Verbotes zu ermächtigen, mit dem die Verwendung technischer Einrichtungen im Kraftfahrzeug untersagt wird, die dafür bestimmt sind, die Verkehrsüberwachung zu beeinträchtigen. Dem liegen folgende Überlegungen zugrunde:

Bei der Durchsetzung von Geboten und Verboten im Straßenverkehr spielt die präventive Wirkung der für Zuwiderhandlungen vorgesehenen Sanktionen eine wichtige Rolle. Dabei ist erfahrungsgemäß nicht allein die Höhe der Sanktion, sondern auch das Entdeckungsrisiko bedeutsam. Speziell für das Straßenverkehrsrecht wurde dies wiederholt auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag (vgl. 31. und 37. Deutscher Ver-

kehrsgerichtstag; jeweils Empfehlungen des Arbeitskreises III) bekräftigt. Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in einer Studie aus dem Jahr 1996 („Polizeiliche Verkehrsüberwachung“, Bericht vom Juli 1996) ein vom Verkehrsteilnehmer als hoch empfundenen Entdeckungsrisiko als entscheidend für regelkonformes Verhalten beurteilt. Würde also hingenommen, dass sich die Kraftfahrer gegen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen wirksam schützen, so hätte dies nachhaltig negative Auswirkungen auf den verantwortungsvollen Umgang mit den Verkehrsregeln.

Mit den Radarwarngeräten stehen jetzt Anlagen zur Verfügung, die bei zunehmender Verbreitung die präventive Wirkung der Geschwindigkeits- und Abstandsüberwachung mindestens teilweise (z. B. auf den Autobahnen) erheblich beeinträchtigen können. Auch wenn manche Geräte noch nicht in allen Situationen verlässlich und rechtzeitig warnen, fördern auch sie die Begehung von Geschwindigkeits- und Abstandsverstößen. Andere Geräte besitzen bereits heute einen höheren Wirkungsgrad und versetzen den Autofahrer in die Lage, Geschwindigkeitskontrollen zu unterlaufen. Dies kann angesichts der Bedeutung, die gerade Zuwiderhandlungen in diesem Bereich für das Unfallgeschehen haben, nicht hingenommen werden.

Zwar eröffnen die Sicherheits- und Ordnungsgesetze der Bundesländer grundsätzlich schon heute die Möglichkeit, Radarwarngeräte und vergleichbare technische Einrichtungen in bestimmten Fällen sicherzustellen und zu vernichten. Dies ist von den Gerichten in Einzelfällen bereits bestätigt worden (Bay VGH NZV 1998, 520). Aus Gründen der Rechtssicherheit und zur Erhöhung der Prävention soll der Verordnungsgeber aber ermächtigt werden, ein klares Verbot zu normieren.

Eine entsprechende Empfehlung hatte auch die Europäische Verkehrsministerkonferenz ausgesprochen (Dokument CEMT/CM [96] 11). In einer ganzen Reihe mitteleuropäischer Staaten mit vergleichbaren Verkehrsverhältnissen bestehen bereits entsprechende Regelungen.

Die konkrete Ausgestaltung der Verbotsnorm soll dem Verordnungsgeber überlassen werden, um noch nicht absehbaren technischen Entwicklungen zukünftig besser Rechnung tragen zu können. Die Aufnahme eines eigenständigen Bußgeldtatbestandes unmittelbar in das StVG wäre erforderlich, wenn eine höhere Bußgeldandrohung als die des § 17 Abs. 1 OWiG (2000 DM) vorgesehen werden müsste. Das ist aber weder aus systematischen Gründen noch wegen des in der Zuwiderhandlung liegenden Unrechtsgehalts angezeigt. Bei den Zuwiderhandlungen gegen Verhaltensvorschriften des Straßenverkehrsrechts gilt derzeit bis auf wenige Ausnahmen die allgemeine Bußgeldobergrenze. Eine verschärfte Bußgeldandrohung ist grundsätzlich für solche Zuwiderhandlungen vorzusehen, die – wie etwa Verstöße gegen die Promillegrenze und gegen das Verbot zum Fahren unter Drogeneinfluss – nachweislich besonders gefährlich sind. Ein hiermit vergleichbares Gefährdungspotential weist die Verwendung von Radarwarngeräten und ähnlichen Einrichtungen nicht auf.

Die Änderung beschränkt sich deshalb darauf, die Ermächtigungsgrundlage für den Verordnungsgeber zu schaffen. Dass damit die Einziehung der Geräte nicht spezialgesetzlich fest-

geschrieben werden kann, ist unproblematisch. Nach Schaffung des Bußgeldtatbestandes finden insofern die Sicherheits- und Ordnungsgesetze der Bundesländer Anwendung.

Zu den Änderungen im Einzelnen:

- Durch die Formulierung „Verwendung im Kraftfahrzeug“ wird klargestellt, dass das vom Verordnungsgeber zu erlassende Verbot als Verhaltensvorschrift zu konzipieren ist, die sich an den Kraftfahrer richtet. Des Weiteren ist klargestellt, dass der Verordnungsgeber nicht nur die Inbetriebnahme, sondern jegliche weitere Form der Verwendung (etwa betriebsbereites Mitführen), nicht aber die bloße Beförderung, untersagen kann.
- Das Verbot kann sich auf sämtliche Arten „technischer Einrichtungen“ erstrecken, die dafür bestimmt sind, die Verkehrsüberwachung zu beeinträchtigen. Dadurch wird dem Verordnungsgeber die Möglichkeit der Anpassung an den technischen Fortschritt eröffnet.

Zu Buchstabe b (§ 6 Abs. 1 Nr. 14)

Durch die neue Fassung der Ermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 14 wird die Voraussetzung dafür geschaffen, in § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 StVO und der dazu zu erlassenden Verwaltungsvorschrift neben den Parkmöglichkeiten für Anwohner nach Maßgabe der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 28. Mai 1998 (Az. 3 C 11/97) zukünftig auch die Voraussetzungen für die Anordnung großflächiger Bewohnerparkbereiche im Einvernehmen mit der Gemeinde und unter Berücksichtigung des verfassungsrechtlichen Gemeindegebrauchs der Straßen regeln zu können.

Zu Nummer 5 (§ 24a)

Zu Buchstabe a (§ 24a Abs. 1)

Durch die neue Fassung des Bußgeldtatbestandes in § 24a Abs. 1 wird die Abstufung von 0,8 und 0,5 Promille aufgehoben; die Nummernaufteilung entfällt. Es gibt damit nur noch eine einheitliche 0,5-Promillegrenze mit den Sanktionsfolgen der bisherigen 0,8-Promilleregulierung.

Zu Buchstabe b (§ 24a Abs. 4)

Dieser Absatz regelt den Bußgeldrahmen, der nunmehr einheitlich für alle Verstöße ab 0,5 Promille (bisher ab 0,8 Promille) auf 3 000 DM (Höchstgrenze) festgelegt wird. Der bisher für 0,5-Promille-Verstöße vorgesehene Bußgeldrahmen von 1 000 DM wird gestrichen. In der Praxis bedeutet dies, dass nach der Bußgeldkatalog-Verordnung bei erstmaligem, fahrlässigem Verstoß künftig im Regelfall eine Geldbuße von 500 DM (und ein Fahrverbot, s. Nr. 6) verhängt wird.

Zu Nummer 6 (§ 25 Abs. 1 Satz 2)

Diese Vorschrift enthält die Fahrverbotsregelung, wonach bei Festsetzung einer Geldbuße wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a in der Regel auch ein Fahrverbot anzuordnen ist. Durch die Änderung bezieht sich das Regelfahrverbot nunmehr einheitlich auf alle Verstöße ab 0,5 Promille. Bei erstmaligem Verstoß ist in der Regel ein Fahrverbot von 1 Monat zu verhängen.

Zu Nummer 7 (§ 26a)

Mit der Entscheidung – 2 BvF 1/94 – vom 2. März 1999 hat das Bundesverfassungsgericht seine frühere Rechtsprechung ausdrücklich aufgegeben, wonach die in den Fällen des Artikels 85 Abs. 2 Satz 1 GG (und entsprechend zu Artikel 84 Abs. 2 GG) geübte Staatspraxis, durch Bundesgesetz mit Zustimmung des Bundesrates an Stelle der Bundesregierung als Kollegialorgan einzelne Bundesminister zum Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften zu ermächtigen, für zulässig erklärt worden war (BVerfGE 26, 338). Das Bundesverfassungsgericht hat nunmehr entschieden, dass allgemeine Verwaltungsvorschriften entsprechend dem Wortlaut des Grundgesetzes (Artikel 85 Abs. 2 Satz 1 GG) ausschließlich von der Bundesregierung als Kollegialorgan mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden können. Vor diesem Hintergrund ist nicht auszuschließen, dass die Ermächtigungsnorm des § 27, auch wenn diese den Sachbereich nach Artikel 84 Abs. 2 GG betrifft, einer verfassungsrechtlichen Prüfung nicht mehr standhalten würde. Sie wird deshalb nicht mehr angewandt. Vielmehr hat die Bundesregierung entschieden, die darauf gestützte Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten in eine allgemeine Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung zu überführen, die unmittelbar auf Artikel 84 Abs. 2 GG beruht.

