

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
(redigiertes) Wortprotokoll
98. Sitzung

Öffentliche Anhörung

Berlin, den 17. April 2013, 09.00 Uhr
Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus
Berlin
Sitzungssaal: Raum E 600

Vorsitz: Dr. Anton Hofreiter, MdB

TAGESORDNUNG:

Einziges Tagesordnung

S. 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze
Novelle zur STVG

BT-Drucksache 17/12636

Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen

S. 21

Anwesenheitsliste*

Mitglieder des Ausschusses

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

CDU/CSU

Bilger, Steffen
Fischer, Dirk
Götz, Peter
Holmeier, Karl
Jarzombek, Thomas
Kammer, Hans-Werner
Lange, Ulrich
Lietz, Matthias
Ludwig, Daniela
Schnieder, Patrick
Sendker, Reinhold
Storjohann, Gero
Vogel, Volkmar
Wichtel, Peter

SPD

Bartol, Sören
Beckmeyer, Uwe
Burkert, Martin
Gottschalck, Ulrike
Groß, Michael
Hacker, Hans-Joachim
Herzog, Gustav
Kumpf, Ute
Lühmann, Kirsten

FDP

Döring, Patrick
Körber, Sebastian
Luksic, Oliver
Müller, Petra
Simmling, Werner
Staffeldt, Torsten

DIE LINKE.

Behrens, Herbert
Bluhm, Heidrun
Leidig, Sabine
Lutze, Thomas

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Herlitzius, Bettina
Hofreiter, Anton, Dr.
Kühn, Stephan
Wagner, Daniela

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

Aumer, Peter
Bellmann, Veronika
Börnsen, Wolfgang
Dörflinger, Thomas
Granold, Ute
Heiderich, Helmut
Hübinger, Anette
Kaufmann, Stefan, Dr.
Koeppen, Jens
Lach, Günter
Mayer, Stephan
Stracke, Stephan
Vaatz, Arnold
Wegner, Kai

Brase, Willi
Groschek, Michael
Hinz, Petra
Kahrs, Johannes
Ortel, Holger
Paula, Heinz
Pronold, Florian
Rossmann, Ernst Dieter, Dr.
Schwarzelühr-Sutter, Rita

Goldmann, Hans-Michael
Günther, Joachim
Höferlin, Manuel
Kamp, Heiner
Ratjen-Damerau, Christiane, Dr.
Sänger, Björn

Enkelmann, Dagmar, Dr.
Menzner, Dorothee
Remmers, Ingrid
Seifert, Ilja, Dr.

Ebner, Harald
Paus, Lisa
Tressel, Markus
Wilms, Valerie, Dr.

*) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigelegt.

Öffentliche Anhörung am 17. April 2013 zum

- **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

BT-Drucksache 17/12636

Liste der teilnehmenden Sachverständigen / Verbände

- **Dr. Peter Dauer**
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres und Sport
- **Dr. Walter Eichendorf**
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)
- **Anja Hänel**
Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
- **Dr. Peter Kiegeland**
Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen e. V.
- **Dr. Markus Schäpe**
ADAC e. V.
- **Dietmar Zwinger**
Verwaltungsgericht München

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

BT-Drucksache 17/12636
Novelle zur STVG

Vorsitzender: Ich möchte Sie alle recht herzlich zu unserer 98. Sitzung begrüßen, zu unserer Anhörung zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze. Alle wissen, dass es im Grunde um die Punktereform geht. Ich möchte dazu recht herzlich unsere Sachverständigen begrüßen. Als erstes Herrn Dr. Peter Dauer von der Freien- und Hansestadt Hamburg, dann Herrn Dr. Walter Eichendorf vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V., Frau Anja Hänel vom Verkehrsclub Deutschland e.V., Herr Dr. Peter Kiegeland vom Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen e.V., Herrn Dr. Markus Schäpe vom ADAC e.V. und Herrn Dietmar Zwerger, Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht München. Seien Sie uns recht herzlich willkommen! Es haben alle schriftliche Stellungnahmen eingereicht. Das Verfahren ist so, dass wir sofort mit den Fragerunden beginnen. Das heißt, die Abgeordneten fragen maximal zwei Sachverständige und Sie haben dann die Möglichkeit, zu antworten. Ich gehe davon aus, dass alle einverstanden sind, dass wir es so gestalten, wie wir es immer bei öffentlichen Anhörungen gestalten, nämlich, dass wir ein Wortprotokoll führen. Damit beginnen wir direkt und ich bitte um Wortmeldungen der Abgeordneten! Frau Lühmann!

Abg. Kirsten Lühmann (SPD): Guten Morgen, meine Damen, meine Herren! Herzlichen Dank, dass Sie gekommen sind! Wir reden heute grundsätzlich über den Gesetzentwurf der Bundesregierung. Da sich der Gesetzentwurf aber auf eine notwendige Änderung der Fahrerlaubnisverordnung bezieht, bitte ich – und Sie haben ja in Ihren Stellungnahmen darauf Bezug genommen, obwohl wir nicht originär über diese Verordnung beschließen, weil es eine Sache zwischen der Bundesregierung und dem Bundesrat ist –, da auch einige Fragen stellen zu dürfen, da ich glaube, dass im Gesamtkontext der Reform die geplanten Änderungen ganz wichtig sind. Ich möchte aber in der ersten Runde zwei Fragen an Herrn Dauer stellen, der ja hier auch als

Vertreter eines Landes sitzt. Die Länder haben uns geschildert, dass der Verwaltungsaufwand, der erforderlich ist, um diese Reform durchzuführen, für sie erheblich sein wird; und zwar erheblich höher als der Verwaltungsaufwand des jetzigen Verfahrens. Es gab ein Gespräch im Ministerium. Da konnten die Länder aber diesen zusätzlichen Verwaltungsaufwand nicht verifizieren, weil sie ja noch keine Erfahrungen damit haben, wenn sie das durchsetzen. Die Frage für uns stellt sich natürlich: Wie könnten wir diesen Aufwand für die Länder minimieren, das heißt, wie können wir als Gesetzgeber die Reform eventuell anders gestalten, so dass die Länder weniger Verwaltungsaufwand haben? In diesem Zusammenhang auch die Frage: Sie haben in Ihrer Stellungnahme gefordert, dass die Lösungsfrist für die Liste der Absolventen des Aufbaukurses nicht nach neun Monaten – wie die Bundesregierung es vorschlägt – endet, sondern nach fünf Jahren. Da sagen uns dann auch Datenschützer: muss das unbedingt sein? Vielleicht könnten Sie in diesem Zusammenhang nochmal erläutern, ob das sein muss.

Die zweite Frage, die ich Ihnen stelle, ist: Sie haben in Ihrer Stellungnahme auf ein Problem hingewiesen, das mir zumindest noch nicht bekannt war. Bei einer Neuerteilung einer Fahrerlaubnis werden Punkte gelöscht; dort gibt es zwei Fälle, die aus meiner Sicht relativ unproblematisch sind, aber bei dem Dritten, nämlich bei der Neuerteilung, haben Sie gesagt, gebe es eine Lücke, wo eventuell jemand es taktisch erreichen könnte, dass seine Punkte wegfallen, ohne großen Aufwand. Wenn Sie das bitte nochmal erläutern können, vielleicht an Hand eines praktischen Beispiels!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Dauer, Sie haben das Wort.

