

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.

Eintragungen

Künftig sollen – im Gegensatz zum bisherigen System – nur noch verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverstöße in das sogenannte Fahreignungsregister 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 Straftaten 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 Ahndung 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.

Bepunktung

Im Interesse der Vereinfachung soll das bisherige Punktsystem 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 8 Punkten entzogen wird. Es ist vorgesehen, verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten künftig mit einem Punkt und grobe Ordnungswidrigkeiten, bei denen der Bußgeldkatalog ein Regelfahrverbot vorsieht, mit zwei Punkten zu belasten – unabhängig davon, ob auch ein Fahrverbot verhängt wird.

Mit zwei Punkten sollen ferner Verkehrsstraftaten (z.B. Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr, Gefährdung des Straßenverkehrs, Trunkenheit im Verkehr etc.) eingestuft werden, solange keine Entziehung oder isolierte Sperre angeordnet wird, ebenso wie andere in der Liste genannte Straftaten (z.B. Fahrlässige Tötung und Körperverletzung, Nötigung, Vollrausch, unerlaubtes Entfernen vom Unfallort), bei denen ein Fahrverbot verhängt wurde. Letztlich ist für Straftaten, denen die Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre folgt, eine Eintragung von drei Punkten geplant.²

Löschungsfristen

Zum Zwecke der Transparenz soll auf die bisher geltende Tilgungshemmung verzichtet und eine jeweils starre Tilgungsfrist je nach Schwere des Verstoßes eingeführt werden.³ Maßgeblich für den Beginn der Fristen ist dabei die Rechtskraft der Entscheidung. Für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten beträgt diese 2 Jahre, für grobe Ordnungswidrigkeiten, bei denen ein Regelfahrverbot vorgesehen ist, 5 Jahre – unabhängig davon, ob ein Fahrverbot tatsächlich verhängt wird –, ebenso wie für Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis. Für Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis soll die Tilgungsfrist 10 Jahre betragen, jeweils zuzüglich einer Überlieferfrist von einem Jahr.⁴

Kritik

Auf den ersten Blick scheinen die vorgenannten Maßnahmen grundsätzlich geeignet, um zur Erreichung der gesteckten Reformziele beizutragen und eine Vereinfachung des Systems herbeizuführen.

2 BR-Drucksache 799/12, S.1 und S.9 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

3 BR-Drucksache 799/12, S.36 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

4 Nach BR-Drucksache 799/12 (B), S. 3 f. vom 01.02.2013 ist die vorgesehene Tilgungsfrist für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten von zwei Jahren zu kurz bemessen. Es seien verlängerte Beobachtungszeiträume erforderlich, damit Fahreignungsdefizite eines Fahrerlaubnisinhabers im Fahreignungs-Bewertungssystem erkannt und Maßnahmen ergriffen werden können. Der Wegfall der Tilgungshemmung sei auch für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten durch längere Eintragungsfristen zu kompensieren, so dass die Tilgungsfrist zumindest auf 2 Jahre und 6 Monate anzuheben sei.

Besonders der Umstand, dass nur noch verkehrssicherheitsrelevante Verstöße zu einer Eintragung führen sollen und die Tilgungshemmung entfällt, sind zu begrüßen. Bei genauerer Überprüfung ist jedoch festzustellen, dass diese Umstrukturierung deutlich zulasten der Verkehrsteilnehmer geht und diese im Vergleich zum bisherigen System nennenswert benachteiligt.

1. Kritikpunkt: Erhöhung der Buß- und Verwarngelder

Aufgrund der Eintragungsvoraussetzungen, wonach neben der Benennung in Anlage 13 FeV kumulativ das Erreichen der neuen Eintragungsgrenze von 60,00 € erforderlich ist, werden diverse Bußgelder des bestehenden Kataloges von 40,00 € bzw. 50,00 € auf 60,00 € bzw. 70,00 € angehoben.