Um die in der Sache nicht gebotene Konsequenz zu vermeiden, dass über die Verwarnungsgeldregelsätze bis 75 DM, bei denen es um die geringfügigen Ordnungswidrigkeiten geht, die Bundesregierung als Kollegium zu entscheiden hat, während Bußgeldregelsätze ab 80 DM und Regelfahrverbote weiterhin das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlässt, soll nunmehr mit der Änderung des § 26a das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dazu ermächtigt werden, auch die Bestimmungen über die Verwarnungsgeldregelsätze in den Verordnungsrang zu erheben. Das hat zugleich den Vorteil, sämtliche Vorschriften über die Regelsanktionen bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten in einem einzigen Regelwerk zusammenzuführen und damit die Transparenz des Verkehrsrechts zu verbessern.

Die Bundesregierung hatte bereits 1983 den Entwurf einer Bußgeldkatalog-Verordnung vorgelegt, die neben den Ordnungswidrigkeiten, die in der Regel eine Geldbuße ab 80 DM nach sich ziehen sollen, die Verwarnungsfälle enthalten sollte (Bundratsdrucksache 122/83). Das Verfahren wurde damals wegen des Umfangs eines Gesamtkataloges nicht weiterverfolgt.

Vielmehr wurde der Kompromissweg gewählt, die jetzt geltenden zwei Kataloge zu erlassen. Dieses nunmehr bereits seit einem Jahrzehnt bestehende Regelungswerk hat sich in der Handhabung durch die Praxis als problemlos und für die Kraftfahrer als durchaus überschaubar erwiesen. Zwingende rechtliche Gründe für die Beibehaltung der Aufspaltung sind nicht gegeben.

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Ahndungspraxis. Für die Bußgeldbehörden entfaltete der nach § 27 StVG erlassene Verwarnungsgeldkatalog stets Bindungswirkung; dies wird beibehalten. Bezüglich der Gerichte beschränkt sich die Neuerung auf deren auch formelle Bindung an die

Verwarnungsgeldregelsätze. Das richterliche Ermessen, bei besonderen Umständen des Einzelfalles von den Regelsätzen abweichen zu können, besteht ebenso nach der Bußgeldkatalog-Verordnung, in die die Verwarnungsgeldregelsätze integriert werden sollen, und wird somit durch die Neuregelung nicht beeinträchtigt.

Die neue Verordnungsermächtigung lässt im Übrigen die geltende Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (VerwarnVwV) vom 28. Februar 2000 (BAnz. S. 3048), die von der Bundesregierung erlassen worden ist, unberührt. Das gilt auch für künftige Änderungen der auf Artikel 84 Abs. 2 GG gestützten Verwaltungsvorschrift. Auf Artikel 1 Nr. 18 Buchstabe C wird verwiesen.

Die Änderung nimmt zugleich die Anpassung des in § 26a genannten Ermächtigungsadressaten an den Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) vor.

Im Verhältnis zu § 58 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist der neue § 26a Abs. 1 Nr. 1 die speziellere Regelung, die im Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten den Erlass einer Rechtsverordnung vorsieht, die Bestimmungen zur Erteilung der Verwarnung enthält.

Zu Nummer 8 (§ 27)

Siehe Begründung zu Nummer 7.

Zu Nummer 9 (§ 28 Abs. 4)

Die Änderung folgt der Entschließung des Bundesrates (Bundratsdrucksache 701/99), eine Klarstellung vorzunehmen, dass neben den Gerichten auch die Staatsanwaltschaften verpflichtet sind oder dazu verpflichtet werden können, dem Kraftfahrt-Bundesamt die gerichtlichen Entscheidungen in Strafverfahren und in Bußgeldsachen mitzuteilen, die nach § 28 Abs. 3 im Verkehrszentralregister zu speichern sind.

Aufgrund der bisherigen Formulierung hätte zweifelhaft sein können, ob auch die Staatsanwaltschaften in denjenigen Fällen, in denen deren Zuständigkeit für die Vollstreckung der Gerichtsentscheidungen besteht, zur Mitteilung an das Verkehrszentralregister berechtigt und verpflichtet sind.

Die Änderung hat allein klarstellende Funktion und bedeutet keine Änderung der geltenden Rechtslage.

Zu Nummer 10 (§ 28b)

Die besondere Festlegung der Punktbewertung für 0,5-Promille-Verstöße in dieser Vorschrift ist entbehrlich. Die Punktbewertung ergibt sich aus Anlage 13 (zu § 40) der Fahrerlaubnis-Verordnung (s. hierzu Artikel 5 Nr. 1), wonach nunmehr Verstöße gegen die 0,5 Promillegrenze mit vier Punkten bewertet werden.

Zu Nummer 11 (§ 29)

Im Falle des Verzichts des Betroffenen auf seine Fahrerlaubnis bestehen nach den bisherigen Regelungen für den Beginn der Tilgungsfrist zwei Bestimmungen, und zwar einmal in § 29 Abs. 4 Nr. 5 (Beginn der Tilgungsfrist mit dem Tag des Zugangs der Verzichtserklärung bei der zuständigen Be-

hörde) und § 29 Abs. 5 Satz 1 (Beginn der Tilgungsfrist 5 Jahre nach Verzicht).

Im Interesse der Regelungsklarheit wird deshalb in § 29 Abs. 4 die Nummer 5 gestrichen und die inhaltliche Regelung über den Fristbeginn beim Verzicht in § 29 Abs. 5 Satz 1 eingestellt.

Zu Nummer 12 (§ 30b Abs. 1)

Die bisherige Regelung in § 30b Abs. 1 beschränkt die Übermittlung von Daten aus dem Verkehrszentralregister (VZR) durch ein automatisiertes Anfrage- und Auskunftsverfahren auf die Übermittlungsfälle nach § 30 Abs. 1 und 7 StVG. Diese Beschränkung auf die genannten Übermittlungsfälle bzw. der Ausschluß der anderen Übermittlungsfälle von automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren ist heute nicht mehr begründet und steht mit einem effizienten und wirtschaftlichen Verwaltungshandeln nicht mehr im Einklang. Deshalb sollte dieses Verfahren auch für die Übermittlungsfälle nach § 30 Abs. 2, 3 und 4 StVG zur Verfügung stehen.

Zu den Nummern 13, 14 und 17 (§ 33 Abs. 2, § 35 Abs. 5 Nr. 5 und § 40 Abs. 1)

Durch das Gesetz vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) wurde in § 32 Abs. 1 StVG unter der neuen Nummer 5 ein neuer Speicherungszweck eingeführt. Danach werden die Fahrzeugregister auch geführt zur Speicherung von Daten für Maßnahmen des Katastrophenschutzes nach den hierzu erlassenen Gesetzen der Länder und den darauf beruhenden Rechtsvorschriften.

Für die Durchführung der Maßnahmen des Katastrophenschutzes werden auch die im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Berufsdaten benötigt. Die Lage ist hier ähnlich wie bei den Maßnahmen nach § 32 Abs. 1 Nr. 4 StVG (Maßnahmen nach dem Bundesleistungsgesetz und dem Verkehrssicherstellungsgesetz). Deshalb ist die Speichervorschrift des § 33 Abs. 2 StVG über die Berufsdaten entsprechend zu ergänzen.

Die Einführung des Katastrophenschutzes als neue Zweckbestimmung in § 32 Abs. 1 Nr. 5 StVG hat auch Folgerungen für die Übermittlungsvorschriften in § 35 Abs. 5 StVG. In dieser Vorschrift muss ebenfalls die Übermittlung aus dem Kraftfahrt-Bundesamt an die Zulassungsbehörde für Zwecke des Katastrophenschutzes verankert werden.

Eine weitere Folgeänderung ist in § 40 Abs. 1 StVG vorzunehmen. Hier muss die Übermittlungsvorschrift für die gespeicherten Daten über Beruf und Gewerbe um einen Hinweis auf § 32 Abs. 1 Nr. 5 ergänzt werden.

Zu Nummer 15 (§ 36 Abs. 5 Nr. 1)

Nach § 36 Abs. 5 Nr. 1 StVG sind im Rahmen der Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren die schutzwürdigen „Belange“ des Betroffenen zu berücksichtigen.

Der Begriff „Belange“ ist durch den Begriff „Interessen“ zu ersetzen, der auch in anderen Vorschriften (z. B. § 37 Abs. 3, § 41 Abs. 2 und 3 StVG) bereits verwendet wird.