Dr. Peter Dauer (Behörde für Inneres und Sport Hamburg): Zum Aufwand für die Länder: Die Bundesregierung rechnet selbst ja mit einem steigenden Aufwand für die Länder. Das ergibt sich aus dem Gesetzentwurf. Die Bundesregierung erwartet bei den Maßnahmen der ersten Eingriffsstufe einen Anstieg, bei den Maßnahmen der zweiten Eingriffsstufe einen deutlichen Anstieg der Fallzahlen. Damit ist auch schon aus der Erwartung der Bundesregierung heraus mit einem Mehraufwand der Länder zu rechnen. Wir rechnen unabhängig davon aus weiteren Gründen mit einem Mehraufwand der Länder. Ich habe das in meiner Stellungnahme auf Seite 12 folgende dargestellt. Es wird eine erhebliche

Ausweitung der Seminarüberwachung geben, weil die Seminare in kleineren Einheiten durchgeführt werden. Die künftig gesetzlich festzulegende Frist von drei Monaten, in der man an dem angeordneten Seminar teilnehmen muss, wird vielfach nicht ausreichen, so dass wir mit einer Fülle von Verlängerungsanträgen rechnen. Das macht zusätzliche Arbeit. Wir rechnen vermehrt mit einer Entziehung der Fahrerlaubnis wegen nicht vorgelegter Teilnahmebescheinigungen, weil das Seminar wesentlich teurer werden wird. Viele Leute werden sich das nicht leisten können. Oder sie werden überfordert sein von den gestiegenen Anforderungen mit Hausarbeiten und Ähnlichem. Das alles führt zu einer Mehrbelastung der Fahrerlaubnisbehörden, die allerdings nicht in Euro und Cent quantifizierbar ist. Ich muss da um Verständnis bitten. Das können wir schlicht und einfach nicht quantifizieren, weil wir auch noch gar nicht wissen, wie die Erfahrungen sein werden.

Wir wissen natürlich auch nicht, ob die Prognose der Bundesregierung, dass es da zu einem Anstieg bzw. zu einem deutlichen Anstieg der Fallzahlen kommt, richtig ist. Aber mal unterstellt, das ist so, dann müssen wir mit einem Mehraufwand rechnen, für den wir keinen Ausgleich bekommen. Die Bundesregierung hat gesagt: Das ist alles gebührenfinanziert. Aber so einfach ist das nicht. Ich will das jetzt nicht ausführlich darstellen, aber wir können nicht einfach mit zusätzlichen Gebühren zusätzliches Personal einstellen, sondern wir werden das mit dem vorhandenen Personal lösen müssen. Also ist die Frage: Wie kann man eventuell dazu beitragen, dass der Mehraufwand der Länder geringer wird? Das war die Frage von Frau Lühmann. Zunächst mal zu dem Thema „Löschung nach fünf Jahren“, das ist ein Punkt aus der Stellungnahme des Bundesrates. Wir müssen als Länder in der Lage sein, eine vernünftige Überwachung der Seminare durchzuführen. Dazu brauchen wir die äußeren Rahmenbedingungen. Dazu gehört, dass die Daten über die Teilnehmer so lange bei dem Durchführer des Seminars gespeichert sind, dass sie dann auch bei der Seminarüberwachung zu Verfügung stehen. So wie die Bundesregierung das vorschlägt, nach neun Monaten diese Daten alle zu löschen, das hat zur Folge, dass dann bei der Überwachung die Daten nicht mehr zur Verfügung stehen, so dass die Seminarüberwachung dann nicht mehr möglich ist. Deswegen hat der Bundesrat gefordert, dass diese mindestens fünf Jahre gespeichert sein müssen. Angeblich hat der Datenschutzbeauftragte damit Probleme. Das kann ich nicht beurteilen. Aber jedenfalls ist eine

Seminarüberwachung ohne Teilnehmerdaten schlicht und einfach nicht machbar. Deswegen also diese Forderung des Bundesrates, die aus meiner Sicht unbedingt erfüllt werden muss.

Die Überwachung allgemein muss so geregelt sein, dass die Länder auch in der Lage sind, ohne allzu großen Aufwand diese Überwachung zu machen. Das ist aus meiner Sicht in den bisher vorliegenden Entwürfen ungenügend geregelt. Ich will das jetzt nicht allzu ausführlich darstellen, aber nur ganz kurz: Die Bundesregierung hat vorgeschlagen, dass die Qualitätssicherung der Seminare entweder durch Überwachung oder durch Anschluss der Durchführer der Seminare an ein Qualitätssicherungssystem gemacht werden soll. Diese Qualitätssicherungssysteme, denen sich die Fahrlehrer und Psychologen anschließen können, müssen von den Landesbehörden anerkannt werden. Es sind keinerlei Kriterien im Gesetzentwurf festgelegt, nach welchen Maßstäben diese Anerkennung erfolgen soll. Das ist ein gravierender Mangel. Die Situation würde dann so aussehen, dass 16 Länder überlegen, nach welchen Kriterien sie dann solche Qualitätssicherungssysteme anerkennen. Das kann so nicht richtig sein. Das muss also genau geregelt werden. Möglicherweise nicht im Gesetz, vielleicht auch in der Verordnung, aber es muss geregelt werden. Im Übrigen müssen die Länder die Möglichkeit haben, auch dann, wenn Semindurchführer sich dem Qualitätssicherungssystem angeschlossen haben, trotzdem Überwachung zu machen; nicht nur Stichproben, wie es im Gesetzentwurf heißt, sondern sie müssen in der Lage sein, auch dann ganz normale Überwachung zu machen. Das ist auch im Gesetzentwurf nicht befriedigend geregelt. Wesentlich mehr will ich jetzt eigentlich nicht zu dem Thema „Überwachung“ sagen.

Zu dem letzten Punkt von Frau Lühmann, „Löschung von Punkten bei Neuerteilung der Fahrerlaubnis“. Es ist hier im Gesetzentwurf vorgesehen, dass alle Punkte in allen Fällen einer Neuerteilung einer Fahrerlaubnis gelöscht werden. Das ist eine gravierende Änderung gegenüber dem heutigen Rechtszustand. Heute werden die Punkte bei Entziehung der Fahrerlaubnis gelöscht, nicht zum Beispiel bei Verzicht auf die Fahrerlaubnis, damit man sich nicht durch Verzicht auf die Fahrerlaubnis von den Punkten befreien kann. Das soll anders geregelt werden. Bei dem Thema „Verzicht“ habe ich gewisse Probleme. Das ist aber dadurch entschärft worden, dass dann, wenn der Verzichtende zum Zeitpunkt

