

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Tabea Rößner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Angemessenheit des Bußgeldkatalogs

Seit August 2014 erarbeitet eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe Empfehlungen zur Anpassung des Bußgeldkatalogs (BKat). Vergleicht man die Bußgelder für das „Zuparken“ von Behindertenparkplätzen, Geh- und Radwegen sowie das „Parken in der zweiten Reihe“ in Deutschland mit mehreren EU-Ländern, so kommen die Fragesteller zu der Erkenntnis, dass Deutschland 75 Prozent unter dem Durchschnitt der Bußgelder anderer Länder liegt. Deutschland ist Schlusslicht in diesem Vergleich.

Immer häufiger werden durch das regelwidrige Verhalten einiger Pkw-Fahrer Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Radfahrer, aber auch der öffentliche Verkehr und der Autoverkehr durch das „Parken in der zweiten Reihe“ behindert. Insbesondere bei öffentlichen Verkehrsunternehmen geht eine wachsende Zahl von Betriebsstörungen auf diese Ordnungswidrigkeit zurück. Verspätungen, Verlust von Anschlussverbindungen und aus dem Takt geratene Umlaufpläne mit entsprechenden wirtschaftlichen Schäden sind die Folge dieser Missachtung der Verkehrsregeln. Letztlich behindern zugeparkte Kreuzungen und verengte Straßen auch das Durchkommen von Rettungssanitätern und Feuerwehren, wo jede Sekunde zählt.

Offenbar entfaltet das vergleichsweise niedrige Bußgeld von 20 Euro für Falschparken gepaart mit einer niedrigen Kontrolldichte immer weniger einen verhaltenswirksamen Effekt oder gar eine abschreckende Wirkung.

Ganz anders bisher dagegen das Vorgehen der Bundesregierung beim „Schwarzfahren“ in öffentlichen Verkehrsmitteln: Das so genannte erhöhte Beförderungsentgelt schlägt künftig mit 60 statt 40 Euro zu Buche. Ausdrücklich wird angeführt, dass nur mehr Abschreckung gegen „Schwarzfahren“ hilft.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie setzt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Bund-Länder-Arbeitskreis zur Überarbeitung des Bußgeldkatalogs genau zusammen, und wer sind die Teilnehmer?
2. Welche grundsätzliche Zielstellung verfolgt die Bundesregierung in dem Bund-Länder-Arbeitskreis?

3. Bis wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit Ergebnissen Empfehlungen bzw. Zwischenergebnissen zu rechnen?
4. Welche Impulse will die Bundesregierung im Bund-Länder-Arbeitskreis setzen, um die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramm 2011 zu erreichen?
5. Hat die Bundesregierung die Absicht, den Gedanken von Rücksicht im Verkehr von Autofahrern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern stärker in den Bußgeldkatalog zu integrieren?
6. Hält die Bundesregierung die im europäischen Vergleich vergleichsweise niedrigen Bußgelder für Parken auf dem Geh- und Radweg, in „zweiter Reihe“ und auf Behindertenparkplätzen noch für angemessen, um eine Verhaltensänderung zu erreichen?

Wenn ja, wie will die Bundesregierung dann die Einhaltung der Verkehrsregeln in diesem Bereich verbessern?

7. In welcher Weise wird die Bundesregierung die Höhe der Bußgelder für „Falschparken“ in anderen EU-Ländern bei der Überarbeitung des Bußgeldkatalogs miteinbeziehen, und inwieweit hält sie die Höhe der Bußgelder in anderen EU-Ländern für vorbildlich, um einen positiven Effekt bei der Verringerung von Verkehrsverstößen zu erzielen?
8. Warum sind die Bußgelder für „Falschparken“ bislang nicht auf EU-Niveau harmonisiert worden?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Anpassung des erhöhten Beförderungsentgelts („Schwarzfahren“), bei dem ausdrücklich auch auf Abschreckung gesetzt wird, im Kontext der jetzigen Höhe der Bußgelder für Falschparken?

Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die Allgemeinheit durch „Schwarzfahrer“ mehr geschädigt wird als durch Falschparker, die Radfahrer, Fußgänger und Kfz-Fahrer gefährden oder behindern?

10. Wie hoch müsste nach Auffassung der Bundesregierung eine verhaltenswirksame Höhe eines Bußgeldes für Falschparken sein?
11. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die derzeitige Höhe der Bußgelder für Falschparken mit der Gefährdung und Behinderung Dritter ausreichend hoch sind?

Wenn ja, wie will die Bundesregierung dann die Einhaltung der Verkehrsregeln in diesem Bereich verbessern?

12. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die zentrale Erfassung von Verwarnungs- und Bußgeldverfahren und die Entwicklung der jeweiligen Verkehrsverstöße sowie die Höhe der insgesamt verhängten Bußgelder?
13. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Entwicklung von Betriebsstörungen bei öffentlichen Verkehrsbetrieben, die auf das „Parken in zweiter Reihe“ zurückgehen?
14. Was unternimmt die Bundesregierung, um die zunehmenden Fahrten von Lieferdiensten in Innenstädten und das hier weit verbreitete „Parken in der zweiten Reihe“ in regelkonforme Bahnen zu bringen?
15. Plant die Bundesregierung Kampagnen, um Lieferdienste (KEP-Dienste – Kurier-, Express- und Paketdienste) auf die Notwendigkeit regelkonformen Verhaltens hinzuweisen?
16. Wie will die Bundesregierung die Behinderung von Einsatzfahrzeugen von Rettungsdiensten und der Feuerwehr künftig im Bußgeldkatalog sanktionieren?

Bußgelder im Zusammenhang mit Straßenlärm

17. Hält die Bundesregierung ein Bußgeld in Höhe von unter Umständen lediglich 15 Euro für Lkw, die verbotswidrig eine innerörtliche Straße befahren, die aus Gründen des Schutzes von Anwohnern vor Lärm für Lkw (mit Ausnahme Anlieger) gesperrt oder mit einem nächtlichen Lkw-Fahrverbot versehen ist, für angemessen und geeignet, um Lkw-Ausweichverkehre in Wohnlagen zu vermeiden?

Wenn ja, weshalb?

Wenn nein, was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen?

18. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Bußgeld für einen fehlenden „dB-Eater“ (demontierte „Dezibel-Killer“) mindestens bei einem Motorrad?

19. Hält die Bundesregierung die Bußgeldhöhe für einen fehlenden „dB-Eater“ (demontierte „Dezibel-Killer“) bei einem Motorrad für angemessen angesichts der Tatsache, dass der Lärm von vielen Motorrädern als sehr belästigend empfunden wird und Fachleute davon ausgehen, dass rund 30 Prozent aller Motorräder dahingehend manipuliert werden, dass sie höhere Fahrgeräusche erzeugen (www.motorradlaerm.de/sachinformationen/technische-manipulation/) und außerdem Kontrollen nur mit sehr hohem Aufwand möglich sind?

Wenn ja, weshalb?

Wenn nein, was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen?

Berlin, den 17. Juni 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.