

## **Kroll/Reisert**

Bußgeldkatalog

mit Maßnahmen nach Fahreignungs-Bewertungssystem  
und bei Fahrerlaubnis auf Probe



Tabellen

# Bußgeldkatalog

mit Maßnahmen nach  
Fahreignungs-Bewertungssystem  
und bei Fahrerlaubnis auf Probe

---

10. Auflage 2022

Von

RAin Gesine Reisert,  
FAin für Verkehrsrecht und für Strafrecht,  
Berlin

und

RA Leif Hermann Kroll,  
FA für Verkehrsrecht,  
Berlin

Stand: 1.2.2022



Deutscher**Anwalt**Verlag

**Zitiervorschlag:**

*Reisert/Kroll*, Bußgeldkatalog, S. 1

**Hinweis**

Die Ausführungen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Sie stellen jedoch lediglich Arbeitshilfen und Anregungen für die Lösung typischer Fallgestaltungen dar. Die Eigenverantwortung für die Formulierung von Verträgen, Verfügungen und Schriftsätzen trägt der Benutzer. Herausgeber, Autoren und Verlag übernehmen keinerlei Haftung für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in diesem Buch enthaltenen Ausführungen.

---

Anregungen und Kritik zu diesem Werk senden Sie bitte an  
**[kontakt@anwaltverlag.de](mailto:kontakt@anwaltverlag.de)**

Autoren und Verlag freuen sich auf Ihre Rückmeldung.

---

Copyright 2022 by Deutscher Anwaltverlag, Bonn

Satz: Reemers publishing services GmbH, Krefeld

Druck: Hans Soldan Druck GmbH, Essen

Umschlaggestaltung: gentura, Holger Neumann, Bochum

ISBN 978-3-8240-1671-6

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme.

**Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

# Vorwort

Diese Novelle hat es in sich: Nicht nur Diskussionsstoff, sondern auch aufgrund verfassungsmäßiger Teilnichtigkeit hat sie dem Anwendenden einige Aufregung geboten. Wir haben dieses Vorwort mehrfach neu geschrieben.

Eine Überarbeitung des Werkes ist notwendig, weil die StVO-Novelle, in Kraft seit 27.4.2020 bzw. 9.11.2021, schon kurz nach ihrer Einführung für erhebliche Aufregung gesorgt hat. Zuerst kaum beachtet in der Berichterstattung blieb die für Verkehrsrechtler\_innen (siehe nur *Kroll*; DAR 2020, 181 ff.) und Autofahrende wohl folgenreichste Änderung: Die Herabsetzung der innerörtlichen Fahrverbotsgrenze von bislang 31 km/h auf 21 km/h und außerörtlich, also z.B. auf Autobahnen, auf 26 km/h. Die dann folgenden Proteste haben schließlich dazu geführt, dass Bundesverkehrsminister Scheuer<sup>1</sup> nur wenige Tage nach dem Inkrafttreten mit folgender Äußerung zu vernehmen war:

„Auf der anderen Seite haben die Bundesländer im Verfahren viele Anliegen (100 Anträge) gehabt. **Da kam es an einer einzigen Stelle zu einer Verschärfung, die aus meiner Sicht unverhältnismäßig ist. Deshalb bitten wir die Bundesländer, dies wieder in den alten Stand zurückzubringen. Das bezieht sich auf die Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts von 21 km/h und außerorts von 26 km/h.** Jeder muss sich an die Regeln halten. Das ist klar. Aber manchmal kommt es zu Härten, die an dieser Stelle wieder in eine Verhältnismäßigkeit gebracht werden müssen. **Deswegen bitten wir die Bundesländer an nur dieser einen Stelle – sonst bleibt alles andere gleich, was wir geregelt haben – das einmonatige Fahrverbot wieder auf den alten Stand zurückzubringen.** Somit haben wir die Verhältnismäßigkeit wiederhergestellt. Das BMVI arbeitet derzeit an einer Änderung und ist bereits auf die Bundesländer zugegangen, um deren für die Umsetzung notwendige Zustimmung zu erhalten.“

Ob dies allerdings vom Bundesrat goutiert wird, ist fraglich, weil dieser in seinem Beschluss<sup>2</sup> die **Erhöhung von Regelatbeständen für bestimmte, verkehrsgefährdende Verstöße aus Sicht der Verkehrssicherheitsarbeit ausdrücklich ebenso begrüßt hat**, auch die – zum Teil deutlichen – Erhöhungen bei ausgewählten Verstößen im ruhenden Verkehr, insbesondere zum Schutz des Radverkehrs oder gegen das Parken in zweiter Reihe. Zwar wird problematisiert, dass mit der Novelle **selektiv in die BKatV eingegriffen wird, ohne dass das Gesamtsystem der Sanktionen bei Parkverstößen angepasst wird.**

Dem steht allerdings folgende Überlegung gegenüber: Wenn jetzt für praktisch nahezu jede Geschwindigkeitsüberschreitung ein Fahrverbot fällig wird, so wird in nahezu jeder Sache das Gericht ein sog. rechtsbeschwerdesicheres Urteil finden müssen. Dies wird aber eine erhebliche Mehrbelastung mit sich bringen, an der die jetzt schon durch Masseneinsatz von Enforcement Trailern et al. überlastete Justiz wohl endgültig scheitern wird. Die Frage der Verhältnismäßigkeit ist durchaus berechtigt und kein unbotmäßiges Entgegenkommen an Rasende, wie von den Medien häufig postuliert und unreflektiert übernommen.

1 [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/SocialMedia/Youtube/public/2020/05/Bundesminister-Andreas-Scheuer-zur-StVO-Novelle\\_tjSuH3SdHKE.html](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/SocialMedia/Youtube/public/2020/05/Bundesminister-Andreas-Scheuer-zur-StVO-Novelle_tjSuH3SdHKE.html) am 15.5.2020.