des Verzichts mit zwei Eintragungen im Register gespeichert war, da eine Sperrfrist eintritt und eine MPU vor Neuerteilung erfolgen muss, damit die das Thema entschärft. Aber es gibt ein Problem, das habe ich auch in meiner schriftlichen Stellungnahme aufgezeigt, wenn jemand eine befristete Fahrerlaubnis hat, in den C- oder D-Klassen, also Lkw- oder Busfahrer. Diese befristeten Fahrerlaubnisse laufen nach fünf Jahren aus, automatisch. Wenn man sie auslaufen lässt und weiterhin eine solche Fahrerlaubnis haben will, muss man sie neu beantragen. Das ist dann die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Das würde bedeuten, dass, wenn jemand eine befristete Fahrerlaubnis in den C- und D-Klassen hat, er sie nur auslaufen lassen muss. Er muss nur die fünf Jahre der Gültigkeit abwarten, dann wird sie ungültig. Dann beantragt er am nächsten Tag eine neue Fahrerlaubnis, es wird eine neue Fahrerlaubnis erteilt und alle Punkte sind weg. Das kann auch nicht richtig sein, dass man sich auf diese Weise, insbesondere Berufskraftfahrer, von sämtlichen Punkte befreien kann. Hier muss aus meiner Sicht eine Änderung erfolgen. Diese Änderung könnte so aussehen, dass in diesem Fall keine Löschung stattfindet. Das wäre mein Vorschlag. Also nicht eine Parallele zu der Regelung zum Verzicht. Eine Sperrfrist von sechs Monaten ist dem Betroffenen sicherlich nicht zumutbar, eine MPU ist auch nicht unbedingt angemessen. Aber man sollte es in diesem Fall so regeln, dass dann eben die Punkte nicht gelöscht werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes haben ich eine Wortmeldung von Gero Storjohann! Bitte sehr!

Abg. Gero Storjohann (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich habe die Frage an den ADAC, an Herrn Dr. Schäpe, inwieweit Sie das jetzige System als besser einschätzen als das, was wir bisher haben. Dann habe ich eine Frage an Herrn Zwirger, welche Verstöße überhaupt im Register eingetragen werden sollten, dass Sie uns da mal einen Überblick geben aus Ihrer Praxis.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich würde sagen, wir beginnen mit Herrn Dr. Schäpe.

Dr. Markus Schäpe (ADAC e.V.): Das heute geltende System ist extrem kompliziert. Darüber besteht und bestand bei der gesamten Diskussionszeit ab 2009 Einigkeit unter allen Fachleuten. Das heißt, wenn wir uns darüber unterhalten, welche Mängel der Gesetzent-

wurf vielleicht haben könnte, dann sind das im Vergleich zum heutigen System Luxusprobleme. Der große Vorteil der Novelle ist, dass die Tilgungshemmung wegfallen soll, denn sie belastet die Autofahrer in ihrer Gesamtheit. Wenn wir hier den Wegfall der Tilgungshemmung bekommen, dann ist ein großer Schritt getan, damit die „kleinen Fische“, die normalen Autofahrer, massiv entlastet sind, die mit einem oder zwei Eintragungen in Flensburg verzeichnet sind und nie Gefahr laufen, Maßnahmen nach dem Punktesystem zu erhalten. Zugleich ist damit aber auch erreicht, dass die gefährlichen Verkehrsteilnehmer stärker herausgestellt werden. Diejenigen, die verwarnt werden oder ein Aufbau-seminar bekommen oder gar die Fahrerlaubnis entzogen bekommen, sind eine absolute Minderheit derjenigen, die Punkte erhalten. Es liegt im Promillebereich, wenn wir über die Entziehung der Fahrerlaubnis sprechen. Auf diese Art und Weise – Wegfall der Tilgungshemmung – hat man den Vorteil, dass man eine Fokussierung auf die wirklich gefährlichen Autofahrer erreicht, die dann auch zu Recht den erheblichen Maßnahmen zugeführt werden. Im heutigen System haben wir die Situation, dass jemand durch das Anhäufen von relativ überschaubaren und nicht allzu schwerwiegenden Verstößen in einen Bereich kommt, wo er eigentlich gar nicht hingehört. Denn durch die Tilgungshemmung, die wir heute haben, verlängert sich die Eintragungsdauer von zwei Jahre auf faktisch fünf Jahre. Das heißt, die Verwaltungsbehörden haben sich mit Personen zu beschäftigen, die gar nicht in die Gefahr geraten, dass sie eigentlich besonders gefährlich erscheinen sollten. Daher meine ich, dass das jetzt diskutierte System gegenüber dem alten System wesentlich vorzugswürdig ist.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Zwirger!

Dietmar Zwirger (Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht München): Bei der Frage, welche Verstöße jetzt im einzelnen ins Verkehrszentralregister aufgenommen werden sollen, tue ich mich schwer, etwas zu sagen, weil ich natürlich die Verkehrssicherheit im Einzelnen als Richter nicht beurteilen kann. Ich komme ja vom Verwaltungsgericht und wir kontrollieren die Entscheidungen der Behörden und nicht die Verkehrssicherheit als solche. Das ist eher eine Frage, die die Sicherheitsbehörden und die Polizei betrifft. Aber ich habe immer wieder an den Diskussionen beim Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar teilgenommen, sowohl bei dem Arbeitskreis 2009, der die Reform des Punktesystems angestoßen hat, wie auch jetzt 2013, als wir

den Vorschlag besprochen haben. Generell begrüße ich es, dass nach dem Entwurf nur noch die Zuwiderhandlungen eingetragen werden sollen, die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben, und dass beispielsweise nicht mehr wie bislang das Einfahren in eine Umweltzone ins Zentralregister eingetragen wird. Das, denke ich, ist ein Fortschritt. Wir haben ja auch eine gewisse Verschärfung im neuen System. Und ich denke, dass hier die Beschränkung auf verkehrssicherheitsrelevante Taten eher zu einer gewissen Akzeptanz dann führen könnte.

Abg. Oliver Luksic (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Herzlichen Dank an alle Experten! Gerade das, was Herr Dr. Dauer eben gesagt hat, zu den fünf Jahren, ist meines Erachtens auch ein wichtiger Punkt was Datenschutz und Verwaltungsaufwand angeht. Und auch gerade den Punkt mit der Umweltzone fand ich auch von Herrn Zwerger bemerkenswert. Ich würde gerne eine Frage an Herrn Dr. Eichendorf und Herrn Dr. Schäpe stellen. Wie bewerten Sie die Vorschläge des Bundesrates zur Tilgungsfrist, die ja dazu führen würden, laut KBA, dass die Zahlen im Zentralregister massiv steigen würden, sie in der so genannten „Gelbe-Karte-Schulung“ bis zu 135 Prozent anstiegen. Muss man nicht Ihrer Meinung gerade auch deswegen weiterhin auf einen freiwilligen Punkteabbau setzen? Ich darf da nochmal auf die Stellungnahme des DVR verweisen, der darauf hinweist, dass es ja der eigentliche Sinn ist, auf ein regelkonformes und risikoärmeres Verhalten hinzuwirken. Er verweist dort auch nochmal auf eine Studie aus dem Jahre 2005. Deswegen würde mich Ihre Meinung dazu interessieren.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Eichendorf, bitte.

