

Hauptsache: auf die Tube drücken? Nein, die verschärften Bußgelder für Verkehrsünder wären nicht unangemessen, meint Christoph Erdmenger
Foto: Karsten Thielker



„Autofahren ist gefährlich“

Bund und Länder haben mit Verhandlungen über den Bußgeldkatalog für Verkehrsünder begonnen. Die verschärften Sanktionen für Raser sollen wieder eingeführt werden, sagt Christoph Erdmenger, der im Stuttgarter Verkehrsministerium für Bußgeldfragen verantwortlich ist

Interview Christian Rath

taz: Herr Erdmenger, sind die verschärften Fahrverbotsregeln, die wegen eines Formfehlers derzeit nicht gelten, tatsächlich „unverhältnismäßig“, wie Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer meint?

Christoph Erdmenger: Nein. Um ein einmonatiges Fahrverbot zu erhalten, musste ein Autofahrer zum Beispiel in der Tempo-30-Zone über 54 km/h gefahren sein, also fast doppelt so schnell wie erlaubt.

Wie kommen Sie auf „über 54 km/h“? Im Bußgeldkatalog ist nur von 21 km/h Überschreitung die Rede.

Zu addieren sind 3 km/h Messtoleranz beim Blitzgerät. Dazu kommen Ermessensstoleranzen und Abweichungen von der Tachoanzeige.

Viele Autofahrer sehen sich bei diesen Geschwindigkeiten nicht als „Raser“.

Das Schadenspotenzial ist aber beträchtlich. Wenn ein Fuß-

gänger mit Tempo 30 angefahren wird, endet der Unfall in einem von zehn Fällen tödlich. Bei Tempo 50 ist der Aufprall in sieben von zehn Fällen tödlich.

Viele Tempo-30-Anordnungen dienen aber gar nicht der Verkehrssicherheit, sondern dem Lärmschutz.

Aber auch dort sterben bei einem Aufprall Leute. Im Übrigen dient der Lärmschutz ebenfalls der Gesundheit. Denn Verkehrslärm führt unter anderem zu mehr Herzinfarkten. Aus Sicht der Forschung sind die Lärmwerte, die Geschwindigkeitsbegrenzungen auslösen, sogar noch deutlich zu hoch.

Bringen denn harte Sanktionen für Verkehrsünder überhaupt etwas für die Verkehrssicherheit?

Fahrverbote haben eher abschreckende Wirkung als die Geldbußen in derzeitiger Höhe, die von vielen bewusst in Kauf genommen werden. In der Schweiz und in Skandinavien, wo die Sanktionen deutlich hö-

her sind, gibt es deutlich weniger Verkehrstote.

Übersieht nicht jeder mal ein Verkehrsschild?

Autofahren ist gefährlich. Deshalb ist es wichtig, dass jeder Autofahrer sich beim Fahren konzentriert und wie ein Habicht aufpasst, auch auf die Verkehrsschilder. Die Schilder sind keine unverbindlichen Empfehlungen.

Aber nach einem langen Arbeitstag ist man nun mal müde und etwas unkonzentriert.

Für solche Fälle gibt es Hilfsmittel. Das Navi im Auto oder

auch spezielle Smartphone-Apps können Geschwindigkeitsbegrenzungen laut ansagen.

Was gilt, wenn das Schild kaum lesbar war?

Dann kann dies in einem Einspruch geltend gemacht werden. Die Bußgeldbehörde überprüft dann, ob das Schild wirklich verschmutzt war.

Ist es erlaubt, in den Ort hineinzurollen, um Sprit und Bremsbeläge zu sparen?

Ausrollen ist sinnvoll, wenn man rechtzeitig damit anfängt. Eine Ortschaft kommt ja nicht überraschend. Ab dem Orts-

eingangsschild gilt dann aber das jeweilige Tempolimit. Menschen, die am Ortsseingang wohnen, sind nicht weniger wert als die Bewohner der Ortsmitte.

Für manche Autofahrer wirkt ein Fahrverbot gleich wie ein Berufsverbot. Geht das nicht zu weit?

In der Regel muss der Führerschein nicht sofort abgegeben werden, sondern erst binnen vier Monaten. So lässt sich das Fahrverbot eventuell auf einen passenden Zeitraum legen, etwa die Urlaubszeit. Das ist doch eher großzügig.