2 Drucks. 591/19, Beschl. v. 14.2.2020.

Die StVO-Novelle dürfte bei Blick auf die Statistiken tatsächlich ohne Übertreibung zu Millionen Fahrverboten und in der Folge auch entzogenen Fahrerlaubnissen führen. Die Folgen für Pendler\_innen, Berufskraftfahrer\_innen, Taxifahrer\_innen, Selbstständige, Außendienstler etc. können dramatisch sein und vielfach zu Arbeitsplatzverlusten führen.

Um die Zahlen zu verdeutlichen:

Laut Kraftfahrtbundesamt sind im Fahreignungsregister etwa 11 Millionen Personen registriert (Stand 2020/2021), und es wurden im Jahr 2020 im Fahreignungsregister 4.194.385 Ordnungswidrigkeiten mit Fahrverboten verhängt.<sup>3</sup>

Geschwindigkeitsüberschreitungen machen hiervon den größten Teil aus (Männer 2.164.173, Frauen 605.468). Bei den Fahrverboten sind allerdings auch diejenigen enthalten, die wegen Rotlichtverstößen und anderweitiger Verkehrsverstößen verhängt wurden.

Im Fahreignungsregister werden aber nur Verstöße eingetragen, die mit Punkten geahndet werden. Diese etwa 3 Millionen Tempoverstöße waren demnach praktisch alles Überschreitungen von mehr als 21 km/h, innerorts wie außerorts, nämlich oberhalb der bisherigen Eintragungsgrenze. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass in Zukunft 2–3 Millionen Fahrverbote (!) verhängt werden, weil nahezu alle dieser 3,1 Millionen Überschreitungen solche von mehr als 21 km/h waren und der größte Teil wohl auch mehr als 26 km/h außerorts gewesen sein dürfte.

Das gesamte Vorhaben hat gegen das Zitiergebot verstoßen, wie nun in der Nachbesserung des Gesetzgeber sichtbar wird<sup>4</sup>:

„Die Neufassung ist erforderlich, weil in der 54. StVRÄndV in der Eingangsformel die Ermächtigungsgrundlage für die Fahrverbote (§ 26a Absatz 1 Nummer 3 Straßenverkehrsgesetz, StVG) nicht genannt wird. Wegen dieses Zitierfehlers gehen die Länder und der Ordnungsgeber von einer Teilnichtigkeit der 54. StVRÄndV aus, die sich auf deren Artikel 3 bezieht. Seitens der Länder ist von einem Vollzug des Artikels 3 abgesehen worden. Aus Gründen der Rechtssicherheit ist es daher geboten, die betroffenen Vorschriften – unter inhaltlicher Modifikation – erneut zu erlassen.“

Die Änderungsverordnung in Form einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV-Novelle) wurde am 19.10.2021 im Bundesgesetzblatt (BGBl. I S. 4688) verkündet und ist am 9.11.2021 in Kraft getreten, nachdem der Bundesrat am 8.10.2021 der BKatV-Novelle einstimmig zugestimmt hatte.

In der Novelle werden zwar u.a. § 26a Abs. 1 Nr. 1 (neue Verwarnungen) und Nr. 2 (neue Bußgelder) StVG genannt, *nicht jedoch § 26a Abs. 1 Nr. 3 StVO*, was für eine wirksame Erweiterung der Regelfahrverbote durch § 4 BKatV wohl erforderlich ist.

Dies umfasst die Fahrverbotsregelungen des § 4 Abs. 1 BKatV, so dass die neuen Regelfahrverbote nicht verhängt werden können bei:

3 [https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/verkehrsauffaelligkeiten\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/verkehrsauffaelligkeiten_node.html).

4 Referentenentwurf vom 21.6.2021 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Gesetze-19/erste-verordnung-aenderung-bussgeldkatalog-verordnung.html>, S. 37.

Geschwindigkeitsübertretungen von 21–30 km/h innerorts,  
 Geschwindigkeitsübertretungen von 26–40 km/h außerorts,  
 Nichtbilden der Rettungsgasse als Grundtatbestand (also ohne Behinderung/Gefährdung),  
 Befahren der Rettungsgasse durch Unbefugte (alle Tatbestände),  
 Gefährlichem Abbiegen.

Von den Neuregelungen der Reform (von manchem als „Fahrradreform“ beschrieben) seien hier nur beispielhaft erwähnt:

*Neue bzw. erhöhte Geldbußen beim Parken*, die im Einzelfall sogar punktbewehrt sind. Neue – ebenfalls punktbewehrte – Verstöße bei dem Bilden/Benutzen einer Rettungsgassen, Stärkung von Radverkehr und Elektromobilität, sowie dem ausdrücklichen Verbot von Blitzer-Apps durch § 23 Abs. 1c StVO. Dies galt zwar schon zuvor, wird nun jedoch klargestellt: „Bei anderen technischen Geräten, die neben anderen Nutzungszwecken **auch zur Anzeige oder Störung von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen** verwendet werden können, dürfen die **entsprechenden Gerätefunktionen nicht verwendet** werden.“

Ziel der Maßnahmen insgesamt soll – was wohl auch mit dem Klimaschutzansinnen vieler in Einklang zu bringen sein dürfte – der Rad- und Fußgehendenverkehr sicherer werden, um **gleichwertigen Schutz** bei der Ausgestaltung des Sanktionsrahmens zu gewährleisten und damit auch zu einer Änderung des Bewusstseins der Verkehrsteilnehmenden beizusteuern. Verfolgt man die Kommentare vieler, ist festzustellen, dass immer höhere Sanktionen gefordert werden und gewissermaßen eine „das-geschieht-dem-Sünderrecht“-Mentalität zu beobachten ist. Ob diese Kriterien ebenso angelegt werden, sollte man selbst betroffen ist, ist nach unserer forensischen Erfahrung allerdings zu bezweifeln.