Dr. Walter Eichendorf (DVR e.V.): Es gibt zwei aus meiner Sicht sehr starke Gründe, warum wir im Deutschen Verkehrssicherheitsrat für dieses freiwillige Fahreignungsseminar plädieren. Der eine ist einer, den kennen Sie alle aus dem tagtäglichen Leben. Wenn Sie zu irgendetwas gezwungen werden, was Sie sehr ungern tun, dann werden Sie das auch nicht besonders erfolgreich tun. Wir wenden uns damit nicht gegen das Seminar am Ende, wenn jemand ganz in die rote Zone gekommen ist. Das muss sein. Aber solche Seminare sind natürlich vergleichsweise wenig effektiv. Die werden unter Wut, die werden mit Misstrauen und die werden ungerne gemacht. Die Verkehrsteilnehmerinnen und

Verkehrsteilnehmer hingegen, die auffällig geworden sind und die sich dann selber entschließen, freiwillig an einem solchen Fahreignungsseminar teilzunehmen, die Zeit zu investieren, das Geld zu investieren, die haben natürlich eine ganz andere Motivationslage. Die wollen es selber machen. Die gehen mit eigenem Engagement ran und die werden definitiv und hundertprozentig – das zeigen alle Studien – wesentlich mehr aus dem Seminar mitnehmen und sich anschließend auch im Straßenverkehr wesentlich besser verhalten. Der zweite Punkt, der ebenfalls für diese freiwilligen Fahreignungsseminare spricht, ist auch die Tatsache, dass das Register, so wie es jetzt angelegt ist, ja kein Strafinstrument sein soll, sondern es soll präventiv wirken. Was wir erreichen wollen, ist ja, dass Menschen sich im Straßenverkehr sicher verhalten. Und wenn sie sich sicher verhalten sollen, dann macht es keinen Sinn, bis zum bitteren Ende zu warten und erst am Ende mit der Keule draufzuschlagen. Sondern dann sollten wir so früh wie möglich präventiv tätig werden, um in einem freiwilligen Seminar die Chance zu geben, dazuzulernen und sich anschließend im Straßenverkehr besser zu verhalten. Deswegen stehen wir als DVR mit unseren Mitgliedern ganz stark hinter dieser Forderung, das freiwillige Fahreignungsseminar mit Punkterabatt beizubehalten. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Eichendorf! Herr Dr. Schäpe.

Dr. Markus Schäpe (ADAC e.V.): Auch der ADAC hält das freiwillige Seminar für absolut gerechtfertigt und für sinnvoll, um den Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit zu geben, möglichst frühzeitig ihr Fehlverhalten mit professioneller Hilfe zu korrigieren. Der Streit, der sich derzeit abspielt, ist ja letztlich die Frage: Soll das nun gleich im Gesetzentwurf festgelegt werden – und zwar festgelegt werden in der Erwartung, dass das neue Fahreignungsseminar überlegen ist – oder soll das zunächst mal im Rahmen einer Evaluation unter Beweis gestellt werden und, wenn dann festgestellt wird und nachgewiesen ist, dass dieses neue Seminar wirklich geeignet ist, Einfluss auf den Autofahrer zu nehmen, dann ein Punkterabatt eingeführt werden? Ich halte beide Wege für gangbar. Der erste Weg, das Ganze nun in einem Guss zu lösen und einen Punkteabbau durch ein freiwilliges Seminar zu ermöglichen, wäre charmanter. Aber letztlich, wenn man Vorbehalte aufgrund der jetzigen Erfahrungen mit den Abbauseminaren hat, die ja nicht so überragende Ergebnisse gezeigt haben, dann kann man guten Gewissens auch noch abwarten und sagen, dann soll unter

Beweis gestellt werden, dass das neue Seminar dazu in der Lage ist, auf den Autofahrer Einfluss zunehmen. Ich bin davon überzeugt, dass dieser Nachweis gelingen wird, denn die Kombination der Verkehrspädagogik und der Verkehrspsychologie in einem Seminar erscheint mir sehr vorzugswürdig. Ich denke, dass damit gute Ergebnisse erzielbar sind. Deshalb ein klares Plädoyer für freiwillige Seminare mit Punkteabbau. Nachrangig ist aber die Frage, ob das gleich festgeschrieben sein muss oder ob man das bei einer Evaluation in einem zweiten Schritt nachschiebt.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Schäpe! Kollege Behrens!

Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.): Sehr verehrte Sachverständige, vielen Dank für Ihre teilweise sehr ausführlichen Antworten auf die Fragen, die hier auf der Tagesordnung stehen. Ich hoffe auch sehr, im Hinblick auf die vielen Anregungen, die auch in unsere Richtung gehen, dass wir diese Reform wirklich ganz stringent unter dem Gesichtspunkt der Erhöhung der Verkehrssicherheit ansehen und Sanktionen usw. ganz außen vor lassen. Wie gesagt, ich hoffe sehr, dass die Argumente, die in schriftlichen Stellungnahmen enthalten sind, als auch die, die heute nochmal zur Diskussion gestellt werden, auch entsprechend wahr- und aufgenommen werden. Ich will an dem Punkt ansetzen, den wir zuletzt nochmal von Ihnen, Herr Eichendorf, hörten, dass eben auch die Möglichkeit des freiwilligen Seminars, um selber auch an seinem Verhalten zu arbeiten – das ist ja nicht ganz ausgeschlossen, dass es auch passiert und Intention von Delinquenten sein kann –, einfach nochmal ernster genommen wird. Ich habe zwei Fragen – eine davon an Frau Hänel vom VCD und eine an Herrn Dauer – in Bezug auf diese Interventionsmaßnahmen – so nenne ich sie einfach mal. Sie kritisieren ja auch in Ihrer Stellungnahme, Frau Hänel, dass das einfach zu spät kommt und man dann wirklich mit einem Mal mit dem Hammer auf die Leute eindrischt. Sie sagen, es ist nötig, eine Verhaltensänderung dadurch herbeizuführen, dass man früher einsetzt. Ich würde Sie bitten, uns einfach ein paar Beispiele zu geben, wie diese frühzeitigeren Maßnahmen aussehen könnten, die aus Ihrer Sicht erfolgreich sein könnten.

Der zweite Gesichtspunkt, den hatten Sie, Herr Dauer, schon erwähnt, dass auf jeden Fall die Qualitätssicherung der Seminare sichergestellt sein muss, damit sie wirklich den Zweck auch erfüllen. Ich will noch einen anderen Aspekt heranziehen: das sind die Kos-

ten. Wir haben es jetzt mit einem Mal mit einer Verdreifachung der Kosten gegenüber den jetzt gültigen Nachschulungsmaßnahmen zu tun. Ich lasse mal die Kalkulationsgrundlage außen vor. Wie sehen Sie da die Chance, dass dies auch gegenüber den finanziell ganz unterschiedlich ausgestatteten Verkehrssündern durchsetzbar ist? Sehen Sie da eine Möglichkeit, auch als Idee, dass man solche Gebührenstaffelungen auch einkommensabhängig gestalten kann?

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Hänel, Sie haben das Wort!