Zu Nummer 16 (§ 39)

Nach § 39 Abs. 3 Nr. 1 StVG können an die mit dem Unterhaltsvorschussgesetz betrauten Behörden die in § 39 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 angeführten Halterdaten wie Familienname, Vorname, Ordens- und Künstlername und die Anschrift des Fahrzeughalters übermittelt werden. Zu weiteren Verbesserung der Auskunftsrechte und zur besseren Durchsetzung der Unterhaltsansprüche wurden die Ergänzungen (Art, Herstellung und Typ des Fahrzeugs sowie Kraftfahrzeugkennzeichen) aufgenommen.

Zu Nummer 18 Buchstabe a (§ 65 Abs. 4 Satz 2 und 3 – neu –)

Diese Vorschrift enthält eine Übergangsbestimmung zum Punktsystem für die Anwendung des § 4 Abs. 5, der eine Regelung für solche Fälle trifft, in denen auf atypische Weise 14 oder 18 Punkte erreicht oder überschritten werden, ohne dass die Fahrerlaubnisbehörde die Maßnahmen nach dem Punktsystem ergriffen hat bzw. ergreifen konnte. Der Betroffene wird danach so gestellt, als ob er die betreffende Punkteschwelle (13 oder 17 Punkte) erst erreicht hätte. Mangels einer Übergangsregelung könnte § 4 Abs. 5 so verstanden werden, als sei er immer auch auf Personen anzuwenden, bei denen bereits vor dem 1. Januar 1999 auf Grund von Eintragungen Punkte im Verkehrszentralregister aufgelaufen sind und bei denen nach dem 1. Januar 1999 weitere Punkte über die genannten Grenzen hinzugetreten sind. Sind z. B. vor dem 1. Januar 1999 13 Punkte vermerkt und erhält der Betroffene nach dem 1. Januar 1999 drei weitere Punkte, so übermittelt das Kraftfahrt-Bundesamt der Fahrerlaubnisbehörde den Punktestand von 16 Punkten. Da der Betroffene nach neuem Recht bisher nicht verwarnet wurde, wäre er nach § 4 Abs. 5 bei enger Auslegung so zu behandeln, als ob er erst 13 Punkte hätte, obwohl er nach altem Recht bereits verwarnet wurde. Ihm würde nicht nur die Rückstufung zugute kommen, sondern er könnte an einem Aufbauseminar mit Punkterabatt teilnehmen, mit der Folge, dass ihm nur noch 11 Punkte verblieben.

Dieses Ergebnis ist nicht gewollt und auch sachlich nicht gerechtfertigt, da die Betroffenen vor dem 1. Januar 1999 den Regelungen im Punktsystem in der Fassung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15b der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und den dort vorgesehenen Maßnahmen unterworfen waren.

Mit der Ergänzung wird deshalb klargestellt, dass bei Anwendung des § 4 auch die Maßnahmen einbezogen bzw. gleichgestellt werden, die gegen den Betroffenen bereits aufgrund der Regelungen des bisherigen Punktsystems nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15b Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ergriffen wurden. Dabei sind die Begutachtung der Kenntnisse von Verkehrsvorschriften mit der ggf. erforderlichen Fahrprobe und eine alternativ angebotene Nachschulungsmaßnahme dem neuen Aufbauseminar nach § 4 Abs. 8 gleichgestellt worden.

Die bisher gegen die Betroffenen nach altem Recht bereits ergriffenen Maßnahmen im Zuge des neuen Punktsystems nicht zu berücksichtigen und ihnen damit die Möglichkeit der Rückstufung zu ermöglichen, würde zu einer erheblichen Nichtberücksichtigung von Punkten führen. Dieses Ergebnis

ist nicht gewollt und auch sachlich nicht gerechtfertigt, zumal es sich um einen Personenkreis handelt, der bisher in erheblichem Maße Verkehrsvorschriften nicht beachtet hat. Da das neue Punktsystem ab 18 Punkten die Entziehung der Fahrerlaubnis zwingend vorsieht, würden die Betroffenen gegenüber den nur nach neuem Recht Auffälligen deutlich besser gestellt werden. Allerdings soll auch ihnen vor dem drohenden Entzug in jedem Falle die Gelegenheit der verkehrspsychologischen Beratung mit der Möglichkeit des Abzugs von zwei Punkten angeboten werden.

Zu Nummer 18 Buchstabe b (§ 65 Abs. 9 Satz 1)

Durch Gesetz vom 24. April 1998 wurden die Tilgungsfristen für alkoholbezogene Straftaten (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, §§ 316 und 323 a des Strafgesetzbuches) einheitlich auf 10 Jahre festgesetzt (§ 29 Abs. 1 StVG) und damit die frühere (nicht sachgerechte) Differenzierung nach dem Strafmaß (fünf Jahre Tilgungsfrist bei Ahndung durch Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis drei Monate, sonst zehn Jahre) aufgehoben.

Durch Übergangsvorschrift nach § 65 Abs. 9 Satz 1 StVG wurde allerdings bestimmt, dass für Entscheidungen, die bis 31. Dezember 1998 im VZR eingetragen waren, noch die alten Fristen weiter gelten. Maßgebend ist also insoweit auch die alte Tilgungsfrist von fünf Jahren. Im Rahmen der alten (bis 31. Dezember 1998 bestehenden) Rechtslage galt aber hinsichtlich der Verwertung § 52 Abs. 2 des Bundeszentralregistergesetzes. Diese Vorschrift ermöglichte die Verwertung auch über die fünfjährige Tilgungsfrist hinaus; in der Praxis der Fahrerlaubnisbehörden erfolgte eine Verwertung bis zehn Jahre, wobei zu beachten ist, dass § 52 Abs. 2 Bundeszentralregistergesetz in seiner bis Ende 1998 geltenden Fassung sogar die „ewige“ Verwertung zuließ.

Die übergangsweise Beibehaltung der kurzen Frist von fünf Jahren einerseits, das Abschneiden der Verwertungsvorschrift des § 52 Abs. 2 Bundeszentralregistergesetz nach dem 31. Dezember 1998 andererseits, führt in der Praxis jedoch zu großen Unzuträglichkeiten und Ungerechtigkeiten. Die Fahrerlaubnisbehörden sind gerade im für die Verkehrssicherheit sehr sensiblen Alkoholbereich gehindert, wie in der Vergangenheit die strafgerichtlichen Entscheidungen über die fünfjährige Tilgungsfrist hinaus zu verwerten. Diese Lücke ist dadurch zu schließen, dass für die bis Ende 1998 im VZR eingetragenen Straftaten nicht nur die alten Tilgungsfristen, sondern auch die alte Verwertungsvorschrift des § 52 Abs. 2 Bundeszentralregistergesetz weiter angewendet werden kann, allerdings bis maximal zehn Jahre. Mit der Befristung auf zehn Jahre ist auch der Gleichstand mit der ab 1. Januar 1999 geltenden Neuregelung hergestellt, die generell eine Tilgungsfrist (und damit auch insoweit eine Verwertung) bis zehn Jahre vorsieht.

Zu Nummer 18 Buchstabe c (§ 65 Abs. 11 – neu –)

In das Gesetz wird hinsichtlich des übergangsweisen Weitergeltens der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (AVV) eine ausdrückliche Regelung aufgenommen. Durch das Vorsehen einer Verordnungsermächtigung gibt der Gesetzgeber zu erkennen, dass der bisher durch AVV geregelte Rechtsbereich künftig durch Rechtsverordnung geregelt werden soll.

2. Zu Artikel 2 (Änderung des Fahrlehrergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 10 Abs. 2)

Mit der Neufassung des Absatzes 2 erstreckt sich die Erteilung der Fahrschülerlaubnis nicht mehr – wie in der Vergangenheit – auf einzelne Fahrerlaubnisklassen, sondern auf die Fahrlehrerlaubnisklassen im Sinne von § 1 FahrIG. Damit wird die bisherige Diskrepanz beseitigt und im Interesse einer schlüssigen fahrlehrerrechtlichen Systematik sowohl bei der Fahrlehrerlaubnis als auch bei der Fahrschülerlaubnis mit den einheitlichen Klassenbegriffen des Fahrlehrerrechts gearbeitet, so wie dies auch bereits in der bisherigen und unverändert bleibenden Bestimmung des § 11 Abs. 1 Nr. 3 FahrIG der Fall ist.

Anders als bei der Fahrlehrerlaubnis muss jedoch der Fahrlehrer nicht unbedingt die Fahrschulklasse BE erwerben als Voraussetzung für die anderen Fahrschulklassen A, CE und DE. Im ausschließlich gewerblichen Bereich der Fahrschülerlaubnis besteht hierfür – anders als bei der Fahrlehrerlaubnis als Qualifikationsanforderung – keine Notwendigkeit.

Die bis zum Inkrafttreten der Neufassung auf der bisherigen Rechtsgrundlage erteilten Fahrschülerlaubnisse bleiben unverändert bestehen; eine Umstellung von „Fahrerlaubnisklassen“ auf „Fahrschülerlaubnisklassen“ ist nicht erforderlich, denn § 10 Abs. 2 FahrIG stellt auf einen „Antrag“ des Betroffenen ab. Wird dieser nicht gestellt, bleiben die in der Vergangenheit erteilten Fahrschülerlaubnisse unbegrenzt gültig.