Zurecht wird in den Stellungnahmen zur Änderung hervorgehoben: Die Erhöhung der Bußgelder für das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen sei unverhältnismäßig im Gesamtgefüge. Richtig wird ebenso gerügt die Erweiterung des Verbots des Parkens auf Schutzstreifen, auch wird beim Halten in zweiter Reihe der Grundtatbestand ohne Punkt in der Praxis kaum vorkommen und immer ein qualifizierter Tatbestand vorliegen, bei dem es zu einem Punkt kommt.

Der Bußgeldkatalog, das Fahreignungs-Bewertungssystem und die Maßnahmen bei der Fahrerlaubnis auf Probe werden in dieser Broschüre gemeinsam behandelt. Die diesbezüglichen Vorschriften sind im Abschnitt „Texte“ abgedruckt und werden im Abschnitt „Einführung“ erläutert.

Wir hoffen, allen Anwendenden eine gute und schnelle Arbeitshilfe geschaffen zu haben!

Berlin, den 26.1.2022

*Gesine Reisert*

Rechtsanwältin

Fachanwältin für Strafrecht und Verkehrsrecht

zert. Mediatorin (zert. Univ.)

*Leif Hermann Kroll*

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Verkehrsrecht





# Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
<b>§ 1 Einführung</b>	13
A. Bußgeldkatalog-Verordnung	13
I. Aktuelle Rechtslage	13
1. Alte Verstöße	14
2. Akteneinsicht	18
II. Allgemeine Vorschriften	22
1. Verwarnungsgeld	25
a) Erhöhung der Regelsätze bei Gefährdung und Sachbeschädigung, § 3 Abs. 3 und neu 4 a bei Vorsatz BKatV	26
b) Ermäßigung bei nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden, § 3 Abs. 6 BKatV	26
c) Tateinheit (§ 2 Abs. 5 BKatV)	26
d) Tatmehrheit	27
2. Geldbuße	27
a) Berücksichtigung von Vorahndungen	27
b) Geldbußen für Halter von Kraftfahrzeugen	29
c) Erhöhung des Regelsatzes	29
d) Ermäßigung des Regelsatzes	29
3. Fahrverbot	29
III. Tabellen zum Bußgeldkatalog	32
IV. Tatbestandskataloge	33
1. Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog	33
2. Tatbestandskataloge der Bundesländer	33
B. Rechtsfolgen hinsichtlich der Fahrerlaubnis	33
I. Grundlage: Fahreignungsregister	34
1. Eintragung	34
2. Tilgung	36
a) Tilgungshemmung	37
b) Beginn der Tilgungsfrist	37
3. Löschung	38
a) Überlieferfrist	38
b) Fahrerlaubnis auf Probe	38
II. Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem	39
1. Voraussetzungen	39
a) Tateinheit	39
b) Tatmehrheit	39

c)	Punktlöschung . . . . .	40
d)	Punkteabzug bei freiwilliger Teilnahme an einem Fahreignungsseminar . . . . .	40
e)	Auskunft über persönlichen Punktestand . . . . .	42
2.	Art der Maßnahmen . . . . .	43
a)	Bei 4 oder 5 Punkten: Ermahnung und Hinweis auf Fahreignungsseminar . . . . .	44
b)	Bei 6 oder 7 Punkten: Verwarnung und Hinweis auf Fahreignungsseminar . . . . .	44
c)	Bei 8 oder mehr Punkten: Entziehung der Fahrerlaubnis . . . . .	44
d)	Stufenweises Vorgehen . . . . .	44
e)	Sofortige Vollstreckbarkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis . . . . .	46
f)	Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach Entziehung oder Verzicht	46
aa)	Sperrfrist . . . . .	46
bb)	Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung . . . . .	46
cc)	Kursteilnahme nach § 70 FeV. . . . .	47
g)	Maßnahmen nach Neuerteilung einer Fahrerlaubnis . . . . .	47
III.	Überführung der Regelungen über das Verkehrszentralregister und das Punktsystem in die Regelungen über das Fahreignungsregister und das Fahreignungs-Bewertungssystem. . . . .	47
1.	Vom Verkehrszentralregister zum Fahreignungsregister . . . . .	47
a)	Löschung „alter“ Entscheidungen . . . . .	47
b)	Speicherdauer für „alte“ Entscheidungen und Tilgung . . . . .	48
c)	Geltung neuen Rechts für alle nach dem 1.5.2014 im Fahreignungsregister gespeicherten Entscheidungen . . . . .	49
2.	Umrechnung „alter“ Punktestände in „neue“ Punktestände . . . . .	49
3.	Überführung der Regelungen über Punkteabzüge und Aufbauseminare	50
IV.	Maßnahmen bei Inhabern einer Fahrerlaubnis auf Probe . . . . .	51
1.	Voraussetzungen . . . . .	52
2.	Art der Maßnahmen . . . . .	52
a)	Teilnahme an Aufbauseminar für Fahrerlaubnisinhaber auf Probe	52
aa)	Gewöhnliches Aufbauseminar . . . . .	53
bb)	Besonderes Aufbauseminar . . . . .	53
cc)	Einzelseminar . . . . .	54
b)	Verwarnung unter Hinweis auf verkehrspsychologische Beratung	54
c)	Entziehung der Fahrerlaubnis . . . . .	55
aa)	Erfolglosigkeit der Verwarnung . . . . .	55
bb)	Nichtbefolgung von Anordnungen. . . . .	55

d) Sofortige Vollstreckbarkeit . . . . .	55
e) Neuerteilung einer Fahrerlaubnis auf Probe nach Entziehung oder Verzicht . . . . .	56
aa) Sperrfrist . . . . .	56
bb) Nachholung des Aufbauseminars . . . . .	56
f) Maßnahmen nach Neuerteilung einer Fahrerlaubnis auf Probe . .	56
<b>§ 2 Texte</b> . . . . .	57
A. BKatV . . . . .	57
B. Bußgeldkatalog (BKat) . . . . .	60
C. BKat-Tabellen . . . . .	137
D. FeV . . . . .	144
E. FeV-Anlage 12 (zu § 34) . . . . .	150
F. FeV-Anlage 13 (zu § 40) . . . . .	152
G. OWiG . . . . .	158
H. StGB . . . . .	160
I. StPO . . . . .	167
J. StVG . . . . .	170
K. Anlage zu § 24a StVG . . . . .	192
L. StVO . . . . .	193
Stichwortverzeichnis . . . . .	195