Anja Hänel (VCD e.V.): Wir sind auf jeden Fall der Meinung, dass die Reformen dazu führen müssen, dass wirklich das Verhalten bei den Leuten reflektiert wird, die halt häufiger auffällig werden. Das heißt, dass im Moment zwar Stufen vorgesehen sind, aber de facto erfolgt eigentlich erst mit sechs Punkten wirklich eine konkrete Maßnahme. Das finden wir zu spät. Es sollte eigentlich schon mit vier Punkten eine konkrete Maßnahme erfolgen. Es ist so, dass diese Verwarnungen vorab de facto eigentlich ignoriert werden können. Da braucht man sich gar nichts vormachen. Wenn da eine schriftliche Verwarnung kommt, eine Aufforderung, sie sollen ihr Verhalten ändern, dann passiert da nichts. Ab vier Punkten wäre es sinnvoll, eine konkrete Maßnahme durchzuführen. Das könnte zum Beispiel sein, dass man wirklich eine Vorladung zu einem Beratungsgespräch bekommt bei der dienstführenden Polizeistelle, dass man irgendwo vorgeladen wird, dass man ein Gespräch führen muss. In dem Zusammenhang unterstützen wir auch die Möglichkeit, freiwillige Fahreignungsseminare durchzuführen, weil es da doch einfach die Praxis zeigt – wir haben mit vielen Leuten gesprochen, die diese Eignungsseminare jetzt schon durchführen –, dass eben, wie Herr Dr. Eichendorf schon sagte, die Bereitschaft sein Verhalten zu reflektieren, einfach größer ist, wenn es freiwillig geschieht.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Hänel! Herr Dauer.

Dr. Peter Dauer (Behörde für Inneres und Sport Hamburg): Es wurde von Herrn Behrens nach den Kosten gefragt und ob die Möglichkeit besteht, das vielleicht einkommensabhängig zu staffeln. Dazu muss man sagen: Nicht der Gesetzgeber oder Staat legt die Kosten fest, sondern das machen die Anbieter. Es kommt da sozusagen ein zivilrechtlicher Vertrag zwischen dem Anbieter des Seminars und dem Betreffenden zustande.

Von daher haben der Staat oder der Gesetzgeber keinen Einfluss darauf, wie hoch die Kosten sind. Die Kosten sind ja von der Bundesregierung geschätzt worden. Es wird mit einer Verdreifachung der Kosten gerechnet. Das ist aber nur eine Schätzung. Wie die Kosten nachher tatsächlich sein werden, hängt von den Anbietern ab. Aber, dass die Kosten steigen ist unvermeidlich, weil ja Psychologen an diesen Seminaren beteiligt sein sollen. Ein Ansatz, den ich übrigens sehr positiv bewerte. Aber wenn man hoch qualifizierte Psychologen beteiligt, kostet das natürlich auch mehr. Und man kann sicherlich den Fahrlehrern und den Psychologen nicht zumuten, unterhalb ihrer eigenen Kosten zu arbeiten. Von daher sehe ich es außerordentlich skeptisch, ob dies möglich sein würde. Jedenfalls der Gesetzgeber wird das sicherlich nicht festlegen können.

Wenn Sie erlauben, würde ich aber auch gerne noch etwas zu dem Thema „Punkteabbau durch freiwillige Maßnahmen“ mit anfügen, nachdem das eben diskutiert worden ist. Die Länder lehnen die Einführung eines Punkteabbaus durch freiwillige Maßnahmen ab. Das kann ich ganz allgemein sagen: das lehnt nicht nur das Land Hamburg ab, sondern das lehnen alle Länder ab. Die Bundesregierung hat ja den freiwilligen Punkteabbau abgeschafft, mit verschiedenen Argumenten, unter anderem, dass die jetzige Situation dazu führt, dass der Betroffene aus einem 18-Punkte-System ein 24-Punkte-System machen kann. Die Bundesregierung hat auch gesagt: die Wirksamkeit der bisherigen Aufbau-seminare ist nicht nachgewiesen. Trotzdem haben die Leute Punkterabatt dafür bekommen. Es ist im Grunde ein unhaltbarer Zustand, dass das jahrelang so gemacht worden ist. Wir wissen nicht, ob die neuen Maßnahmen wirksam sein werden, im Sinne der Verkehrssicherheit. Wir würden das natürlich sehr begrüßen. Und die Ansätze werden auch positiv beurteilt. Aber ob die neuen Seminare wirksam sind, wissen wir alle nicht. Das kann man nur durch Evaluation herausbekommen. Deswegen wäre es übrigens gut, wenn die Evaluation im Gesetz festgeschrieben würde und nicht nur in der Begründung unverbindlich angekündigt würde. So wie das beim „Begleiteten Fahren ab 17 Jahren“ gemacht worden ist. Da ist im Gesetz geregelt worden, dass eine Evaluation stattfinden soll und dass dann, nach einer bestimmten Erprobungsphase, endgültig entschieden werden soll, ob das „Begleitete Fahren ab 17 Jahren“ dauerhaft eingeführt wird. Genauso sollte man das nach meiner Auffassung hier machen. Also die Evaluation sollte gesetzlich

vorgeschrieben werden. Und wenn sich dann eines Tages herausstellt, dass die neuen Seminare wirksam sind, dann kann man ja darüber nachdenken, ob dann eventuell ein Punkteabbau durch freiwillige Teilnahmen am Seminar in Betracht gezogen werden kann. Aber heute halte ich das nicht für vertretbar.

Im Übrigen: das Ziel der Reform ist ja auch eine Vereinfachung des Systems. Der Punkterabatt durch freiwillige Maßnahmen hat ganz wesentlich mit dazu geführt, dass die komplizierte Punkterechnerei erforderlich gewesen ist. Die Verwaltungsbehörden und die Gerichte, auch die Verwaltungsgerichte, stöhnen ja darüber, dass, auszurechnen, wie viele Punkte jemand zu einem bestimmten Zeitpunkt hat, eine ganz schwierige Angelegenheit ist. Dazu gehört auch, dass man durch diese Regelungen zum freiwilligen Punkteabbau – die übrigens ganz kompliziert geregelt sind – wirklich nicht so einfach rauskriegen kann, wie viele Punkte jemand zu einem bestimmten Zeitpunkt hatte. Auch deswegen bin ich ganz entschieden gegen die Einführung eines Punkteabbaus durch freiwillige Maßnahmen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Kühn!

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe zwei Fragen an Herrn Dr. Kiegeland. Und zwar knüpfe ich an die Fragenkomplexe an, die jetzt gerade schon von meinen beiden Kollegen angesprochen wurden. Es ist ja so, dass eine verpflichtende Teilnahme an den künftigen Fahreignungsseminaren ab sechs Punkten stattfinden soll. Sie haben ja in Ihrer Stellungnahme geschrieben, dass es wichtig ist, eine frühe Intervention zu ermöglichen. Ich wollte deshalb fragen, welche Überlegungen Sie haben, wie das aussehen könnte.