Zu Nummer 2 (§ 11 Abs. 1 Nr. 6)

Die Änderung dieser Vorschrift hängt mit der Neufassung von § 10 Abs. 2 FahrIG zusammen.

Durch die Änderung wird klargestellt, dass die Fahrschule nur die Lehrfahrzeuge vorhalten muss, die für die Ausbildung in einer bestimmten Fahrerlaubnisklasse erforderlich bzw. vorgeschrieben sind. Damit wird zugleich impliziert, dass der Inhaber der Fahrschülerlaubnis nicht verpflichtet ist, die nach § 10 Abs. 2 FahrIG erteilte Fahrschülerlaubnis voll auszuschöpfen; z. B. bei der erteilten Fahrschulklasse A kann er die Ausbildung auf Leichtkrafträder der Fahrerlaubnisklasse A 1 beschränken.

Damit wird – wie bisher schon in der Praxis – keine Fahrschule gezwungen, Ausbildungs- bzw. Lehrfahrzeuge vorzuhalten, für deren Fahrerlaubnisklassen in der Fahrschule keine praktische Ausbildung stattfindet.

Zu Nummer 3 (§ 16 Abs. 2)

Klarstellung des Gewollten.

Zu den Pflichten des Inhabers der Fahrschule und des verantwortlichen Leiters des Ausbildungsbetriebes gehört es auch, dafür zu sorgen, dass die beschäftigten Fahrlehrer nicht nur der allgemeinen Fortbildungspflicht nach § 33a Abs. 1 nachkommen, sondern auch der besonderen Fortbildungspflicht nach § 33a Abs. 2, wenn sie Inhaber einer Seminarerlaubnis sind. Daher ist allgemein auf die Pflichten nach § 33a zu verweisen.

Zu den Nummern 4 und 5 (§ 30 Abs. 4 und § 34 Abs. 5)

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 6 (§ 49 Abs. 7)

Es handelt sich um eine Änderung der Übergangsregelung zum Fahrlehrergesetz im Hinblick auf die Fahrlehrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse. Voraussetzung für die Weitergeltung der nach altem Recht erteilten Fahrlehrerlaubnis der Klasse 2 zur Busfahrerausbildung ist nach der bisherigen Regelung in § 49 Abs. 7, dass der Fahrlehrer über eine zweijährige Erfahrung verfügt oder seine Fähigkeit in einer Lehrprobe nachgewiesen hat.

In den letzten zwei Jahren vor dem Inkrafttreten des neuen Fahrlehrergesetzes am 1. Januar 1999 ist die Zahl der Bewerber um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse insgesamt stark zurückgegangen. Das bedeutet, dass Fahrlehrer, die in der Vergangenheit regelmäßig Bewerber um eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse ausgebildet haben, die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE nicht erhalten könnten, wenn sie in den Jahren 1997 und 1998 keine oder nur wenige Bewerber oder nur in einem der beiden Jahre Bewerber ausgebildet haben. Sie müssten daher nach derzeitiger Rechtslage zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE eine Lehrprobe ablegen. Wäre das Gesetz ein oder zwei Jahre vorher in Kraft getreten, hätte eine Vielzahl dieser Fahrlehrer die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE erhalten. Die bisherige Übergangsregelung ist daher zu korrigieren. Dies erfolgt durch Änderung des § 49 Abs. 7 Satz 2, indem für die Weitergeltung der Fahrlehrerlaubnis der Klasse 2 nunmehr nur noch an die seinerzeitige Berechtigung angeknüpft wird.

3. Zu Artikel 3 (Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes)

Nach § 2 Abs. 1 Nr. 3 des Kraftfahrersachverständigengesetzes muss der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr im Besitz sämtlicher Fahrerlaubnisklassen sein. Mit der Einführung des neuen Fahrerlaubnisrechts auf Grund der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie zum 1. Januar 1999 wurde für die Klasse C (einschließlich der dazugehörigen Unter- und Anhängerklassen) eine Befristung auf fünf Jahre eingeführt. Auf Antrag kann eine Verlängerung um weitere fünf Jahre erfolgen, wenn insbesondere die körperliche und geistige Eignung durch das vorgeschriebene Gesundheitszeugnis nachgewiesen wird.

Nun muss – bei fortschreitendem Alter – die fehlende körperliche und geistige Eignung für das tägliche Führen von Kraftfahrzeugen (namentlich Lkw mit hohen jährlichen Fahrleistungen) nicht zwangsläufig auch bedeuten, dass der betreffende Sachverständige/Prüfer auch für seine Tätigkeit nach dem Kraftfahrersachverständigengesetz nicht mehr die notwendige körperliche und geistige Eignung besitzt. Deshalb erscheint angebracht und auch vertretbar, es bei der Forderung zu belassen, dass der Betreffende mindestens einmal die Klasse C (einschließlich Unter- und Anhängerklassen) erworben haben muss. Nicht nötig ist, dass er alle fünf Jahre einen entsprechenden Verlängerungsantrag stellt und bewilligt erhält.

Unberührt bleibt ohnehin, dass er während seiner gesamten Tätigkeit für den Sachverständigenberuf nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 KfSachVG körperlich und geistig geeignet ist.

Eine ähnliche Regelung ist bereits in § 2 Abs. 1 KfSachVG für die Klasse D eingestellt.

Die nunmehr für die Klasse C getroffene Regelung entspricht auch einer Forderung des Bundesrates (Bundesratsdrucksache 796/98 [Beschluss], S. 13).

4. Zu Artikel 4 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**Zu Nummer 1** (§ 56 Satz 1)

Die Vorschrift des § 56 über Gebühren im bisher geltenden Personenbeförderungsgesetz enthält lediglich die Befugnis, Gebühren für Amtshandlungen zu erheben, die auf innerstaatlichen Rechtsvorschriften beruhen. Inzwischen gibt es auch Amtshandlungen, die unmittelbar oder gleichzeitig auf Grund von Verordnungen und Rechtsvorschriften in Umsetzung von Richtlinien des Rates oder der Kommission der Europäischen Union erhoben werden.

Zu Nummer 2 (§ 61 Abs. 3)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat das Bundesamt für Güterverkehr im Erlasswege beauftragt, Anträgen auf Erteilung von Genehmigungen für Gelegenheitsverkehre von Unternehmen mit Betriebssitz im Ausland stattzugeben, soweit solche Verkehre nicht entsprechend den Vorschriften der Europäischen Union oder bilateralen Abkommen liberalisiert sind. Die Ergänzung durch Satz 3 zielt darauf ab, dass Zuwiderhandlungen gegen die ggf. bestehende Genehmigungspflicht von dieser Behörde geahndet werden können. Wegen § 3 Abs. 1 Nr. 1 OWiG darf die sachliche Zuständigkeit für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nur durch Gesetz bestimmt werden.

5. Zu Artikel 5 (Änderung der Anlage 13 [zu § 40] der Fahrerlaubnis-Verordnung)**Zu Nummer 1** (Anlage 13 Nr. 4.1)

Mit dieser Änderung werden Verstöße ab 0,5 Promille mit 4 Punkten bewertet, wie es bislang ab 0,8 Promille vorgesehen war.

Zu Nummer 2 (Anlage 13 Nr. 6.1)

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung (Streichen der Punkte für 0,8-Promille-Verstöße).

6. Zu Artikel 6 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung als Folge der neuen Promilleregelung in § 24a StVG)**Zu Nummer 1** (Überschrift vor Nummer 68)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 2 (Nummer 68)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 3 (Überschrift vor Nummer 69 und Nummer 69)

Redaktionelle Folgeänderung.

7. Zu Artikel 7

Die Regelung über die Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang ist erforderlich im Hinblick darauf, dass in den Artikeln 5 und 6 auch Rechtsverordnungen durch ein förmliches Gesetz geändert werden.

8. Zu Artikel 8

Neubekanntmachungsklausel

9. Zu Artikel 9

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Die Frist für das Inkrafttreten der Artikel 1 Nr. 5, 6, 10 sowie Artikel 5 und 6 ist erforderlich, weil zur praktischen Umsetzung in den Bundesländern Änderungen des weitgehend automatisiert durchgeführten Bußgeldverfahrens notwendig sind. Außerdem müssen die Speicherungsbedingungen beim Kraftfahrt-Bundesamt angepasst werden.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 753. Sitzung am 14. Juli 2000 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 2 Abs. 12 und 13 StVG)

In Artikel 1 ist die Nummer 1 wie folgt zu fassen:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 12 Satz 2 wird (weiter wie Vorlage).
- b) In Absatz 13 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

„Die Anerkennung einer Begutachtungsstelle für Fahreignung kann versagt werden, wenn anerkannte Stellen ein flächendeckendes Angebot gewährleisten und unter Berücksichtigung der Anzahl der im letzten Kalenderjahr vor der Antragstellung im Einzugsbereich der beantragten Stelle durchgeführten Begutachtungen eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit bereits anerkannter Stellen oder der beantragten Stelle zu erwarten ist.“

Begründung

Nach § 66 Abs. 2 Satz 2 FeV kann die Anerkennung einer Begutachtungsstelle für Fahreignung versagt werden, wenn anerkannte Stellen in ausreichender Zahl vorhanden sind, die ein flächendeckendes Angebot gewährleisten.