# § 1 Einführung

## A. Bußgeldkatalog-Verordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gibt die grundlegenden Verkehrsregeln vor, die im Straßenverkehr zu befolgen sind. Gewünscht ist ein sicheres und rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr, denn andere sollen weder behindert noch belästigt oder gar gefährdet und geschädigt werden, § 1 StVO. In den Durchführungs-, Bußgeld- und Schlussvorschriften (§§ 44–53 StVO) ist der Verweis über § 24 StVG auf die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) und damit auf die Verwarnungsgeldregelsätze, Bußgeldregelsätze und Regelfahrverbote bei häufig vorkommenden Verkehrsordnungswidrigkeiten zu finden. Die BKatV enthält

- allgemeine Vorschriften,
- den eigentlichen Bußgeldkatalog sowie
- Tabellen zur Ergänzung des Bußgeldkatalogs.

Der Bußgeldkatalog führt Verkehrsverstöße auf, die für die Verkehrssicherheit bedeutsam und die besonders häufig sind; er kann **keine abschließende Regelung** über die Ahndung sämtlicher Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten darstellen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist nach § 26a StVG ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats Vorschriften zu erlassen über die Erteilung einer Verwarnung (§ 56 OWiG) wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG, Regelsätze für Geldbußen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach den §§ 24, 24a und § 24c StVG und die Anordnung des Fahrverbots nach § 25 StVG.

Dabei ist die 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, maßgeblich. An die aufgrund der gesetzlichen Ermächtigung in § 26a StVG erlassene Bußgeldkatalog-Verordnung und die darin bestimmten Regelungen sind dann in der Folge die **Verwaltungsbehörden und Gerichte gebunden**.

Ahndungen für Tatbestände, die nicht in die Bußgeldkatalog-Verordnung aufgenommen worden sind, werden von Verwaltungsbehörden und Gerichten fallbezogen nach pflichtgemäßem Ermessen festgesetzt. Sie orientieren sich an den im Katalog enthaltenen Regelsätzen für vergleichbare Tatbestände.

Lediglich als Verwaltungsanweisungen erlassene **Tatbestandskataloge** und darin bestimmte Regel-Ahndungen für nicht in die Bußgeldkatalog-Verordnung aufgenommene Tatbestände, sind **für Verwaltungsbehörden verbindlich, nicht aber für Gerichte**.

### I. Aktuelle Rechtslage

- 6 Die aktuelle Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung<sup>1</sup> ist mit Billigung des Bundesrates vor dem Hintergrund erfolgt, dass „das Sanktionsniveau insgesamt, insbesondere für verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsordnungswidrigkeiten, zu erhöhen, einerseits um eine hinreichend general- und spezialpräventive Wirkung zu erzielen und andererseits um das Sanktionsgefüge zu wahren“, für geeignet erachtet wird.<sup>2</sup> Zudem stellt der Referentenentwurf bereits dar, dass die Sicherheit des Radverkehrs gesteigert werden soll, Klarstellung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erfolgen solle und zudem redaktionelle Ungeheimheiten im Nachgang zur sogenannten Handy-Novelle erfolgen sollen. Weiter werden die im Straßenverkehr an Gewicht gewinnenden Carsharingsysteme und Elektromobilität mit eingebunden. So wird auch das Ziel der klima- und umweltfreundlichen Mobilität zum Ausgangspunkt verkehrsrechtlicher Überlegungen. Insgesamt ist jedoch festzuhalten, dass für den Straßenverkehrsteilnehmenden im Wesentlichen die Anhebung der jeweiligen Bußgelder und auch die raschere Sanktionierung durch Fahrverbote ins Bewusstsein dringen werden.

Die erforderlich gewordene Änderungsverordnung in Form einer Ersten Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV-Novelle) wurde am 19.10.2021 im Bundesgesetzblatt (BGBl. I S. 4688) verkündet und trat am 9.11.2021 in Kraft. Zuvor hatte der Bundesrat am 8.10.2021 der BKatV-Novelle einstimmig zugestimmt.

#### 1. Alte Verstöße

- 7 In seiner Stellungnahme hat der Bundesrat unter dem 14.2.2020 Folgendes festgehalten: *„Die Erhöhung von Regeltatbeständen für bestimmte, verkehrsgefährdende Verstöße ist aus Sicht der Verkehrssicherheitsarbeit ausdrücklich zu begrüßen...auch – die zum Teil deutlichen Erhöhungen – bei ausgewählten Verstößen im ruhenden Verkehr, insbesondere zum Schutz des Radverkehrs oder gegen das Parken in zweiter Reihe. Äußerst problematisch ist jedoch, dass hier selektiv in die BKatV eingegriffen wird, ohne dass das Gesamtsystem der Sanktionen bei Parkverstößen angepasst wird... Eine Verhaltensänderung wird durch Verwarngelder in Höhe von 10 oder 15 Euro erkennbar nicht mehr erreicht.“*

**Für die aktuelle Verteidigung der noch in der Praxis auftauchenden Bescheide für Verstöße vor dem 9.11.2021 ist angesichts der Rechtslage zu beachten:**

Die Verfassungsmäßigkeit wird infrage gestellt, weil das Zitiergebot nicht beachtet worden sein soll. Unter Zugrundelegung der Bundesverfassungsgerichtsentscheidung vom 6.7.1999 würde dies die Nichtigkeit der Verordnung insgesamt zur Folge haben. Davon

1 In Kraft seit 28.4.2020, StVO – Novelle in Kraft seit 28.4.2020 – Ankündigung am 14.2.2020 mit Änderungen durch Bundesrat (Drucks 591/19, BGBl I 2020, S. 814).