Der zweite Punkt knüpft an den Themenkomplex an, wie die Fahreignungsseminare eigentlich aussehen sollen. Sie sollen ja höherwertiger sein, also eine höhere Wirksamkeit im Vergleich zu den bisherigen Aufbau-seminaren haben. Dafür ist natürlich entscheidend, eine Qualitätssicherung und natürlich auch eine Evaluation sicherzustellen. Finden Sie da die Regelungen des bisherigen Entwurfs, die bisherigen Vorstellungen der Bundesregierung ausreichend? Oder was müsste eigentlich erfolgen, damit wir tatsächlich diese höhere Wertigkeit dieser Fahreignungsseminare sicherstellen können?

Vorsitzender: Vielen Dank! Sie haben das Wort, Herr Dr. Kiegeland.

Dr. Peter Kiegeland (BDP e. V.): Grundsätzlich ist es aus psychologischer Sicht günstig, eine Intervention möglichst frühzeitig vorzunehmen, denn je frühzeitiger man ein Problemverhalten bearbeitet, desto weniger verfestigt es sich natürlich. Das heißt also, eine frühe Intervention hat mit Sicherheit den Vorteil einer größeren Wirksamkeit, insbesondere, wenn sie dann vielleicht auch noch freiwillig erfolgt.

Zu der zweiten Frage, nämlich die nach der Wirksamkeit der bisherigen Aufbaueminare. Da kann man einfach sehen – ohne dass man jetzt einer Berufsgruppe zu nahe tritt oder ihr vorwirft, dass schlechte Arbeit gemacht worden ist –, dass die bisherigen Aufbaueminare in weiten Bereichen einfach regelorientiert waren, das heißt, man ist davon ausgegangen, dass Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie die Verkehrsregeln verinnerlicht haben. Das trifft aber auf diese zum Teil sehr auffälligen Kraftfahrer nur zum Teil zu, denn wenn jemand fünfmal zu schnell gefahren ist, weiß er, dass er zu schnell fährt und er kennt auch die Regel, dass er das eigentlich nicht tun darf. Das ist nicht wirklich die Ursache seines Fehlverhaltens. Dieses Fehlverhalten liegt an anderer Stelle. Das ist ein Bereich, der sicherlich vom Psychologen deutlich besser aufgearbeitet werden kann als von Fahrlehrern, die eher die regelbasierte Intervention gelernt haben, während Psychologen eher die persönlichkeitsorientierte, die problemorientierte Intervention gelernt haben. Natürlich sind solche Maßnahmen insgesamt nur dann effektiv, wenn ein hoher Qualitätsstandard gewahrt ist. Deswegen auch der Vorschlag vom Bund Deutscher Psychologen, dort unbedingt mit einem Qualitätssicherungssystem zu arbeiten. Wie das ausgestaltet sein wird, darüber muss man sich dann im Einzelnen unterhalten. Das muss erarbeitet werden, das kann man jetzt nicht einfach aus der hohlen Hand erstellen, dazu sind Qualitätssicherungssysteme zu komplex. Aber es gibt in diesem Bereich einschlägige Erfahrungen, z. B. auch mit dem Instrument der verkehrspsychologischen Beratung, was im jetzigen Punktesystem auch schon enthalten ist, wo es durch eine psychologische Maßnahme dann doch auch zu einem Punkteabbau für Kraftfahrer kommen kann, die 13 bis 17 Punkte haben. Aus eigener beruflicher Arbeit kann man an der Stelle sagen, das sind in der Regel schon Kraftfahrer, denen das nicht mehr aus Versehen passiert, sondern das sind tatsächlich Probleme im Persönlichkeitsbereich vorhanden, die dazu führen, dass Regeln, ja, man muss wirklich sagen: bewusst missachtet werden!

Vorsitzender: Damit sind wir in der ersten Runde durch. Kollege Storjohann! Und dann bitte ich um weitere Wortmeldungen.

Abg. Gero Storjohann (CDU/CSU): Ich habe zwei Fragen zu den Fahreignungsseminaren, Herr Dr. Schäpe. Wer nimmt diese überhaupt war? Sind es die privaten Kfz-Führer oder sind es die Berufskraftfahrer? Und wie schätzen Sie die Entwicklung mit dem, was wir jetzt neu machen, ein?

An Herrn Dr. Dauer, die Frage: Wir haben jetzt über eine Tilgungsfrist „zwei Jahre“ oder „zweieinhalb Jahre“ zu entscheiden. Die Bundesregierung schlägt zwei Jahre vor, der Bundesrat sagt zweieinhalb Jahre und ist ziemlich fest in der Meinung. Als wir mit der Debatte begonnen haben, waren wir bei drei Jahren. Und Sie sind ziemlich fest in ihrer Meinung hier. Insofern würde ich jetzt gerne Ihre Stellungnahme zu „zweieinhalb Jahren“ hören, auch vor dem Hintergrund der Verwaltungsvereinfachung und des Verwaltungsmehraufwandes. Da sind Sie als Land besonders betroffen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Schäpe.

Dr. Markus Schäpe (ADAC e. V.): Ihre Frage war, wer nimmt diese Aufbaueminare heute wahr. Darüber lässt sich schlecht Statistik führen. Ich denke, das ist ein breites Spektrum, das über alle Verkehrsteilnehmer hinweg geht, unter unterschiedlichen Impulsen oder unterschiedlichen Interessen, weshalb man so etwas macht. Viele Verkehrsteilnehmer werden heute am freiwilligen Aufbaueminar teilnehmen, weil sie sich in der Gefahr sehen, dass sie ohnehin demnächst ein Pflichtseminar machen müssen und sie aus diesem Grund heute noch den Punkterabatt mitnehmen, ohne groß zu reflektieren, weshalb denn überhaupt diese Verkehrsverstöße begangen werden. Es ist heute relativ einfach, ein solches Seminar zu absolvieren, weil es ein reines Anwesenheitsseminar ist. Ob dort etwas hängen bleibt oder nicht, hängt von der eigenen Bereitschaft ab. Bei dem neuen Seminar wird das ganz anders ausgestaltet sein. Da ist ein aktives Mitarbeiten erforderlich. Da wird in die Tiefe gegangen und da wird tatsächlich etwas beim Teilnehmer hängen bleiben. Ich denke, deshalb wird sich die Verhaltensänderung hier auch tatsächlich bei denen, die daran teilnehmen, widerspiegeln.