Verwaltungsgerichte bezweifeln, dass für diese Vorschrift eine ausreichende gesetzliche Ermächtigung besteht.

Mit Rücksicht darauf erscheint eine klarstellende gesetzliche Regelung geboten, wengleich § 6 Abs. 1 Buchstabe k StVG eine Ermächtigung zum Erlass von Vorschriften über eine Bedarfsprüfung als Voraussetzung der Qualitätssicherung zu entnehmen ist, zumal darin einzelne (andere) Maßnahmen der Qualitätssicherung ausdrücklich benannt sind.

Zur Qualitätssicherung ist eine Bedarfsprüfung aus folgenden Erwägungen unerlässlich:

Die Einrichtung und Vorhaltung einer Begutachtungsstelle für Fahreignung erfordern erhebliche Aufwendungen, insbesondere für die in Anlage 14 der Fahrerlaubnis-Verordnung vorgeschriebene personelle Ausstattung mit mehreren Ärzten und Psychologen sowie die sachliche Ausstattung mit den notwendigen Räumlichkeiten und Geräten. Kosten für Investitionen, Betrieb und Personal können nur erwirtschaftet werden, wenn eine ausreichende Zahl von Begutachtungen vorgenommen und honoriert wird. Falls im Einzugsbereich anerkannter Begutachtungsstellen für Fahreignung eine weitere Begutachtungsstelle für

Fahreignung tätig wird, kann dies wegen der nicht beliebig vermehrbaren Zahl an Begutachtungen dazu führen, dass sowohl die anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung durch Verringerung der Zahl der Begutachtungsaufträge mangels Wirtschaftlichkeit funktionsunfähig werden als auch die weitere Begutachtungsstelle ihre Funktionsfähigkeit nicht erreicht, weil sie mangels ausreichender Zahl von Begutachtungsaufträgen nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Wenn unter solchen Umständen Begutachtungsstellen für Fahreignung geschlossen werden müssen, wird die im Interesse der auf Begutachtung angewiesenen Bürger erforderliche flächendeckende Vorhaltung von Begutachtungsstellen unmöglich.

Über den tatsächlichen Bedarf an Begutachtungen hinaus tätige Begutachtungsstellen können ihre Funktionsfähigkeit jeweils nur auf Kosten der anderen sichern und diese so zur Schließung zwingen. Dies können sie nur unter Vernachlässigung der Qualität der Begutachtungen erreichen.

Die Einnahmen der Begutachtungsstelle für Fahreignung sind für die einzelnen Begutachtungen in der Gebührenordnung festgelegt, können also nur durch Erhöhung der Anzahl der Begutachtungen gesteigert werden. Die Anzahl der Begutachtungen kann allenfalls durch die den Betroffenen zur Erteilung eines Begutachtungsauftrags motivierende Aussicht gesteigert werden, ein positives Gutachten zu erlangen.

Die Senkung der Ausgaben ist nur durch Einsparungen möglich, Verminderung der personellen und sachlichen Ausstattung oder Rationalisierungsmaßnahmen – wie etwa Vorgabe von unzureichenden Zeiten für Untersuchung und Begutachtung – führen notwendig zu einem Absinken des Prüfniveaus.

Wie sich gezeigt hat, spricht sich in einschlägigen Kreisen schnell herum, wenn eine Begutachtungsstelle zu „positiven Gutachten neigt“, wobei die Aufsichtsbehörden dies – wenn überhaupt – erst relativ spät erfahren, weil es den Probanden freisteht, im gesamten Bundesgebiet eine Begutachtungsstelle aufzusuchen. Sowohl eine nicht gerechtfertigte Neigung zu positiven Gutachten wie ein Absinken des Prüfniveaus kann durch Aufsichtsbehörden kaum erkannt werden. Denn bei einer Nachprüfung im Rahmen der Aufsicht im Nachhinein ist es auch unter Einschaltung externer Sachverständiger nicht möglich festzustellen, ob die Begutachtung im Einzelfall zu einem positiven Ergebnis gelangen durfte, weil insbesondere das psychologische Gespräch (Exploration) in einem sehr persönlichen Rahmen

geführt wird und unter denselben Voraussetzungen nicht reproduzierbar ist. Lediglich elementare Verstöße gegen wissenschaftlich-fachliche Erkenntnisse sind mit Hilfe externer Sachverständiger festzustellen, nicht aber Schlussfolgerungen, die von möglicherweise nicht korrekt erhobenen Befunden ausgehen. Dies wiederum hat zur Folge, dass einer unbestimmten Vielzahl von Probanden die Fahrerlaubnis erteilt bzw. neu erteilt wird, ohne dass die Behörde später im Einzelfall konkrete Eignungsbedenken darlegen könnte. Dieses Problem kann auch durch eine wiederholte Qualifikationsprüfung nicht gelöst werden.

Wenn das bisherige System der Einbeziehung privaten medizinisch-psychologischen Sachverständigen aufrechterhalten werden soll, ist das Vertrauen in die Integrität der Begutachtung als oberste Maxime unverzichtbar. Da auf der Nachfrageseite dieses Marktes nicht der Wunsch nach einer korrekten, sondern nach einer allein positiven Begutachtung steht, muss verhindert werden, dass durch einen Wettbewerb, der im Wesentlichen über die Erwartung eines positiven Gutachtens läuft, das System Schaden leidet. Dies entspringt vernünftigen Erwägungen des Gemeinwohls.

Für die technische Überwachung bestehen Regelungen, die den negativen Folgen des Wettbewerbs in diesem Bereich über eine Bedürfnisprüfung entgegenwirken sollen. Eine damit verbundene Einschränkung der Berufsausübung hat das Bundesverwaltungsgericht in seinen Urteilen vom 20. September 1985 (1 C 18.83 – GewArch 1986, 54 – und 1 C 22/82 – BVerwG 72, 126 = DVBl. 1985, 1382 = DÖV 1986, 198 = NVwZ 1986, 651) für zulässig erklärt und u. a. ausgeführt, dass vernünftige Erwägungen des Gemeinwohls eine Berufsausübungsregelung auch dann zu rechtfertigen vermögen, wenn diese Regelung für einen Teilbereich eines Berufsfeldes wettbewerbsausschließende Wirkung hat. Es billigt die Überlegung, auf dem hier interessierenden sicherheitstechnischen Gebiet werde der Wettbewerb nicht als positiver Auslesefaktor funktionieren, sondern das Prüfniveau absinken lassen.

Dabei hat es hervorgehoben, es gehe um die Abwehr großer und wahrscheinlicher Gefahren für Leib oder Leben. Die gegen das letztzitierte Urteil gerichtete Verfassungsbeschwerde hat das Bundesverfassungsgericht (Kammerbeschluss vom 11. Dezember 1986 – 1 BvR 1368/85 – GewArch 1987, 267) mangels hinreichender Aussicht auf Erfolg nicht zur Entscheidung angenommen und dabei unter anderem hervorgehoben, dass bei der technischen Überwachung Rechtsgüter wie das Leben und die Gesundheit der Bevölkerung auf dem Spiel stehen.

Diese Erwägungen gelten in noch stärkerem Maße für Begutachtungsstellen für Fahreignung. Von

diesen Stellen werden nach der Fahrerlaubnis-Verordnung medizinisch-psychologische Gutachten bei schwierigen Fallkonstellationen und besonders problembehafteten Fällen erstattet, die die Verkehrssicherheit außerordentlich stark berühren, z. B. bei Straftaten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr oder im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung stehen oder bei denen Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotential bestehen, bei wiederholten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss oder beim Führen von Kraftfahrzeugen ab einer BAK von 1,6 g ‰. In diesen Fällen ist es unerlässlich, dass die Gutachten sich allein an objektiven und fachlichen Gesichtspunkten und nicht an wettbewerblichen/wirtschaftlichen Interessen orientieren. In den Gutachten wird die fachliche Entscheidung über die Eignung oder Nichteignung eines Probanden getroffen; die Überprüfung durch die Fahrerlaubnisbehörden beschränkt sich auf Grund des fehlenden Sachverständigen auf die Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit (Anlage 15 der Fahrerlaubnis-Verordnung Abschnitt 2).

2. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe 0a – neu – (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG)

In Artikel 1 ist vor Buchstabe a folgender Buchstabe 0a einzufügen:

„0a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe n werden

nach der Angabe „§ 2b Abs. 1 und 2“ die Angabe „sowie § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und 2“ und

nach der Angabe „§ 2b Abs. 2 Satz 2“ die Angabe „und § 4 Abs. 8 Satz 4“ eingefügt.

bb) In Buchstabe w wird die Angabe „Abs. 15, § 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 3, § 2b Abs. 1, § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und 3, Abs. 8 Satz 1, Abs. 9 Satz 6 Nr. 3“ durch die Angabe „und Abs. 15 sowie § 4 Abs. 9 Satz 6 Nr. 3“ ersetzt.“

Als Folge zu Doppelbuchstabe aa ist

- in § 6 Abs. 1 Nr. 1 der Buchstabe t zu streichen und
- in § 4 Abs. 8 Satz 4 StVG die Angabe „Buchstabe t“ durch die Angabe „Buchstabe n“ zu ersetzen.

Begründung

Zu Doppelbuchstabe aa

Die besonderen Aufbauseminare nach § 2b Abs. 2 Satz 2 und § 4 Abs. 8 Satz 4 StVG sollten zusammengefasst und die Ermächtigungsgrundlagen insoweit angepasst werden. Dies wirkt sich deregulierend aus.

Die Folgeänderungen berücksichtigen die Anpassung der Ermächtigungsgrundlage in Buchstabe n.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass einer Rechtsverordnung zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von den Vorschriften über Maßnahmen bei im Straßenverkehr auffälligen Inhabern einer Fahrerlaubnis auf Probe sowie Maßnahmen im Rahmen des Punktsystems für Mehrfachtäter sind nicht länger erforderlich. Diese Maßnahmen haben sich auch nach Inkrafttreten des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) am 1. Januar 1999 insgesamt bewährt. Eine Lockerung der geltenden Vorschriften auf administrativem Wege würde dem hinter den jeweiligen Maßnahmen stehenden Gedanken der Spezialprävention widersprechen. Auch würden die nach Landesrecht zuständigen Stellen durch zusätzliche Verwaltungsverfahren unangemessen belastet. Außergewöhnlichen Härtefällen kann durch Anordnung der außerordentlichen Tilgung von Eintragungen im Verkehrszentralregister nach § 29 Abs. 3 Nr. 2 StVG begegnet werden.

3. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 6 Abs. 1 StVG)

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, in der Straßenverkehrs-Ordnung und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften das zulässige Ausmaß von Bewohnerparkzonen festzulegen und festzuschreiben, dass in den betroffenen städtischen Quartieren maximal für 50 Prozent des Parkraumes Privilegierungen erfolgen dürfen.

Das Straßenverkehrsrecht ist grundsätzlich privilegienfeindlich, was eine Folge des grundgesetzlich garantierten Gemeingebrauchs ist. Durch die vorgesehene Änderung in § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG wird eine Privilegierung eingeführt, die jedoch auf das unbedingt notwendige Maß eingeschränkt werden muss.

Die Größe dieser Bewohnerparkzonen ist nach der Einwohnerzahl der jeweiligen Stadt zu staffeln. Dabei sind die Kriterien zu berücksichtigen, die die Rechtsprechung in diesem Zusammenhang festgelegt hat (Vergleiche hierzu etwa das OVG Münster im Urteil vom 6. Dezember 1996; NZV 1997, 248).

4. Zu Artikel 1 Nr. 15a – neu – und Nr. 15b – neu – (§ 37 Abs. 1, § 37a Abs. 1 und Abs. 3 StVG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nach Nummer 15 ist folgende Nummer 15a einzufügen:

„15a. § 37 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 werden nach dem Wort „Registerbehörden“ die Wörter „und den Polizeien des Bundes und der Länder“ eingefügt.

- b) Folgender Satz wird angefügt:

„Die nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Fahrzeug- und Halterdaten dürfen von den Polizeien des Bundes und der Länder sowie durch den Zoll, soweit er grenzpolizeiliche Aufgaben wahrnimmt, auf Ersuchen an die zuständigen Stellen anderer Staaten übermittelt werden, soweit völkerrechtliche Verein-

barungen über eine polizeiliche Zusammenarbeit dazu berechtigen oder verpflichten und dies für den Empfänger

- a) zur Verfolgung von Straftaten oder zur Vollstreckung oder zum Vollzug von Strafen oder

- b) zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit

erforderlich ist.“

- b) Nach Nummer 15a ist folgende Nummer 15b einzufügen:

„15b. § 37a wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Satz 1 gilt entsprechend, wenn der Abruf durch ein automatisiertes Verfahren in einer völkerrechtlichen Vereinbarung gestattet ist.“

- b) In Absatz 3 Nr. 2 werden nach dem Wort „angewendet“ die Wörter „oder in dem Empfängerstaat ein Datenschutzstandard gewährleistet ist, der zumindest dem entspricht, der sich aus der Verwirklichung dieser Richtlinie ergibt“ eingefügt.“

Begründung

Zu Nummer 15a Buchstabe a

Der Einschub dient der Klarstellung, dass neben den Registerbehörden auch die Polizei zu den in § 37 Abs. 1 Satz 1 Buchstabe a bis d genannten Zwecken Fahrzeug- und Halterdaten übermitteln darf.

Zu Nummer 15a Buchstabe b

Der Vorschlag schließt eine Regelungslücke, die insbesondere in den Verhandlungen über den Deutsch-Schweizer-Staatsvertrag über polizeiliche und justizielle Zusammenarbeit deutlich geworden ist. Im Interesse einer engen polizeilichen Zusammenarbeit im Bereich der Kriminalitätsbekämpfung und der Gefahrenabwehr wäre eine gegenseitige Übermittlung von Daten geboten, wenn diese zur Erfüllung der Aufgaben des einen oder des anderen Vertragsstaates erforderlich ist. Dies lässt die derzeitige Rechtslage in Deutschland jedoch nicht zu. Die deutsche Polizei darf nach den §§ 35, 36 StVG Fahrzeug- und Halterdaten nur abrufen, soweit dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich ist, nicht aber, wenn diese (ausschließlich) zur Erfüllung von Aufgaben des Empfängers benötigt werden, wie dies z. B. bei Auskünften über deutsche Fahrzeughalter, deren Fahrzeuge vor einem besonders gefährdeten Objekt im Ausland abgestellt sind, der Fall sein kann.

Zu Nummer 15b Buchstabe a

Der Vorschlag ergänzt den Vorschlag unter Nummer 15a um die Möglichkeit, für die Datenübermittlung auch ein automatisiertes Abrufverfahren einzurichten.

Zu Nummer 15b Buchstabe b

Die Ergänzung erfasst nur die Fälle, in denen u. a. auf Grund einer entsprechenden völkerrechtlichen Vereinba-

zung eine Datenübermittlung an Behörden in Empfängerstaaten erfolgen soll, die die Datenschutzrichtlinie 95/46/EWG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 24. Oktober 1995 nicht anwenden werden, z. B. die Schweiz. Voraussetzung ist, dass der Empfängerstaat einen Datenschutzstandard gewährleistet, der zumindest dem in der genannten Richtlinie vorgesehenen entspricht.

5. Zu Artikel 1 (Änderung des StVG)

Vor dem Hintergrund der nach wie vor überproportional hohen Unfallbelastung junger Fahrzeugführer hält es der Bundesrat für erforderlich, eine zweite Phase der Fahrausbildung zu schaffen, mit der insbesondere durch pädagogische Maßnahmen jungen Fahrzeugführern bessere Hilfestellungen zur Bewältigung des Fahralltages gegeben werden. Die bisher in diesem Bereich getroffenen ausschließlich repressiven Maßnahmen, wie die Verlängerung der Probezeit von zwei auf insgesamt vier Jahre im Falle einer schweren Verkehrszuwerhandlung innerhalb der ersten zwei Jahre, werden nicht ausreichen, sich positiv auf die Unfallentwicklung und das Verkehrsverhalten der jungen Fahrzeugführer auszuwirken.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, gemeinsam mit den Ländern ein Konzept zu entwickeln, das diesem Anliegen Rechnung trägt. Im Rahmen der Überlegungen sollten die Fragen nach der Mindestdauer der Probezeit bei der Fahrerlaubnis auf Probe für junge Fahranfänger und der Möglichkeit der Abkürzung der Probezeit durch die Teilnahme an einem Erfahrungsaustausch in Theorie und Praxis einbezogen werden.

6. Zu Artikel 2 Nr. 4a – neu – (§ 34 Abs. 1 Satz 1 FahrIG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 4 folgende Nummer 4a einzufügen:

„4a. In § 34 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 21a Abs. 1 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 21a Abs. 1 Nr. 1 und 2“ ersetzt.“

Begründung

In der Praxis hat sich gezeigt, dass es größere Fahrschulen gibt, die sich als Ausbildungsfahrschulen eignen, dies aber mangels Vorliegen der Voraussetzungen nach § 21a Abs. 1 Nr. 1 FahrIG nicht werden können. Es handelt sich hierbei um Fahrschulen, in denen der Fahrschulinhaber ausschließlich Fahrschüler zum Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse C bzw. CE ausbildet, während die Ausbildung zum Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B lediglich von angestellten Fahrlehrern durchgeführt wird.

