

## Die Reform des Verkehrszentralregisters – Ein gelungener Wurf?

Seit Anfang des Jahres 2012 wird die Reform des Verkehrszentralregisters unter reger Beteiligung der Öffentlichkeit diskutiert. Nun liegt ein Kabinettsbeschluss als Bundesrats-Drucksache 799/12 und 810/12 vor, der bald mit großer Wahrscheinlichkeit die bisherigen Bestimmungen ablösen wird. Vorgesehen ist es, die Verkehrssicherheit zu verbessern, mehr Transparenz zu schaffen und das Punktesystem deutlich zu vereinfachen. Die Ziele der Reform sind grundsätzlich begrüßenswert. Bei genauer Betrachtung der vorgesehenen Maßnahmen dürfte jedoch keines dieser Ziele tatsächlich bzw. nur unter deutlicher Schlechterstellung der in das Register einzutragenden Person erreicht werden.

Es sollen – im Gegensatz zum bisherigen System – künftig nur noch verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverstöße in das so genannte Fahreignungsregister eingetragen werden. Eine abschließende Auflistung dieser Ordnungswidrigkeiten- und Straftatbestände wird in der Fahrerlaubnisverordnung enthalten sein. Bei Ordnungswidrigkeiten ist außerdem das Erreichen der neuen Eintragungsgrenze von 60 Euro statt bisher 40 Euro erforderlich, während bei Straftaten jede Verurteilung wegen einer der in der Fahrerlaubnisverordnung genannten Tatbestände erfasst wird. Für die Verstöße, die zukünftig mangels Gefährlichkeit nicht mehr eingetragen werden, ist eine nicht unerhebliche kompensatorische Bußgeldverteuerung vorgesehen.

Die Grundidee, das Fahreignungsregister auf die Eintragung verkehrssicherheitsrelevanter Verstöße zu beschränken, ist sicherlich zu befürworten. Die damit verbundene Anhebung der Bußgeldsätze von rund 50 bis 70% ist jedoch nicht erforderlich. Sie dient keinem der mit der Reform verfolgten Ziele und soll nur eingeführt werden, weil dies nach Ansicht der Reformier seit Jahren überfällig ist. Im Interesse der Vereinfachung soll das bisherige Punktesystem mit ein bis sieben Punkten durch ein Bewertungssystem mit ein bis drei Punkten abgelöst werden, wobei die Fahrerlaubnis nicht mehr erst bei Erreichen von 18 Punkten, sondern bereits bei acht Punkten entzogen wird. Dementsprechend werden auch die Eingriffsstufen angepasst, wonach der Betroffene bei einem Punktestand von ein bis drei Punkten zunächst nur vorgemerkt, bei Erreichen von vier oder fünf Punkten über seinen Punktestand informiert und ermahnt (1. Eingriffsstufe) und bei sechs oder sieben Punkten schließlich verwarnet wird. Zudem wird die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar angeordnet (2. Eingriffsstufe). Bei acht Punkten wird sodann die Fahrerlaubnis entzogen. Auf der ersten Eingriffsstufe soll der Betroffene ferner darauf hingewiesen werden, dass er freiwillig an einem Fahreignungsseminar teilnehmen kann. Mit Ausnahme für Begleiter im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 (die nach Seminarteilnahme mit drei, statt lediglich zwei

Punkten, Begleiter sein dürfen), soll die Teilnahme jedoch keinerlei Rechtsfolgen auslösen, insbesondere keinen Punkterabatt. Berücksichtigt man, dass die Absenkung der Höchstgrenze von 18 auf acht Punkte vor allem bei Viel- und Berufskraftfahrern unweigerlich zu einem deutlich schnelleren Verlust der Fahrerlaubnis führen wird als bisher, stellt es eine erhebliche Schlechterstellung dar, dass nach dem neuen System ein Punkteabbau ausschließlich durch Ablauf der Tilgungsfrist erfolgen kann. Hierbei handelt es sich gleich um eine zweifache Verböserung zu Lasten der Verkehrsteilnehmer, die zu dem verfolgten Reformzweck der Vereinfachung völlig außer Verhältnis steht. Ferner ist zu bedenken, dass die Kosten für ein Aufbauseminar bislang circa 200 Euro betragen, das geplante Fahreignungsseminar auf Grund der vorgesehenen Ausweitung auf eine verkehrspsychologische Teilmaßnahme künftig rund 600 Euro kosten soll. Die Verteuerung des Seminars wird sicherlich zur Folge haben, dass manche die Kosten hierfür nicht aufbringen können, so dass diesen der Führerschein bereits bei sechs Punkten entzogen werden wird. Zwar soll zum Zwecke der Transparenz die bisher geltende Tilgungshemmung wegfallen und eine jeweils starre Tilgungsfrist je nach Schwere des Verstoßes eingeführt werden, so dass es auf Folgetaten, die innerhalb der Tilgungsfristen begangen werden, nicht mehr ankommt; allerdings ist auch vorgesehen, die Tilgungsfrist teilweise zu verlängern. Für Ordnungswidrigkeiten, die die Verkehrssicherheit im besonderen Maße beeinträchtigen und bei denen ein Regelfahrverbot vorgesehen ist, soll diese fünf Jahre betragen. Dies entspricht im heutigen System der Maximalfrist, welche bisher nur bei Vorliegen mehrerer rechtskräftig festgestellter Ordnungswidrigkeiten und dadurch eintretender Tilgungshemmung zum Tragen kommt. Einer solchen bedarf es in diesen Fällen nicht mehr, um die Höchstfrist zu erreichen. Somit bedeutet auch diese Neuregelung eine Schlechterstellung.

Auch wenn an mancher Stelle eine Vereinfachung des Systems zu erkennen ist, stehen die gleichzeitig eingeführten Verschlechterungen, wie die Anhebung der Buß- und Verwarngelder, der Wegfall des Punkterabattes, die Verteuerung der Fahreignungsseminare, die Verlängerung der Tilgungsfristen bei groben Ordnungswidrigkeiten und die Absenkung der Höchstgrenze des Systems von 18 auf acht Punkte, dazu in keinem Verhältnis. Darüber hinaus wurde die Chance vertan, das Rechtskraftprinzip wieder einzuführen, welches im Gegensatz zum beibehaltenen kombinierten Tattags- und Rechtskraftprinzip zur gewünschten Transparenz geführt hätte. Solange der Punkteintrag nach Rechtskraft weiterhin auf den Tattag zurückdatiert wird, können zu keinem Zeitpunkt verlässliche Registerauskünfte erteilt werden, so dass das System intransparent bleibt.

*Fachanwältin für Verkehrsrecht Daniela Mielchen,  
Mitglied im Ausschuss Verkehrsrecht des DAV*