Hierbei handelt es sich insbesondere um folgende:

Handyverstoß	von 40,00 € auf 60,00 €
Winterreifenpflicht	von 40,00 € auf 60,00 €
Rechtswidriges Verhalten an Schulbussen	von 40,00 € auf 60,00 €
Missachtung der Kindersicherungspflicht	von 40,00 € auf 60,00 €
Fußgängergefährdung im Fußgängerbereich	von 40,00 € auf 60,00 €
HU-Frist um mehr als 8 Monate überschritten	von 40,00 € auf 60,00 €
Verstoß gegen Ladungssicherungsvorschriften	von 50,00 € auf 60,00 €
Zeichen eines Polizeibeamten nicht befolgt	von 50,00 € auf 70,00 €
Fahren ohne Zulassung	von 50,00 € auf 70,00 €
Vorfahrtsverstoß	von 50,00 € auf 70,00 €
Fahren ohne Begleiter als 17-jähriger	von 50,00 € auf 70,00 €

Hinsichtlich der nicht verkehrssicherheitsrelevanten Verstöße, deren Begehung bislang eine Eintragung nach sich zog, die aber nach dem neuen System mangels Benennung in der Anlage 13 FeV nicht mehr eingetragen werden sollen, wird – um den Punktwegfall zu kompensieren – ebenfalls eine Erhöhung vorgenommen.

Hierzu gehören z.B. folgende Delikte:

Rechtswidriges Befahren der Umweltzone	von 40,00 € auf 80,00 €
Fehlendes Kennzeichen	von 40,00 € auf 60,00 €
Kennzeichen abgedeckt – Glas, Folie –	von 50,00 € auf 65,00 €
Verstoß gegen Fahrtenbuchauflage	von 50,00 € auf 65,00 €
Behinderung durch Parken in Feuerwehrezufahrt	von 50,00 € auf 65,00 €
Sonn- und Feiertagsverbot für LKW	von 380,00 € auf 570,00 €

Als Folge der neuen Eintragungsgrenze von 60,00 €, wird gleichzeitig die Verwarngeldobergrenze von 35,00 € auf 55,00 € angehoben. Damit verteuern sich die Buß- und Verwarngelder zu einem großen Teil um 50-70 %. Diese Erhöhung mag bei

Mehrfachtätern gerechtfertigt sein. Doch auch an sich rechtstreu Verkehrsteilnehmer geraten hin und wieder einmal mit der Straßenverkehrsordnung in Konflikt. Bei diesen stellt sich eine derartige Verteuerung der Bußgelder als zu scharf dar. Darüber hinaus dient diese Anhebung keinem der mit der Reform verfolgten Ziele. Auch wenn die Befürworter der Bußgelderhöhungen der Ansicht sind, diese Anpassung sei schon seit Jahren überfällig,⁵ ist dies allein kein Grund, aus dem sich die Richtigkeit dieser Maßnahme ergibt. Zudem dürfte eine derart erhebliche und pauschale Erhöhung sicher nicht die Einkommensentwicklung der letzten Jahre widerspiegeln.

Vollkommen unverständlich ist jedoch die kompensatorische Bußgeldverteuerung für jene Vergehen, für die aufgrund ihrer mangelnden Gefährlichkeit zukünftig keine Punkte mehr vorgesehen sind. Es ist zu begrüßen, den Punkteeintrag an das Risiko der Verkehrssicherheitsbeeinträchtigung zu knüpfen und mit diesem Verständnis unsinnige Punkte entfallen zu lassen. Warum aber muss einem sinnvollen Gedanken, der einen Bonus zur Folge hat, notwendig ein Malus zur Kompensation folgen?