Foto: Karsten Thielker

Christoph Erdmenger, 50, leitet die Abteilung „Nachhaltige Mobilität“ im baden-württembergischen Verkehrsministerium. Zuvor war der Umweltwissenschaftler Fachgebietsleiter im Umweltbundesamt in Dessau und Landtagsabgeordneter der Grünen in Sachsen-Anhalt.

stvo-chaos

Mildere Strafen sind zurück

Die verschärften Fahrverbote für Raser sind außer Kraft. Ob und wie sie wiederkommen, ist umstritten

Von Christian Rath

Die verschärften Bußgelder und Fahrverbote für Verkehrsünder können bis auf Weiteres nicht mehr verhängt werden. Darauf einigten sich Bund und Länder, nachdem ein Formfehler im Bußgeldkatalog bekannt geworden war.

Das Problem hat Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) verursacht. Eigentlich wollte er mit einer Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) Fahrradfahrer besser schützen, zum Beispiel durch die Pflicht, mehr Abstand zu halten. Der Bundesrat stimmte im Februar zu, setzte als Bedingung aber zugleich Fahrverbote und höhere Bußgelder für Raser durch. Ende April trat die StVO-Novelle in Kraft. Anfang Juli stellte sich heraus, dass die Neuregelung ganz oder teilweise nichtig ist, weil Scheuers Ministerium bei der Verkündung die gesetzliche Grundlage an einem Punkt nicht richtig zitiert hatte.

Die Verkehrsministerien von Bund und Ländern wollten nicht warten, bis Gerichte entscheiden, welche Auswirkungen der Formfehler auf die fünfteilige StVO-Novelle hat. Sie einigten sich daher auf einen Mittelweg. Als nichtig gilt nun der gesamte dritte Teil der Novelle, mit dem der Bußgeld-Katalog geändert wurde. Das heißt, nicht nur die verschärften Fahrverbotsregeln gelten als nichtig, sondern auch die verschärften Bußgelder. Immerhin bleiben die neuen Verkehrsregeln, mit denen Radfah-

rer besser geschützt werden sollen, in Kraft.

In allen Bundesländern wird inzwischen wieder der alte Bußgeldkatalog angewandt, der bis Ende April galt. Ein einmonatiges Fahrverbot wird danach erst fällig, wenn jemand innerorts 31 km/h zu schnell fährt – statt zwischenzeitlich 21 km/h. Außerhalb von Ortschaften muss die Geschwindigkeitsübertretung 41 km/h statt 26 km/h betragen. Bei über 50 Arten von Verkehrsverstößen gelten wieder niedrigere oder gar keine Bußgelder mehr. Wer zum Beispiel beim Abbiegen Fußgänger gefährdet, muss nur noch 70 Euro statt 140 Euro bezahlen.

Zwischenzeitlich ergangene Bescheide mit erhöhten Bußgeldern sind in der Regel rechtskräftig, da ein Einspruch nur 14 Tage lang möglich war. Bei rechtskräftigen Fahrverboten sind Gnadenscheidungen möglich, wenn das Fahrverbot noch nicht vollzogen wurde.

Die meisten Bundesländer wollen schnell zum verschärften Bußgeldkatalog zurück. Eigentlich wäre das einfach: Verkehrsminister Scheuer müsste nur den wichtigsten Teil der Novelle in eine neue Verordnung packen, und der Bundesrat müsste erneut zustimmen. Doch Minister Scheuer will den Fehler seines Hauses nutzen, um zumindest die Fahrverbotsregelungen abzuschwächen, die er für unverhältnismäßig hält. Eine Arbeitsgruppe auf Staatssekretärsbene lotet derzeit Lösungen aus.

Anzeige

IHR
UNTER-
NEHMEN
KANN MENSCHEN
RECHTE
HERSTELLEN.

Durch gesunde und sichere Arbeitsbedingungen entlang der Lieferkette.

Wirtschaft & Menschenrechte

Bundesministerium
für Arbeit und Soziales

Alle Menschen haben das Recht auf faire, sichere und gesunde Arbeitsbedingungen. Deshalb hat jedes Unternehmen die Verantwortung, dieses und andere Menschenrechte in der eigenen Lieferkette zu achten. Verbessern Sie mit Ihrem Unternehmen die Arbeits- und Lebensbedingungen weltweit. Der Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte unterstützt Sie dabei. Erfahren Sie mehr: www.wirtschaft-menschenrechte.de

Wirtschaft &
Menschenrechte