

VZR-Reform – Verfehlte Transparenz bei vielfacher Verböserung

Dr. Daniela Mielchen
Fachanwältin für Verkehrsrecht, Hamburg

Seit Anfang des Jahres 2012 werden die Reform des Punktsystems und die Neugestaltung des Verkehrszentralregisters unter reger Beteiligung der verschiedenen Ministerien, Berufsverbände und der breiten Öffentlichkeit diskutiert. Ziele der Neuregelung sollen insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit, Transparenz und letztlich die Vereinfachung des Systems sein.¹ Nach dem mehrfach überarbeiteten Referentenentwurf zu den Neuregelungen sollen diese Ziele u.a. mit folgenden Maßnahmen erreicht werden.

Eintragen

Künftig sollen – im Gegensatz zum bisherigen System – nur noch verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverstöße in das sogenannte Fahrerlaubnisregister eingetragen werden. Eintragungen von Verstößen, die keine unmittelbare Bedeutung für die Verkehrssicherheit haben, unterbleiben. Maßstab für die Eintragungsfähigkeit ist dabei die neue Anlage 13 FeV, in welcher sämtliche die Verkehrssicherheit betreffenden Delikte genannt sind. Bei Ordnungswidrigkeiten ist neben der Benennung in Anlage 13 FeV außerdem das Erreichen der neuen Eintragungsgrenze von 60,00 € (bisher 40,00 € erforderlich), während bei Strafen jede Begehung der in Anlage 13 FeV genannten Taten zu einer Eintragung führt. Lediglich hinsichtlich der Bepunktung von 2 oder 3 Punkten ist dabei zu differenzieren, ob bei der Abhandlung die Fahrerlaubnis entzogen bzw. eine isolierte Sperre angeordnet oder nur ein Fahrverbot ausgesprochen wurde.

1 Vgl. Albrecht, SVR 2012, 81, 85; BR-Drucksache 799/12, S.1 und S. 35 ff. – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

4. Kritikpunkt: Absenkung der Höchstgrenze von 18 auf 8 Punkte

Letztlich ist auch die Absenkung der Höchstgrenze von 18 auf 8 Punkte zu kritisieren. Bislang galt ein Betroffener gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 3 StVG als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn sich 18 oder mehr Punkte addiert hatten, mit der Folge, dass die Fahrerlaubnis zu entziehen war. Nunmehr soll die Ungeeignetheit bereits bei Erreichen von 8 Punkten angenommen werden. Gerade Viel- und Berufskraftfahrern droht also wesentlich schneller der Verlust der Fahrerlaubnis, als bisher. Dies wird nur unmaßgeblich von der entfallenden Tilgungshemmung abgeschwächt.

LKW-Fahrer z.B. treffen vor Fahrtantritt über 100 Prüf- und Kontrollpflichten, die aufgrund sich fortbildenden Rechts stetig ansteigen. Je nach Art der Beladung und des beförderten Guts kann bei jeder Fahrt die Gefahr bestehen, dass ein Verstoß gegen die StVO begangen wird, ohne dass der Fahrer dies zwingend zu verantworten hat. Geringfügige Überschreitungen des zulässigen Gesamtgewichts, weil bei der Beladung keine Waage vorhanden war oder mangelnde Ladungssicherung, obwohl der Fahrer nach bestem Wissen und Gewissen handelte, sind täglich vorkommende Delikte, die jeweils zur Eintragung von mindestens einem Punkt führen. Berücksichtigt man nun, dass ein LKW-Fahrer jährlich durchschnittlich 120.000 km zurücklegt, wird deutlich, welche Gefahr die Absenkung auf 8 Punkte mit sich bringt. Gleiches gilt für Außendienst-mitarbeiter oder alle übrigen Vielfahrer, die allein durch die hohe Fahrleistung proportional öfter in die Gefahr geraten, einen – oft nur geringfügigen und nicht immer vermeidbaren – Verstoß gegen die Straßenverkehrsregeln zu begehen.

Sicherlich ist von diesen Berufsgruppen in besonderem Maße zu erwarten, dass sie sich verantwortungsbewusst im Straßenverkehr verhalten. Dennoch wird es hier vergleichsweise häufiger zu Verstößen kommen, mit der Folge, dass die Höchstgrenze deutlich schneller erreicht wird. Berücksichtigt man nun noch, dass die Verteuerung des Seminars sicherlich dazu führt, dass manche die Kosten von 600,00 € für ein verpflichtendes Seminar auf der zweiten Eingriffsstufe nicht aufbringen können, führt dies in vielen Fällen zu einem Führerscheinverlust bereits ab 6 Punkten.