2 Begründung des Bundesrates, Drucks 591/19 v. 14.2.2020, S. 47.

umfasst sind auch die Fahrverbotsregeln des § 4 Abs. 1 BKatV, die für den meisten Zustrom an Gerichtsverfahren sorgen dürften. Einige Stimmen reden gar von einer Nichtigkeit der gesamten Reform.<sup>3</sup>

## Problem: Verstoß gegen das Zitiergebot?

BVerfG Entscheidung vom 06.07.1999 - 2 BvF 3/90: Verstoß gegen das Zitiergebot des Art 80 Abs. 1 S. 3 GG begründet die Nichtigkeit der Verordnung

In der Novelle werden zwar u.a. § 26a Abs. 1 Nr. 1 (neue Verwarnungen) und Nr. 2 (neue Bußgelder) StVG genannt, *nicht jedoch § 26a Abs. 1 Nr. 3 StVG*, was für eine wirksame Erweiterung der Regelfahrverbote durch § 4 BKatV wohl erforderlich ist.

des Teiles ↗

Dies umfasst dann die Fahrverbotsregelungen des § 4 Abs.1 BKatV, so dass folgende neuen Regelfahrverbote nicht verhängt werden können bei:

- - Geschwindigkeitsübertretungen von 21 – 30 km/h innerorts
- - Geschwindigkeitsübertretungen von 26 – 40 km/h außerorts
- - Nichtbilden der Rettungsgasse als Grundtatbestand (also ohne Behinderung/Gefährdung)
- - Befahren der Rettungsgasse durch Unbefugte (alle Tatbestände)
- - Gefährliches Abbiegen

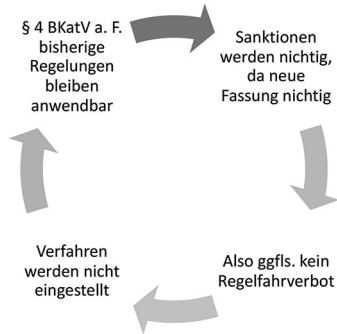
Wichtig im Rahmen der Corona-Pandemie sind auch Ausnahmen vom Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot,<sup>4</sup> die ggf. nochmals in eine Verlängerung gehen müssen. 8

Schon im Anhörungsverfahren kann für den Betroffenen ins Feld geführt werden, dass die zugrunde gelegten Regelungen aufgrund der bestehenden Nichtigkeit nicht anwendbar sein dürften. In der Regel sehen die Bußgeldbehörden aktuell davon ab, die Sanktionen aus dem aktuellen Katalog zu verhängen, bleiben vielmehr an den ursprünglich bis zum 28.4.2020 geltenden Regelungen verhaftet. Sollte dies einmal nicht der Fall sein, sollte auf § 4 BKatV alter Fassung verwiesen werden. Häufig dürfte damit das Regelfahrverbot entfallen.

<sup>3</sup> Sämtliche der nachfolgenden Folien sind dem Vortrag auf dem Deutschen Anwaltstag 2020 der Veranstaltung „Aktuelle gesetzliche Änderungen und ihre Auswirkungen auf das Verkehrsrecht“ von Rechtsanwältin *Gesine Reisert* entnommen.

<sup>4</sup> [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/Corona/bundeslaender-ausnahme-lkw-sonn-und-feiertage.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/Corona/bundeslaender-ausnahme-lkw-sonn-und-feiertage.pdf?__blob=publicationFile) aufgegliedert nach Bundesländern in der aktuellen Fassung bis 30.06.2021 auf der Webseite des BMVI.

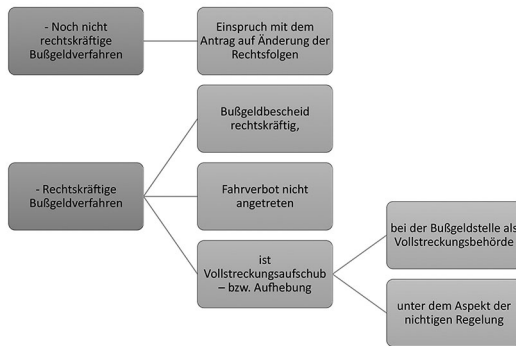
## Verteidigungsverhalten 1- Offene Verfahren vor Erlass eines Bußgeldbescheides



- 9 Sollte der Bußgeldbescheid gegen den Betroffenen bereits erlassene sein, wird unterschieden zwischen rechtskräftigen Bußgeldverfahren und nicht rechtskräftigen Bußgeldverfahren. Bei den letzteren wird mittels Einspruchs mit dem Antrag auf Änderung der Rechtsfolgen vermutlich der gewünschte Erfolg erzielt werden, sollte nicht der gesamte Bußgeldbescheid angegriffen werden. Sofern die Entscheidung bereits rechtskräftig geworden sein sollte, ist die Frage, ob ein Fahrverbot angetreten werden muss. In diesem Falle sollte Vollstreckungsaufschub bzw. die Aufhebung der Vollstreckung beantragt werden bei der Bußgeldstelle als Vollstreckungsbehörde. Die Begründung hierfür wird ebenfalls auf den Aspekt der nichtigen Regelung gestützt, der eine Vollstreckung für unverhältnismäßig erscheinen lässt.