2. Kritikpunkt: Kostenerhöhung für das Fahreignungsseminar und Wegfall eines Punkterabatts

Der wesentlichste Einschnitt zum Nachteil der Verkehrsteilnehmer ist die fehlende Möglichkeit im neuen System zum Punkteabbau. Nach bisherigem Recht konnte man durch Teilnahme an einem freiwilligen Aufbauseminar bei einem Punktestand bis 8 Punkten einen Punkteabbau von 4 Punkten und bei einem Punktestand von 9 – 13 einen Punkteabbau von 2 Punkten erzielen. Hat man hiervon keinen Gebrauch gemacht, konnte selbst noch bei Erreichen von 14–17 Punkten in Kombination mit einer verkehrspsychologischen Beratung ein Punkteabbau von 2 Punkten erfolgen. Diese Möglichkeiten wurden ersatzlos gestrichen.

Als Begründung wird angeführt, Studien hätten ergeben, dass die Teilnahme an dem bisher vorgesehenen Aufbauseminar aufgrund der hohen Rückfallquote keine geeignete Maßnahme sei, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Vielmehr hätten sich die Verkehrssünder durch die Teilnahme an den Aufbaueminaren einen Punkterabatt erkaufte und sich danach in vielen Fällen weiter verkehrswidrig verhalten.⁶

Zwar wurde nun ein neues – stark verteuertes – Fahreignungsseminar entwickelt, welches sich aus je einer verkehrspädagogischen und einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme zusammensetzt und in welchem – auch durch Hausarbeiten – deutlich besser auf den einzelnen Verkehrssünder eingegangen werden soll. An die

5 Vgl. auch BR-Drucksache 799/12, S.40 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

6 BR-Drucksache 799/12, S. 36 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 21.12.2012.

Durchführung dieses Seminars wird jedoch im Gegensatz zur bisherigen Praxis, kein Punkterabatt mehr geknüpft.

So sieht das neue System folgende Stufen vor:

Bei einem Punktestand von 1 – 3 Punkten gibt es lediglich eine sog. Vormerkung, d.h. es wird keine Maßnahme eingeleitet.

Bei einem Punktestand von 4 oder 5 Punkten kommt die erste Eingriffsstufe zum tragen, in welcher der Fahrerlaubnisinhaber über seinen Punktestand informiert, ermahnt und auf die Möglichkeit hingewiesen wird, freiwillig an einem Fahreignungsseminar teilzunehmen. Ein Punkterabatt kann durch die Teilnahme nicht erzielt werden. Lediglich das begleitete Fahren mit 17 soll nach Absolvierung auch bei einem Punktestand von 3 Punkten (statt ansonsten 2) möglich sein.⁷

Die zweite Eingriffsstufe erfolgt bei Erreichen von 6 oder 7 Punkten. Es ergeht eine Verwarnung, verbunden mit der Anordnung, an einem Fahreignungsseminar teilzunehmen. Die Teilnahme ist obligatorisch und ein Punkterabatt weiterhin nicht möglich. Sollte der Fahrerlaubnisinhaber zuvor freiwillig an einem Fahreignungsseminar teilgenommen haben, ist dieses nicht anzurechnen. Er muss noch einmal teilnehmen.⁸ Unterbleibt die Teilnahme, folgt der Entzug der Fahrerlaubnis.

Bei 8 Punkten ist die 3. Eingriffsstufe erreicht und die Fahrerlaubnis wird entzogen.

Es ist sicherlich zu begrüßen, dass ein neues Fahreignungsseminar entwickelt wurde, vorausgesetzt, der jeweilige Verkehrssünder wird hierdurch tatsächlich individueller beraten und betreut. Allerdings werden aufgrund der neu eingeführten verkehrspsychologischen Teilmaßnahme die Kosten für ein solches Seminar künftig ca. 600,00 € betragen, während die bisher angebotenen Aufbaueminare maximal ca. 200 – 400,00 € kosteten. Insbesondere vor dem Hintergrund dieser immensen Kosten ist es jedoch umso weniger nachvollziehbar, dass an die frühzeitige Teilnahme eines solchen Seminars kein Bonus mehr geknüpft werden soll. Der Verkehrsteilnehmer konnte sich bislang bis zum Erreichen von 13 Punkten damit auseinandersetzen, ob er sich mittels eines freiwilligen Aufbaueminars fremder Hilfe bedient, um zukünftig Verstöße vermeiden zu können. Natürlich bestand aufgrund des damit verbundenen Punkterabattes ein großer Anreiz, dies zu tun, was jedoch