Die Berufskraftfahrer sehen sich hier erheblichen Gefahren durch das Punktesystem ausgesetzt, weil sie die Gefahr sehen, dass sie die Fahrerlaubnis verlieren. Sie glauben,

dass sie nun wesentlich schneller den Führerschein verlieren dürften als nach dem heute geltenden Recht. Die Gefahr sehe ich nicht, die teile ich so auch nicht. Denn man muss die Maßnahmen immer im Kontext sehen mit der Tilgungshemmung, die wir heute haben. Heute brauche ich faktisch fünf Jahre, um auf meine Punkte zu kommen, das heißt, wenn ich auch nur jedes Jahr einen oder vielleicht mal zwei Verstöße begehe, bin ich doch bei 18 Punkten. In Zukunft bräuchte man einen kürzeren Zeitraum, um in den kritischen Bereich zu kommen. Wenn die erste Maßnahme bei vier Punkten, das Pflichtseminar bei sechs Punkten und die Entziehung bei acht Punkten ist, dann bleiben bei den einfachen Verstößen nur zwei Jahre – oder, nach den Empfehlungen des Bundesrates, zweieinhalb Jahre – Zeit. Das heißt, die Verstöße müssten in einer wesentlich höheren Frequenz begangen werden, als es heute der Fall ist. Ich denke, wer halbwegs guten Sinnes ist und die Gefahr sieht, dass er seine Berufsgrundlage durch Punkte verliert, der wird sich beim zweiten oder dritten Verkehrsverstoß wirklich besinnen. Und wenn er sagt, ich kriege das selbst nicht hin, ich habe Termindruck und dergleichen mehr, der sollte dann professionelle Hilfe in Anspruch nehmen und bekommt dann dort tatsächlich nicht nur möglicherweise einen Punkterabatt, wenn das eingeführt wird, sondern auch eine Hilfestellung, die es ihm erleichtert, regelkonform am Verkehr teilzunehmen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Dauer.

Dr. Peter Dauer (Behörde für Inneres und Sport Hamburg): Zu der Verlängerung der Tilgungsfrist für „leichtere Ordnungswidrigkeiten“. Der Bundesrat hat ja gefordert, dass die Tilgungsfrist von zwei auf zweieinhalb Jahre verlängert wird, um einen Ausgleich für den Wegfall der Tilgungshemmung zu schaffen. Der Wegfall der Tilgungshemmung ist ein wesentliches Element dieser Reform, das begrüßen wir ausdrücklich. Aber es muss natürlich einen Ausgleich dafür geben, damit ein angemessener Beobachtungszeitraum vorhanden ist. Der ist heute durch die Tilgungshemmung sichergestellt. Wenn diese Tilgungshemmung wegfällt, muss es dafür einen Ausgleich geben, und deswegen die Forderung des Bundesrates nach Verlängerung auf zweieinhalb Jahre. Natürlich löst das einen Mehraufwand bei den Fahrerlaubnisbehörden aus, das ist richtig, aber das System muss in sich stimmig und gerecht sein. Deswegen halte ich das für richtig.

Vorsitzender: Danke! Kollegin Lühmann.

Abg. Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Dauer und an Herrn Kiegeland. Herr Dauer, Sie haben vorhin etwas bei der ersten Beantwortung gesagt, das mich hat aufhorchen lassen. Sie haben nämlich gesagt, wir erwarten, dass es vermehrt Menschen gibt, die die Fahrerlaubnis verlieren, weil sie kein Geld haben, dieses Seminar zu bezahlen. Können Sie bitte noch ein bisschen ausführen, ob das heute schon der Fall ist? Also gibt es das heute auch, dass Menschen das Seminar nicht machen? Da können wir nur spekulieren, warum, aber ein Grund könnte ja auch das Geld sein. Wir haben gehört, das Seminar heute ist nicht mitwirkungspflichtig; das heißt, ich muss da nur sitzen, so dass kognitive Anforderungen nicht der Grund sein können. Wenn heute jemand das Seminar nicht macht, kann es nur das Geld sein? Gibt es das heute schon, dass jemand die Fahrerlaubnis verliert, weil er das Seminar nicht macht? Wie kommen Sie darauf, dass das mehr wird? In dem Zusammenhang auch die Frage: Wenn wir einen Punkteabbau, einen Punkterabatt festschreiben würden, wer könnte denn davon profitieren, eingedenk der Tatsache der Kosten dieses Seminars?

Dann habe ich eine Frage an Herrn Kiegeland. Sie haben gesagt, wenn man etwas freiwillig macht, dann ist der Lernerfolg wesentlich höher. Ich würde gerne auf diesen Aspekt der Freiwilligkeit nochmal eingehen. Freiwillig ist eine Entscheidung für mich, wenn sie durch keine äußeren Faktoren beeinflusst wird; das ist freiwillig. Wenn ich aber eine Leistung für das in Aussicht stelle, was ich mache, ist es ja im Prinzip aus meiner Sicht nicht mehr völlig freiwillig, sondern ich mache es ja, um eine Leistung zu bekommen. Können Sie vielleicht nochmal darauf eingehen, was das für den Erfolg der Maßnahme bedeuten könnte?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Dauer.

Dr. Peter Dauer (Behörde für Inneres und Sport Hamburg): Zu der ersten Frage: Wir haben keine gesicherten Erkenntnisse, wie viele Menschen sich heute das Seminar nicht leisten können. Das ist den Fahrerlaubnisbehörden sicherlich nicht im Einzelnen bekannt. Ich weiß jedenfalls nichts darüber. Wir beobachten allerdings in den Fahrerlaubnisbehörden, dass viele Menschen sich die MPU nicht leisten können und sie dann bei der Fahrerlaubnisbehörde vortragen, sie können leider das Gutachten nicht vorlegen, das angeordnet worden ist, weil sie das Geld schlichtweg nicht haben, um die MPU zu machen. Aber das ist natürlich nicht voll ver-

gleichbar. Zur heutigen Situation kann ich nicht wirklich etwas sagen. Wir rechnen aber damit, wenn die Bundesregierung von einer Verdreifachung der Kosten ausgeht – das ist ja wirklich erheblich –, dass dann insbesondere in unteren sozialen Schichten ganz große Schwierigkeiten entstehen könnten, sich dieses Seminar zu leisten, und dass wir deswegen mit einem vermehrten Anstieg der Fahrerlaubnisentziehung rechnen müssen. Ich glaube, auch die Bundesregierung rechnet damit, denn sie schreibt ja in ihrem Gesetzentwurf, dass sie von einem Anstieg der Fahrerlaubnisentziehung wegen Nichtteilnahme am Seminar ausgeht. Die Gründe dafür werden zwar nicht genannt, aber das können eigentlich nur diese Gründe sein, dass damit gerechnet werden muss, dass viele Menschen sich das nicht leisten können. So viel zu den Kosten.

Zum Punkterabatt durch freiwillige Maßnahmen: Wer profitiert davon angesichts der Kosten? Wenn ein Punkterabatt durch freiwillige Teilnahme am Seminar eingeführt werden würde, dann hieße das angesichts der gestiegenen Kosten für das Seminar natürlich, dass Menschen, denen es finanziell gut geht, sich das eher leisten können als Menschen, denen es nicht so gut geht. Also gutsituierte Menschen werden es sich eher leisten können, dann Punkte durch freiwillige Teilnahme am Seminar abzubauen als Menschen, denen es finanziell nicht so gut geht. Von daher könnte man auch sagen, dadurch entsteht sozial betrachtet eine Schieflage, weil die gutsituierten sich es ohne Weiteres leisten können, den Punkteabbau zu machen, die anderen aber nicht.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes Herr Dr. Kiegeland.