## Verteidigungsverhalten 2 - Bußgeldverfahren nach Erlass des Bescheides



Sollte auch dieser Verfahrensabschnitt bereits abgeschlossen sein und sich die Fahrerlaubnis in amtlicher Verwahrung befinden, bleibt noch ein Antrag im Gnadenwege auf die Herausgabe der Fahrerlaubnis. Auch hier wird wiederum auf die Nichtigkeit der Vorschrift abgehoben und kann dann das Verlangen auf Herausgabe gestellt werden, wenn der Entzug auf der Anwendung einer verfassungswidrigen Vorschrift beruht.

10

## Verteidigungsverhalten 3 – Vollstreckung durch amtliche Verwahrung

Zur Vollstreckung des Fahrverbotes ist Fahrerlaubnis in amtlicher Verwahrung



Antrag im Gnadenverfahren

- Aufhebung der Entscheidung im Gnadenwege wegen Nichtigkeit der Vorschrift
- unter Herausgabe des Führerscheins

Folgerichtig hat der Bundesrat die Bundesregierung aufgefordert, umgehend eine neue Verordnung vorzulegen, die den Formfehler in der Bußgeldkatalog-Verordnung heilt.<sup>5</sup>

11

<sup>5</sup> [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0501-0600/578-1-20.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0501-0600/578-1-20.pdf?__blob=publicationFile&v=1) Empfehlungen der Ausschüsse vom 23.10.2020 578/1/20.

Das Procedere hat dann aber dennoch lange gedauert und ist erst nach den Bundestagswahlen 2021 im Bundesrat und Bundestag auf den Weg gebracht worden.<sup>6</sup>

### 2. Akteneinsicht

- 12 Eine große Quelle der Auseinandersetzung ist die Frage des Akteneinsichtsumgangs und ihren Grenzen.<sup>7</sup>

Schließlich ist die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts vom 12.11.2020, 2 BvR 1616/18, zur Frage der Akteneinsicht zum standardisierten Messverfahren unerlässlich zu kennen: Bei **standardisierten Messverfahren** sind daher im Regelfall – ohne konkrete Anhaltspunkte für eventuelle Messfehler – die Feststellungs- und Darlegungspflichten des Tatgerichts reduziert. Das Verfassungsgericht stellt fest, dass dem Betroffenen die **Möglichkeit eröffnet sei, das Tatgericht auf Zweifel aufmerksam zu machen und einen entsprechenden Beweisantrag zu stellen**. Hierfür muss er konkrete Anhaltspunkte für technische Fehlfunktionen des Messgerätes vortragen. Behauptungen, die Messung sei fehlerhaft, begründeten für das Gericht keine Pflicht zur Aufklärung. Wörtlich heißt es: „**Wenn der Betroffene Zugang zu Informationen begehrt, die sich außerhalb der Gerichtsakte befinden, um sich Gewissheit über seiner Entlastung dienende Tatsachen zu verschaffen, ist ihm dieser Zugang grundsätzlich zu gewähren**. Die begehrten, hinreichend konkret benannten Informationen müssen deshalb zum einen in einem sachlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem jeweiligen Ordnungswidrigkeitenvorwurf stehen und zum anderen eine Relevanz für die Verteidigung aufweisen, um eine uferlose Ausforschung, erhebliche Verfahrensverzögerungen und Rechtsmissbrauch zu verhindern. Insofern ist maßgeblich auf die Perspektive des Betroffenen beziehungsweise seines Verteidigers abzustellen.“

- 13 Entscheidend sei, ob dieser eine Information verständigerweise für die Beurteilung des Ordnungswidrigkeitenvorwurfs für bedeutsam halten darf; wann das der Fall sein könnte, ist allerdings offengeblieben. Jedenfalls ist nun eindeutig festgestellt, dass wenigstens folgende Informationen zur Verfügung gestellt werden müssen:

- Anhörungsbogen oder Bußgeldbescheid
- Messprotokoll
- Beschilderungsplan
- Konformitätsbescheinigung
- Konformitätserklärung
- Eichschein nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 MessEG vorgeschriebene Wartungs- und Reparaturnachweise

<sup>6</sup> Es soll sich nach Auto Motor Sport vom 16.9.2021 um eine wahlkampfaktische Verschiebung gehandelt haben.

<sup>7</sup> *Cierniak/Nierhaus*, Neuere Entwicklungen zum Recht auf Einsichtnahme in Messunterlagen, DAR 2018, 541, 542.

- Schulungsnachweis des Messpersonals
- Alarm- und Heartbeatmeldungen
- Falldatei im tuff-Format
- alle weiteren Falldateien des Messeinsatzes
- Token-Datei
- Passwort

Der Anspruch auf ein faires Verfahren gem. Art. 6 Abs. 1 S. 1 MRK spricht dem Betroffenen das Recht nach OLG Zweibrücken vom 27.4.2021 – 1 OWi 2 SsRs 173/20 zudem zu, auf seinen Antrag hin auch nicht bei den Akten befindliche **amtliche Unterlagen, die er für die Prüfung des Tatvorwurfs benötigt**, durch die Verwaltungsbehörde zur Verfügung gestellt zu bekommen. Hierzu gehören bei Geschwindigkeitsverstößen die für das Messgerät **vorhandenen Wartungs- und Instandsetzungsnachweise im Eichzeitraum**. Bei Zweifeln an der Messrichtigkeit sieht das Mess- und Eichrecht in § 39 Mess- und Eichgesetz (MessEG) zudem die Befundprüfung vor, wobei die Verwendungssituation des Messgeräts zu berücksichtigen ist (§ 39 Abs. 2 Mess- und Eichverordnung). 14