7 BR-Drucksache 810/12, S.61 – Neunte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 21.12.2012.

8 Albrecht, in der mündlichen Anhörung der Verbände vom 09.11.2012 zum Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze sowie Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, S. 9 des Wortprotokolls vom 22.11.2012 anders noch: Übersicht zum wesentlichen Inhalt der Neuregelungen zum Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze, Stand: 29.10.2012 – S. 9, wonach die freiwillige Teilnahme an einem Fahreignungsseminar bei Erreichen (Tatdatum) der 2. Maßnahmenstufe (Verwarnung) anerkannt werden sollte, wenn die erfolgreiche Teilnahme nicht länger als 2 Jahre zurückliegt (Datum der Ausstellung).

auch durchaus positiv bewertet werden könnte. Dies gilt zumindest dann, wenn man derartigen Seminaren nicht vollständig die Wirksamkeit abspricht. Vor dem Hintergrund, dass man – nach Verbesserung der Lerninhalte – an einem verpflichtenden Seminar bei Erreichen eines gewissen Punktestandes festhält, muss davon ausgegangen werden, dass die Verfasser des vorliegenden Referentenentwurfes die Möglichkeit des positiven Einwirkens auf den Täter durch ein Seminar erkennen und befürworten und es gerade nicht für sinn- und wirkungslos halten. Bedenkt man, dass die Kosten für das neue Fahreignungsseminar mit 600,00 € auch noch um rund 300,00 € höher sein sollen, dürfte zukünftig kaum noch ein Verkehrsteilnehmer darüber nachdenken, sich freiwillig einer solchen Maßnahme zu unterziehen. Dies wird in Kauf genommen, obwohl eine freiwillige und frühe Teilnahme aufgrund der das Verkehrsverhalten bessernden Wirkung, wünschenswert sein sollte. Auch im Interesse der Verkehrssicherheit wäre ein Punkterabatt also sinnvoll.

Hinzu kommt, dass die freiwillige Teilnahme an dem Seminar bei weiteren Verstößen und dem Erreichen der zweiten Eingriffsstufe mit verpflichtendem Seminar nicht einmal angerechnet, sondern eine erneute Teilnahme angeordnet wird. In diesen Fällen hätte sich dann aber bereits gezeigt, dass auch das verbesserte Fahreignungsseminar zu keiner maßgeblichen Änderung des Fahrverhaltens führt, so dass erhebliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit einer erneuten Teilnahme bestehen könnten.

Auch die weitere Argumentation der Befürworter des neuen Fahreignungsbewertungssystems, die Abschaffung des Punkterabatts diene erheblich der Vereinfachung⁹, hat wenig Überzeugungskraft. Derzeit stellt sich die Situation so dar, dass aufgrund des geltenden kombinierten Tattags- und Rechtskraftprinzips oft erst im Nachhinein sicher gesagt werden kann, wie viele Punkte der Verkehrsteilnehmer bei Teilnahme an einem Aufbauseminar tatsächlich abbaut. Denn hat er vor Beendigung des Seminars noch eine Tat begangen und wird später hierfür rechtskräftig verurteilt, mit der Folge, dass er zum maßgeblichen Zeitpunkt (Tattag) nicht mehr nur 7 Punkte, sondern schon 9 Punkte hatte, baut er letztlich nicht 4 sondern nur 2 Punkte ab. Im Register werden allerdings erst einmal 4 Punkte gutgeschrieben, weil die letzte Tat noch nicht bekannt ist. Sicher behindert dies die gewünschte Transparenz und führt zu Mehrarbeit. Vor dem Hintergrund jedoch, dass die fehlende Abbaumöglichkeit die Zahl der Fahrerlaubnisentziehungen und die häufig damit einhergehenden erheblichen privaten und beruflichen Probleme nennenswert ansteigen lassen wird, steht der Wunsch nach einer hierdurch zu steigenden Transparenz in keinem angemessenen Verhältnis.