Nach Sinn und Zweck des § 21a FahrIG soll ein Ausbildungsfahrlehrer beziehungsweise der Inhaber einer Ausbildungsfahrschule die in einer Fahrlehrerausbildungsstätte erworbenen Kenntnisse des Fahrlehreranwärters über den praktischen und theoretischen Unterricht hinaus in der Praxis vertiefen, eventuelle Verbesserungen aufzeigen und helfen, pädagogische Kenntnisse richtig einzusetzen. Diesen Anforderungen wird auch ein Fahrlehrer gerecht, der ausschließlich Unterricht für die Klassen C und CE erteilt. Durch diese Tätigkeit beweist

er, dass er gerade über umfangreiche Kenntnisse hinsichtlich der theoretischen und praktischen Ausbildung verfügt; denn der Unterrichtsstoff für die Klassen C und CE ist um einiges umfangreicher und komplexer als die Inhalte des Unterrichtes für die Klasse B. Insbesondere erfordert die Vermittlung der Unterrichtsinhalte für C und CE ein relativ hohes Maß an pädagogischen Fähigkeiten. Aus diesen Gründen sollten auch Fahrschulinhaber, die hauptsächlich Unterricht für die Klassen C und D erteilen, über eine Ausnahmegenehmigung eine Ausbildungsfahrschule gründen dürfen.

7. Zu Artikel 2 Nr. 5a – neu – (§ 36 Abs. 1 Nr. 16 FahrIG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 5 folgende Nummer 5a einzufügen:

„5a. In § 36 Abs. 1 Nr. 16 werden die Wörter „mindestens alle vier Jahre“ gestrichen.“

Begründung

Nach der derzeitigen Regelung kann ein Ordnungswidrigkeitsverfahren nur eingeleitet werden, wenn ein Fahrlehrer nicht alle vier Jahre an einem Fortbildungslehrgang teilnimmt, unabhängig davon, ob es sich um eine Fortbildungsverpflichtung nach § 33a Abs. 1 oder § 33a Abs. 2 FahrIG handelt.

In § 33a FahrIG wird aber zwischen der allgemeinen Fortbildung und der Fortbildungsverpflichtung von Seminarleitern unterschieden. So muss nach § 33a Abs. 2 Satz 1 FahrIG ein Seminarerlaubnisinhaber bereits zwei Jahre nach Erlaubniserteilung zum ersten Mal zur Fortbildung. Wird dies versäumt, kann dies nach dem jetzigen Wortlaut des § 36 Abs. 1 Nr. 16 FahrIG nicht geahndet werden. Diese Lücke lässt sich durch die Streichung der Wörter „mindestens alle vier Jahre“ schließen.

8. Zu Artikel 2 Nr. 5b – neu – (§ 36 Abs. 2 FahrIG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 5a – neu – folgende Nummer 5b einzufügen:

„5b. In § 36 Abs. 2 wird die Zahl „5000“ durch die Zahl „6000“ ersetzt.“

Begründung

Hierbei handelt es sich um eine notwendige Änderung im Hinblick auf die geänderten Bußgeldobergrenzen nach § 31 Abs. 1 OwiG.

9. Zu Artikel 2 Nr. 5c – neu – (§ 36 Abs. 3 – neu – FahrIG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 5b – neu – folgende Nummer 5c einzufügen:

„5c. In § 36 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlässt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften über Regelsätze für Geldbußen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 36 Abs. 1. Die Vorschriften bestimmen unter Berücksichtigung der Bedeutung der Ordnungswidrigkeit, in welchen Fällen, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe die Geldbuße festgesetzt werden soll.““

Begründung

Bisher haben einige Länder unverbindliche Bußgeldkataloge durch Verwaltungsvorschrift eingeführt. Dies hat zu einer uneinheitlichen Ahndungspraxis geführt und ist im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz nicht hinnehmbar. Mit der Ergänzung soll eine Ermächtigungsgrundlage zur „normativen“ Festlegung der Regelsätze für Verwarnungsgelder und Geldbußen in einer bundeseinheitlichen Rechtsverordnung geschaffen werden. Die vorgesehene Regelung entspricht § 26a StVG.

10. Zu Artikel 3 (Änderung des Kraftfahrersachverständigen-gesetzes)

Artikel 3 ist wie folgt zu fassen:

„Artikel 3**Änderung des Kraftfahrersachverständigen-gesetzes**

In § 7 Abs. 2 des Kraftfahrersachverständigen-gesetzes vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 24. April 1998

(BGBl. I S. 747) geändert wurde, sind in den Sätzen 1 und 2 nach dem Wort „entzogen“ jeweils die Wörter „oder die Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE oder C1E nicht verlängert oder die bis zum 31. Dezember 1998 erteilte Fahrerlaubnis der Klasse 2 nicht gemäß § 76 Nr. 9 der Fahrerlaubnis-Verordnung auf die Klassen C und CE umgestellt“ einzufügen.“

Begründung

Der Sachverhalt sollte aus systematischen Gründen besser in § 7 Abs. 2 KfSachvG geregelt werden und nur in den Fällen gelten, in denen die betreffenden Fahrerlaubnisklassen (z. B. aus gesundheitlichen Gründen) von der Fahrerlaubnisbehörde nicht verlängert oder umgestellt werden. In diesen Fällen wird die Anerkennungsbehörde auf Antrag in der Regel nach § 7 Abs. 2 Satz 2 KfSachvG eine neue Anerkennung mit der Beschränkung erteilen, dass der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer nur noch Befugnisse wahrnehmen darf, für die er eine entsprechende Fahrerlaubnis nicht benötigt.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1

Artikel 1 Nr. 1 (§ 2 Abs. 12 und 13 StVG)

Der Vorschlag wird abgelehnt.

Der Vorschlag des Bundesrates beinhaltet eine gesetzliche Regelung, nach der die Zulassung von Stellen oder Personen zur Begutachtung der Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr von einer Bedürfnisprüfung abhängig gemacht werden kann.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 15. Juni 2000 – BVerwG 3 C 10.99 – entschieden, dass für die Einführung einer Bedürfnisprüfung im Rahmen der amtlichen Anerkennung von Begutachtungsstellen für Fahreignung eine gesetzliche Grundlage erforderlich ist. Da die Bedürfnisprüfung in das Grundrecht der Berufsfreiheit eingreife, müsse die Entscheidung vom Gesetzgeber selbst getroffen werden. Die vom Verordnungsgeber hierzu erlassene Regelung in § 66 Abs. 2 Satz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) wird danach nicht als ausreichend erachtet. Da das Straßenverkehrsgesetz hierfür keine ausreichende Ermächtigungsgrundlage enthält, hält es der Bundesrat für erforderlich, eine Bedürfnisprüfung im StVG selbst zu regeln.

Wie vom Bundesverwaltungsgericht im o. g. Urteil unter Hinweis auf die ständige Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zutreffend ausgeführt wird, ist es Sache des Gesetzgebers, „selbst zu entscheiden, ob und inwieweit Freiheitsrechte des Einzelnen gegenüber Gemeinschaftsinteressen zurücktreten müssen“. Diese Grundsatzentscheidung hat der Gesetzgeber selbst zu treffen, er kann sie nicht dem Verordnungsgeber überlassen.

Die Einführung einer Bedarfsprüfung in das förmliche Gesetz begegnet jedoch erheblichen verfassungsrechtlichen Bedenken. Die Frage, ob die Bedarfsprüfung eine objektive Berufswahlregelung oder lediglich eine Berufsausübungsregelung darstellt, muss dabei nicht entschieden werden. Denn die Annahme des Bundesrates, dass es notwendig ist, durch die Bedarfsprüfung Wettbewerb unter den Begutachtungsstellen zu vermeiden, um so Gefälligkeitsgutachten zu verhindern, vermag nicht zu überzeugen. Das vom Bundesrat mit der Bedürfnisprüfung angestrebte Ziel der Qualitätssicherung wird bereits durch die übrigen Voraussetzungen der amtlichen Anerkennung von Begutachtungsstellen für Fahreignung gewährleistet. Anlage 14 zu § 66 Abs. 2 Fahrerlaubnis-Verordnung bestimmt insbesondere, dass hierfür eine Akkreditierung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen erforderlich ist. Auch kann die Anerkennung mit Nebenbestimmungen, insbesondere mit Auflagen verbunden werden, um die ordnungsgemäße Tätigkeit der Untersuchungsstelle zu sichern.

Zu Nummer 2

Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe 0a – neu – (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG)

Dem Vorschlag zu Doppelbuchstabe aa wird zugestimmt.