Das OLG Jena vom 17.3.2021 – 1 OLG 331 SsBs 23/20 leitet aus dem Recht auf ein faires Verfahren das Recht auf Einsicht in Messunterlagen ab, wozu bei einer Messung mittels PoliScan M1 HP **auch die Daten der gesamten Messreihe** gehören. Denn es sei sicherzustellen, dass Betroffenen ein möglichst frühzeitiger und umfassender Zugang zu Beweismitteln und Ermittlungsvorgängen gewährt wird, einschließlich der Vermittlung der erforderlichen materiell- und prozessrechtlichen Informationen, ohne die er seine Rechte nicht wirkungsvoll wahrnehmen kann. 15

Aktuell ist eine Divergenzvorlage des OLG Zweibrücken, Beschl. v. 4.5.2021 – 1 OWi 2 SsRs 19/21, zum BGH mit folgender Frage vorgelegt worden: *„Liegt in der Verweigerung der Einsichtnahme in dritte Verkehrsteilnehmer betreffende Daten (gesamte Messreihe) auch dann ein Verstoß gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens, wenn eine **Relevanz der betreffenden Daten** für die Beurteilung der Zuverlässigkeit des verfahrensgegenständlichen Messvorgangs und damit für die Verteidigung des Betroffenen **nicht erkennbar** ist?“* 16  
Zudem gibt es Beschlüsse des OLG betreffend das Handlasermessgerät der Fa. Riegl (SsBs 100/2021 (68/21 OWi)) und den Beschluss vom 9.11.2021 betreffend das Geschwindigkeitsmesssystem Traffistar S330 der Fa. Jenoptik (SsRs 47/2021 (69/21 OWi)), die ebenfalls mangels Rohmessdaten und ihrer möglichen Überprüfung durch die Verteidigung schließlich auf Antrag der Generalstaatsanwaltschaft eine Verfahrenseinstellung nach § 47 OWiG nach sich zogen.

In beiden Fällen erfolgte auf Antrag der Generalstaatsanwaltschaft eine Verfahrenseinstellung gem. § 47 Abs. 2 OWiG unter Hinweis auf die „fragliche Verwertbarkeit des Messergebnisses“.

Es soll damit die Möglichkeit einer eigenständigen Überprüfung des Messvorgangs, um – gegebenenfalls – bei Anhaltspunkten für die Fehlerhaftigkeit des Messergebnisses die 17

**B. Bußgeldkatalog (BKat)**

Anlage (zu § 1 Absatz 1 BKatV)

– Siehe dazu die Erläuterungen in § 1 Rdn 46 –

**Abschnitt I**

**Fahrlässig begangene Ordnungswidrigkeiten**

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten	Punkte	Probe-FE schwer- wiegend = s
<b>A. Zuwiderhandlungen gegen § 24 Absatz 1 StVG</b>					
<b>a) Straßenverkehrs-Ordnung</b>					
<b>Grundregeln</b>					
1	Durch Außer-Acht-Lassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt	§ 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1			
1.1	einen Anderen mehr als nach den Umständen unvermeidbar belästigt		10 €		
1.2	einen Anderen mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert		20 €		
1.3	einen Anderen gefährdet		30 €		
1.4	einen Anderen geschädigt, soweit im Folgenden nichts anderes bestimmt ist		35 €		
1.5	Beim Fahren in eine oder aus einer Parkklücke stehendes Fahrzeug beschädigt	§ 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1	30 €		
<b>Straßenbenutzung durch Fahrzeuge</b>					
2	Vorschriftswidrig Gehweg, linksseitig angelegten Radweg, Seitenstreifen (außer auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen), Verkehrsinsel oder Grünanlage benutzt	§ 2 Absatz 1 § 49 Absatz 1 Nummer 2	55 €		
2.1	– mit Behinderung	§ 2 Absatz 1 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 2	70 €		
2.2	– mit Gefährdung		80 €		
2.3	– mit Sachbeschädigung		100 €		
3	Gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen durch Nichtbenutzen				

## B. Bußgeldkatalog (BKat)

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten	Punkte	Probe-FE schwer- wiegend = s
3.1	der rechten Fahrbahnseite	§ 2 Absatz 2	15 €		
		§ 49 Absatz 1 Nummer 2			
3.1.1	– mit Behinderung	§ 2 Absatz 2	25 €		
		§ 1 Absatz 2			
		§ 49 Absatz 1 Nummer 1, 2			
3.2	des rechten Fahrstreifens (außer auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen) und dadurch einen anderen behindert	§ 2 Absatz 2	20 €		
		§ 1 Absatz 2			
		§ 49 Absatz 1 Nummer 1, 2			
3.3	der rechten Fahrbahn bei zwei getrennten Fahrbahnen	§ 2 Absatz 1	25 €		
		§ 49 Absatz 1 Nummer 2			
3.3.1	– mit Gefährdung	§ 2 Absatz 1	35 €		
		§ 1 Absatz 2			
		§ 49 Absatz 1 Nummer 1, 2			
3.3.2	– mit Sachbeschädigung	§ 2 Absatz 1	40 €		
		§ 1 Absatz 2			
		§ 49 Absatz 1 Nummer 1, 2			
3.4	eines markierten Schutzstreifens als Radfahrer	§ 2 Absatz 2	15 €		
		§ 49 Absatz 1 Nummer 2			
3.4.1	– mit Behinderung	§ 2 Absatz 2	20 €		
		§ 1 Absatz 2			
		§ 49 Absatz 1 Nummer 1, 2			
3.4.2	– mit Gefährdung		25 €		
3.4.3	– mit Sachbeschädigung		30 €		
4	Gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen	§ 2 Absatz 2			
		§ 1 Absatz 2			
		§ 49 Absatz 1 Nummer 1, 2			
4.1	bei Gegenverkehr, beim Überholtwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit und dadurch einen anderen gefährdet		<b>80 €</b>	<b>1</b>	<b>s</b>