Verschärft wird die Situation der Vielfahrer noch durch die entfallende Punkteabbaumöglichkeit. Bei Berufskraftfahrern wird mit der Fahrerlaubnis auch die Existenzgrundlage entzogen. Dies betrifft nicht selten die ganze Familie. Die Reform bedeutet hier eine ganz erhebliche und nicht mehr im Verhältnis stehende Verböserung für diesen Personenkreis.

5. Kritikpunkt: Tattagprinzip vs. Rechtskraftprinzip

Es wurde die Chance vertan, dass durch die Rechtsprechung in der Vergangenheit aufgehobene Rechtskraftprinzip gesetzlich festzuschreiben und es damit in der Praxis wieder einzuführen. Im Gegensatz zum vorgesehenen kombinierten Tattags- und Rechtskraftprinzip hätte dies zu der gewünschten Transparenz geführt.

Die Kombination von Tattag und Rechtskraft bedeutet, die Punkte nach Rechtskraft rückwirkend auf den Tattag einzutragen, aber erst ab Rechtskraft den Lauf der Tilgungsfrist beginnen zu lassen. Nach wie vor kann dann also der Punktestand nicht unmittelbar abgerufen, sondern nur rückblickend festgestellt werden. Die Beibehaltung dieses Prinzips bedingt also zwangsweise eine Intransparenz. Von den Reformern wird dies zur Vermeidung der Einlegung taktischer Rechtsmittel in Kauf genommen.

Tatsächlich führt die Kombination von Tattags- und Rechtskraftprinzip zu einer Schlechterstellung der Rechtssuchenden, was vor dem Hintergrund der durch unser Rechtssystem in jeder Hinsicht zu schützenden Unschuldsumutung zumindest bedenklich ist. Die Folgen einer verlängerten Tilgungsfrist könnten einen vermeintlichen Verkehrssünder durchaus von der Einlegung eines die Tilgung verzögernden Einspruchs abhalten. Es ist nicht auszuschließen, dass einige ihr Recht auf Verteidigung aufgrund der damit einhergehenden späteren Tilgung aufgeben, trotz möglicher Erfolgsaussichten.

Auch in Fällen in denen ein Freispruch ausgeschlossen, jedoch eine Verringerung der Geldbuße aufgrund geringerer Schuld oder schlechter finanzieller Verhältnisse sehr wahrscheinlich ist (die Unschuldsumutung also nicht tangiert wäre), mag man sich aufgrund des verlängerten Fristenlaufs und seiner Konsequenzen gegen die Inanspruchnahme rechtsstaatlicher Möglichkeiten entscheiden. Diese Ausgestaltung der Reform ist daher ebenfalls überaus kritikwürdig.

Fazit

Eine Vereinfachung des Systems und damit eine Verbesserung ist sicherlich darin zu sehen, dass zukünftig auf die Tilgungshemmung verzichtet werden soll und nur noch verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten eingetragen werden. Die gleichzeitig eingeführten Verschlechterungen, wie die Anhebung der Buß- und Verwargelder, der Wegfall des Punkterabattes, die Verteuerung der Fahreignungsseminare, die Verlängerung der Tilgungsfristen bei groben Ordnungswidrigkeiten, die Absenkung der Höchstgrenze des Systems von 18 auf 8 Punkte sowie die Festschreibung des kombinierten Tattags- und Rechtskraftprinzips, stehen dazu in keinem Verhältnis.

Insgesamt ergeben sich für die in das Register einzutragenden Personen durch die Reform in ihrer jetzigen Ausgestaltung somit eine Reihe von Verschlechterungen, die zum Erreichten – ohnehin stark abgeschwächten – Ziel außer Verhältnis stehen.

Es bleibt zu hoffen, dass Nachbesserungen vorgenommen werden, um den zu erwartenden Anstieg der Fahrerlaubnisentziehungen zu begrenzen.

Änderungen zumindest bezogen auf die Einführung eines freiwilligen Seminars auf einer früheren Punktestufe mit der Möglichkeit zum Punkteabbau sowie die Wiedereinführung des Rechtskraftprinzips sind unbedingt zu empfehlen.