Der Vorschlag zu Doppelbuchstabe bb wird abgelehnt. Die Ermächtigungsgrundlagen zum Erlass von Rechtsverordnungen zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von den Vorschriften über Maßnahmen bei im Straßenverkehr auffälligen Inhabern einer Fahrerlaubnis auf Probe sowie von den Vorschriften über Maßnahmen im Rahmen des Punktsystems sind entgegen der Auffassung des Bundesrates weiterhin erforderlich. Ziel dieser Regelungen ist es, Ausnahmemöglichkeiten bei atypischen Fallgestaltungen zu eröffnen. Über § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe w StVG kann der Verordnungsgeber mit Zustimmung der Länder schnell und flexibel durch Rechtsverordnung auf solche Fallgestaltungen, die sich z. B. auf Grund geänderter Rechtsprechung ergeben können, reagieren. Im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe könnten solche Ausnahmen zum Beispiel nach längerem Ablauf der Probezeit in Betracht kommen. Diese Möglichkeit sollte auch in Zukunft bestehen bleiben.

Im Übrigen trägt die Regelung des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe w StVG dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz Rechnung. Demgegenüber sind bislang keine Fälle bekannt geworden, nach denen die nach Landesrecht zuständigen Stellen durch zusätzliche Verwaltungsverfahren unangemessen belastet würden. Dem Argument des Bundesrates, wonach in außergewöhnlichen Härtefällen durch Anordnung der außerordentlichen Tilgung von Eintragungen im Verkehrszentralregister nach § 29 Abs. 3 Nr. 2 StVG begegnet werden kann, ist entgegenzuhalten, dass für Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe in das Verkehrszentralregister einzutragende Entscheidungen maßgeblich sind. Außerdem sind solche Verfahren verwaltungsaufwendig.

Zu Nummer 3

Artikel 1 Nr. 4 (§ 6 Abs. 1 StVG)

Die Bundesregierung wird auf der Grundlage der in der Entschließung des Bundesrates enthaltenen Vorgaben zur Neuregelung der Parkbevorrechtigung von Bewohnern städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel in der Straßenverkehrs-Ordnung die Beratung mit den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder aufnehmen.

Zu Nummer 4

Artikel 1 Nr. 15a – neu – und Nr. 15b – neu – (§ 37 Abs. 1, § 37a Abs. 1 und 3 StVG)

Der Vorschlag wird abgelehnt.

Die Bundesregierung hält die Regelungen der §§ 37, 37a StVG für ausreichend und ist der Auffassung, dass die Datenübermittlungen mit dem jeweiligen Land bilateral geregelt werden müssen, wie es z. B. mit dem deutsch-schweizerischen Polizeivertrag vorgesehen ist, der als spezialgesetzliche Regelung dem § 37 StVG vorgehen wird.

Zu Nummer 5

Artikel 1 (Änderung des StVG)

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, dass für den Bereich der jungen Fahranfänger die Bemühungen, das Unfallrisiko zu vermindern, fortgesetzt werden müssen. Auch nach Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe im Jahr 1986 ist der Anteil von Fahranfängern an Unfällen immer noch überdurchschnittlich hoch. Deshalb wurde zum 1. Januar 1999 die Regelung getroffen, nach der sich die Probezeit von zwei auf vier Jahre verlängert, wenn der Fahranfänger auffällig wird; die Auswirkungen dieser neuen Regelung, die nach einem so kurzen Zeitraum noch nicht festgestellt werden können, sind zunächst abzuwarten. Die Bundesregierung hat dazu ein Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben. Erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse kann insbesondere über die Notwendigkeit und gegebenenfalls den Inhalt sowie den Umfang einer obligatorischen Zweiten Ausbildungsphase für Fahranfänger entschieden werden.

Zu Nummer 6

Artikel 2 Nr. 4a – neu – (§ 34 Abs. 1 Satz 1 FahrIG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu Nummer 7

Artikel 2 Nr. 5a – neu – (§ 36 Abs. 1 Nr. 16 FahrIG)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zu Nummer 8

Artikel 2 Nr. 5b – neu – (§ 36 Abs. 2 FahrIG)

Dem Vorschlag des Bundesrates kann aus folgenden Gründen nicht zugestimmt werden: Bereits in der letzten Legislaturperiode ist der Bußgeldrahmen in § 36 Abs. 2 FahrIG deutlich erhöht worden. Der ursprüngliche Vorschlag, den Bußgeldrahmen pauschal von 1000 DM auf 5000 DM anzuheben, wurde als nicht vertretbar abgelehnt, weil die Notwendigkeit und Unabweisbarkeit dieser Maßnahme nicht dargetan wurde. Hierfür wäre der Nachweis erforderlich gewesen, dass die Bußgeldbehörden in großer Zahl Geldbußen verhängen, die der in § 36 Abs. 2 FahrIG zulässigen Höchstgrenze entsprechen, und der damalige Bußgeldrahmen der Schwere der Zuwiderhandlung nicht mehr entsprach. Dieser Nachweis konnte seinerzeit nicht geführt werden. Es wurde daher vorgeschlagen, für einige besonders schwerwiegende Zuwiderhandlungen des § 36 Abs. 1 FahrIG den Bußgeldrahmen auf 5000 DM zu erhöhen. Diesem Modell ist der Gesetzgeber letztlich gefolgt.

Für die vom Bundesrat vorgeschlagene weitere Erhöhung des Bußgeldrahmens ist ein Bedarf nicht hinreichend dargelegt. Hingewiesen wird auf die geänderten Bußgeldobergrenzen bei der Regelung über die Verjährungsfrist in § 31 OWiG. Diese Begründung ist für eine Erhöhung des Bußgeldrahmens aber aus folgenden Gründen unzureichend:

Die Verfolgungsverjährung bei Ordnungswidrigkeiten wird durch § 31 OWiG geregelt, wobei sich die jeweilige Frist grundsätzlich nach der Höhe der Bußgelddrohung richtet

(§ 31 Abs. 2 OWiG), die dem unterschiedlichen Gewicht von Rechtsverletzungen Rechnung trägt. Je weiter der zur Ahndung der Ordnungswidrigkeit vorgesehene Bußgeldrahmen reicht, um so länger ist die Verjährungszeit. Die Bußgeldobergrenze beschreibt somit abstrakt die Schwere der Ordnungswidrigkeit und ist damit der entscheidende Maßstab für die Dauer der Verjährung. Diesem Grundsatz würde, folgte man dem Vorschlag des Bundesrates, nicht Rechnung getragen. Es müsste hingenommen werden, dass die Bußgelddrohung Zwecken dient, die außerhalb der eigentlichen Sanktionierung liegen, nämlich der Verbesserung einer lückenlosen Überwachung über einen längeren Zeitraum.

Die Bundesregierung wird die Auswirkungen der zum 1. Januar 1999 in Kraft getretenen Neuregelung des § 36 Abs. 2 FahrIG sorgfältig beobachten und analysieren. Sie appelliert in diesem Zusammenhang an die Praxis, die bereits nach geltendem Recht bestehenden Vorschriften und Sanktionsmöglichkeiten auszuschöpfen. Dies bedeutet auch, die anhängigen Verfahren in jedem Stadium kontinuierlich zu betreiben. Erst nach einer hinreichend langen Erfahrungsphase kann entschieden werden, ob eine andere Bewertung gerechtfertigt ist und das Anliegen des Bundesrates wieder aufgegriffen wird.

Zu Nummer 9

Artikel 2 Nr. 5c – neu – (§ 36 Abs. 3 – neu – FahrIG)

Der Vorschlag des Bundesrates wird abgelehnt.

Bußgeldkataloge stellen Richtlinien für die Bemessung der Geldbuße dar, die bei sehr häufig vorkommenden Ordnungswidrigkeiten eine gleichmäßige Behandlung der Betroffenen bei gleichgelagerten Sachverhalten ermöglichen sollen. Dies ist bei der Bußgeldkatalog-Verordnung wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr der Fall. Eine Schematisierung der Geldbuße erscheint auf diesem Gebiet im Hinblick auf die massenweise vorkommenden Verstöße im Interesse der allgemeinen Gerechtigkeit besonders wichtig.

Dass es sich bei den Zuwiderhandlungen gegen das Fahrerergesetz um ein vergleichbares Massenproblem handelt, ist nicht ersichtlich und wurde auch zur Begründung der Änderung nicht vorgetragen. Vielmehr wird angeführt, dass es wegen der uneinheitlichen Ahndungspraxis der Länder im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz erforderlich sei, Regelsätze für Verwarnungsgelder und Geldbußen in einer bundeseinheitlichen Rechtsverordnung festzulegen. Dies ist jedoch ein Problem, das auf anderen Gebieten des Ordnungswidrigkeitenrechts in gleicher Weise besteht, und kann für die Einführung einer Bußgeldkatalog-Verordnung nicht ausreichen.

In Anknüpfung an die Ausführung zu Nummer 8. wird die Bundesregierung auch insoweit die weitere Entwicklung, insbesondere der Zahl der durchgeführten Bußgeldverfahren, beobachten und auf sich daraus ergebende Sachverhalte reagieren.

Zu Nummer 10

Artikel 3 (Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