## B. Bußgeldkatalog (BKat)

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten	Punkte	Probe-FE schwer- wiegend = s
4.2	auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen und dadurch einen anderen behindert		<b>80 €</b>	<b>1</b>	<b>s</b>
5	Schienenbahn nicht durchfahren lassen	§ 2 Absatz 3 § 49 Absatz 1 Nummer 2	5 €		
5a	Fahren bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte ohne Bereifung, welche die in § 36 Absatz 4 StVZO beschriebenen Eigenschaften erfüllt.	§ 2 Absatz 3a Satz 1 § 49 Absatz 1 Nummer 2	<b>60 €</b>	<b>1</b>	
5a.1	– mit Behinderung	§ 2 Absatz 3a Satz 1 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 2	<b>80 €</b>	<b>1</b>	
6	Beim Führen eines kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeugs mit gefährlichen Gütern bei Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glatteis sich nicht so verhalten, dass die Gefährdung eines anderen ausgeschlossen war, insbesondere, obwohl nötig, nicht den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufgesucht	§ 2 Absatz 3a Satz 4 § 49 Absatz 1 Nummer 2	<b>140 €</b>	<b>1</b>	
7	Beim Radfahren oder Mofafahren, soweit dies durch Treten fortbewegt wird				
7.1	Radweg (Zeichen 237, 240, 241) nicht benutzt	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 16, 19, 20 (Zeichen 237, 240, 241) Spalte 3 Nummer 1 auch i.V.m. § 2 Absatz 4 Satz 6 § 49 Absatz 3 Nummer 4 auch i.V.m. Absatz 1 Nummer 2	20 €		

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten	Punkte	Probe-FE schwer- wiegend = s
7.1.1	– mit Behinderung	§ 41 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 lfd. Nr. 16, 19, 20 (Zeichen 237, 240, 241) Spalte 3 Nummer 1 auch i.V.m. § 2 Absatz 4 Satz 6 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, Absatz 3 Nummer 4 auch i.V.m. Absatz 1 Nummer 2	25 €		
7.1.2	– mit Gefährdung		30 €		
7.1.3	– mit Sachbeschädigung		35 €		
7.2	Fahrbahn, Radweg oder Seiten- streifen nicht vorschriftsmäßig benutzt				
7.2.1	– mit Behinderung	§ 2 Absatz 4 Satz 1, 5 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 2	20 €		
7.2.2	– mit Gefährdung		25 €		
7.2.3	– mit Sachbeschädigung		30 €		
7.3	Radweg in nicht zulässiger Rich- tung befahren, obwohl Radweg oder Seitenstreifen in zulässiger Richtung vorhanden	§ 2 Absatz 4 Satz 4 § 49 Absatz 1 Nummer 2	20 €		
7.3.1	– mit Behinderung	§ 2 Absatz 4 Satz 4 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 2	25 €		
7.3.2	– mit Gefährdung		30 €		
7.3.3	– mit Sachbeschädigung		35 €		
<b>Geschwindigkeit</b>					
8	Mit nicht angepasster Geschwindig- keit gefahren				
8.1	trotz angekündigter Gefahrenstel- le, bei Unübersichtlichkeit, an Straßenkreuzungen, Straßenein- mündungen, Bahnübergängen oder bei schlechten Sicht- oder Wetterverhältnissen (z.B. Nebel, Glätteis)	§ 3 Absatz 1 Satz 1, 2, 4, 5 § 19 Absatz 1 Satz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 3, 19 Buchstabe a	<b>100 €</b>	<b>1</b>	<b>s</b>

## B. Bußgeldkatalog (BKat)

Lfd. Nr.	Tatbestand	Straßenverkehrs- Ordnung (StVO)	Regelsatz in Euro (€), Fahrverbot in Monaten	Punkte	Probe-FE schwer- wiegend = s
8.2	in anderen als in Nummer 8.1 genannten Fällen mit Sachbeschädigung	§ 3 Absatz 1 Satz 1, 2, 4, 5 § 1 Absatz 2 § 49 Absatz 1 Nummer 1, 3	35 €		
9	Festgesetzte Höchstgeschwindigkeit bei Sichtweite unter 50 m durch Nebel, Schneefall oder Regen überschritten	§ 3 Absatz 1 Satz 3 § 49 Absatz 1 Nummer 3	<b>80 €</b>	<b>1</b>	<b>s</b>
9.1	bis 15 km/h für mehr als 5 Minuten Dauer, bis 15 km/h in mehr als zwei Fällen nach Fahrtantritt oder um mehr als 15 km/h mit einem Kraftfahrzeug der in § 3 Absatz 3 Nummer 2 Buchstabe a oder b StVO genannten Art		Tabelle 1 Buchstabe a		
9.2	um mehr als 10 km/h innerorts, um mehr als 15 km/h außerorts, bis 15 km/h innerorts oder außerorts jeweils für mehr als 5 Minuten Dauer oder bis 15 km/h innerorts oder außerorts jeweils in mehr als zwei Fällen nach Fahrtantritt mit kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeugen der in Nummer 9.1 genannten Art mit gefährlichen Gütern oder Kraftomnibussen mit Fahrgästen		Tabelle 1 Buchstabe b		
9.3	um mehr als 20 km/h mit anderen als den in Nummer 9.1 oder 9.2 genannten Kraftfahrzeugen		Tabelle 1 Buchstabe c		
10	Beim Führen eines Fahrzeugs ein Kind, einen Hilfsbedürftigen oder älteren Menschen gefährdet, insbesondere durch nicht ausreichend verminderte Geschwindigkeit, mangelnde Bremsbereitschaft oder unzureichenden Seitenabstand beim Vorbeifahren oder Überholen	§ 3 Absatz 2a § 49 Absatz 1 Nummer 3	<b>80 €</b>	<b>1</b>	<b>s</b>
11	Zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten mit				