Einige Berufsgruppen werden mit dem Wegfall des Punkterabattes größere Probleme bekommen. So ist es bei Taxi- oder Busfahrern für die Verlängerung

ihrer Lizenz oder Berechtigung erforderlich, dass ein bestimmter Punktestand nicht überschritten wird. Geschieht dies, muss an einer MPU teilgenommen werden, welche für manche Charaktere auch ohne besonderes verkehrsrechtliches Gefahrenpotential – wie aus der Praxis bekannt ist – eine ganz erhebliche Hürde darstellen kann.

Während hier bislang die Möglichkeit bestand eine MPU zu vermeiden, indem ein Aufbauseminar mit Punkterabatt durchgeführt wurde, ist nun zu befürchten, dass eine Reihe von Fahrern eine MPU nicht besteht und erst einmal arbeitslos wird. Ähnlich sieht es bei Piloten aus, welche ebenfalls bei Verlängerung ihrer Fluglizenz einen Auszug aus dem Verkehrszentralregister vorlegen müssen. Sind dort Eintragungen vorhanden, kann die Verlängerung der Lizenz unterbleiben. Der Wegfall des Punkterabatts würde hier einen einschneidenden Eingriff in die Berufsausübung darstellen.

3. Kritikpunkt: Verlängerung der Tilgungsfristen

Ebenfalls einschneidend ist die vorgesehene Verlängerung der Tilgungsfristen für einige Verfehlungen. Wie eingangs ausgeführt, sollen die Tilgungsfristen für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten wie bisher 2 Jahre, für grobe Ordnungswidrigkeiten aber 5 Jahre betragen. Letztere entspricht im heutigen System der Maximalfrist, welche nur bei Vorliegen mehrerer rechtskräftig festgestellter Ordnungswidrigkeiten und dadurch eintretender Tilgungshemmung zum Tragen kommt. Zwar soll die Tilgungshemmung, welche bislang dafür sorgte, dass bei Begehung einer weiteren Ordnungswidrigkeit innerhalb der Tilgungsfrist von zwei Jahren und Eintragung der Entscheidung innerhalb der einjährigen Überlieferfrist die Tilgung gehemmt wird, künftig entfallen.¹⁰ Doch dürfte diese Maßnahme nicht dazu geeignet sein, den Nachteil angemessen zu kompensieren, den der Verkehrsteilnehmer bei groben Ordnungswidrigkeiten nun durch die von Anfang an bestehende Maximalfrist erleidet. Dies insbesondere wenn man bedenkt, dass der Fahrlässigkeitsvorwurf bezüglich der Taten, die mit 1 Punkt bewertet und der Taten, die mit 2 Punkten ins Register eingetragen werden sollen, häufig nicht weit voneinander abweicht. So ist beispielsweise an die Fälle zu denken, in denen aufgrund eines Augenblicksversagens ein qualifizierter Rotlichtverstoß begangen wird. Während derjenige, der – möglicherweise sogar vorsätzlich – einen einfachen Rotlichtverstoß begeht, nur eine Eintragung von einem Punkt mit einer Tilgungsfrist von 2 Jahren bekommt, erhält derjenige, der aufgrund geringeren Verschuldens einen qualifizierten Rotlichtverstoß begeht, zwei Punkte mit einer Tilgungsfrist von 5 Jahren. Hinsichtlich des Verkehrsteilnehmers, für den die Tilgungsfrist 5 Jahre beträgt, bedeutet dies eine deutliche Schlechterstellung bei nicht nennenswert schwererem Verstoß.

⁹ Albrecht, in der mündlichen Anhörung der Verbände vom 09.11.2012 zum Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze sowie Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, S. 32 f. des Wortprotokolls vom 22.11.2012.

¹⁰ BR-Drucksache 799/12, S. 43 – 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 Unschuldsvermutung 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 Unschuldsvermutung 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.