Dr. Peter Kiegeland (BDP e. V.): Richtig ist die Frage: Was ist freiwillig in dem Bereich? Ich denke, man kann das ganz gut mit der verkehrspsychologischen Beratung vergleichen, die es auch im derzeitigen Punktesystem schon gibt und die eben für Kraftfahrer mit einem relativ hohen Punktestand tatsächlich freiwillig in Anspruch genommen werden kann. Freiwillig insofern, als dass es keine behördliche Anordnung dafür gibt. Tatsächlich ist es für viele Kraftfahrer ein wesentliches Motiv, das durch diese Maßnahmen natürlich zwei Punkte abgebaut werden können. Das ist der Anstoß, solch eine Maßnahme überhaupt in Anspruch zu nehmen. Die Gespräche haben lediglich einen Umfang von drei Stunden, aber in diesem Drei-Stunden-Gespräch kann man doch eigentlich mit den Betroffenen sehr

viel erreichen, wenn man intensiv mit ihnen arbeitet. Und man bekommt von einem Großteil der Teilnehmer tatsächlich auch so einige „Aha-Effekte“ dahingehend, dass man doch eine Idee hat, wo das Fehlverhalten eigentlich verursacht worden ist, und nicht nur im Stress, den man vielleicht gerade mal empfunden hat. Insofern ist diese Freiwilligkeit natürlich durch etwas angestoßen – nämlich durch einen Punkterabatt in dem Fall –, aber es ist immer noch eine andere Motivation, die dahintersteckt, als wenn das Ganze z. B. auf eine behördlich Anordnung geschehen würde.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Luksic.

Abg. Oliver Luksic (FDP): Ich hätte zwei Fragen an Herr Zwirger und würde gerne auf seine zwei Empfehlungen eingehen, die er am Ende seines schriftlichen Statements gibt. Zum einen: Ein Punkt, den wir natürlich auch lange und intensiv diskutieren, ist ja das Thema Tattagprinzip. Und Sie erwähnen auch auf Seite 3 eines der Argumente, wo mich nochmal Ihre Erfahrung aus der Praxis interessieren würde, das Thema „taktische Rechtsmittel“, sowohl für die Situation jetzt als auch hinsichtlich Ihrer Erwartungen bei den vorgesehenen Änderungen, weil das ein Punkt ist, der immer sehr strittig diskutiert wird. In Ihrer zweiten Empfehlung regen Sie auf Seite 6 an, dass man das Ganze auch einmalig zu einer frühen Stufe machen könnte, was meines Erachtens ein sinnvoller Kompromiss sein könnte. Wenn Sie dazu noch etwas ausführen könnten!?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Zwirger.

Dietmar Zwirger (Vorsitzender Richter Verwaltungsgericht München): Mit dem Rechtskraft- und dem Tattagprinzip ist es so eine Sache. Natürlich kann ich als Verwaltungsrichter relativ schwer etwas dazu sagen, wie sich die Zahl der Rechtsmittel in der ordentlichen Gerichtsbarkeit entwickeln wird, aber man muss bei allen Gedanken davon ausgehen, dass anhand der Zahl, die das Kraftfahrtbundesamt geliefert hat, ersichtlich ist, dass die Rechtsmittelquote bei Bußgeldbescheiden seit Jahrzehnten ungefähr gleich ist, in den letzten beiden Jahren liegt sie bei etwa 1,5 Prozent. Es gab zwei Stichtage, die die Betroffenen ja geradezu herausgefordert hätten, taktische Rechtsmittel vermehrt einzulegen, einmal bei der Verlängerung der Überlieferfrist und einmal – ich habe es auch geschrieben – bei der Erhöhung der Bußgeldsätze. Es ist beide Male nur zu einer – wenn überhaupt – marginal erkennbaren Erhöhung gekommen. Ich habe in meinem

Statement verschiedene Argumente gegeben, aber eines möchte ich doch noch herausstellen. Bis das Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2008 für das Tattagprinzip entschieden hat, gab es in der Rechtsprechung – die Literatur war fast einhellig für das Rechtskraftprinzip, das ist auch heute noch so – einige Flächenländer, wo die OVG dem Rechtskraftprinzip angehangen sind. Und aus diesen Ländern ist keine erhöhte Zahl von taktischen Rechtsmitteln bekannt geworden. Das ist ein Fakt. Ich glaube auch nicht, dass die Leute so fürchterlich taktisch denken. Das Rechtskraftprinzip ist etwas, meine ich, was zur Abundung einer sinnvollen Vereinfachung dazu gehört, sonst wird es einfach zu kompliziert. Ich habe in meiner Praxis immer wieder Fälle erlebt, in denen sich die Behörden bei der Berechnung des Punktestandes verrechnet haben. Das kann man den Behörden auch gar nicht so übel nehmen. Wir haben derzeit ein sehr kompliziertes System mit den Punkten. Schuld an der Komplizierung ist auch das Tattagprinzip. Wenn wir es wirklich mit der Verkehrssicherheit ernst nehmen, dann muss man schauen, dass die Behörden ein einfaches Mittel, eine einfache Berechnungsmethode an die Hand bekommen. Und das es nicht so ist, wird dadurch bestätigt, dass ich immer wieder auch von Fällen gelesen habe – die sind auch in der Literatur, in der Rechtsprechung belegt –, in denen bei dem Entzug einer Fahrerlaubnis – der ja bei 18 Punkten verfügt wird – die Gerichte nachgerechnet haben, und dann hatten, wenn man das ganz genau macht und mit dem Tattagprinzip nachrechnet, die Leute eben schon 24 Punkte, 26 Punkte. Das heißt, Verkehrsteilnehmern, denen eigentlich schon längst die Fahrerlaubnis hätte entzogen werden müssen, nehmen immer noch am motorisierten Straßenverkehr teil, nur aufgrund einer komplizierten Berechnungsmethode. Und Sie haben jetzt bei diesem Gesetzentwurf die Chance, hier die komplizierte Berechnungsmethode einfacher zu machen.

Dazu kann ich gleich auf die nächste Frage mit dem Aufbauseminar überleiten, mit dem Punkterabatt bei freiwilligem Besuch eines Seminars. Das macht natürlich nur Sinn, wenn sie das Rechtskraftprinzip mit reinnehmen. Ein solcher Punkteabbau führt zwangsläufig immer zu einer gewissen Verkomplizierung des Systems. Aber wenn sie das Rechtskraftprinzip haben, dass der Behörde einen ganz einfachen klaren Stichtag an die Hand gibt, und dann sagen, auf einer ersten, möglichst frühen Stufe hat der Betroffene die Möglichkeit, sein Problem, das er mit der Befolgung der Regeln hat – das zeigt er ja durch

seine Auffälligkeit –, erstmals zu erkennen, vor Augen geführt zu bekommen, sich selbst zu reflektieren, dann stärkt das die Verantwortlichkeit und meines Erachtens auch die Bereitschaft, sich seinem Problem zu stellen, das Problem anzugehen und das Ganze nachhaltig zu verbessern. Das wäre mein Vorschlag. Und das sind auch nicht nur die Vorschläge, sondern die Forderungen des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstags.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Zwerger! Als nächstes Kollege Lutze.

Abg. Thomas Lutze (DIE LINKE.): Ich habe zuerst eine Frage an Frau Hänel. Die Bundesregierung hatte bei der Bekanntgabe der Vorschläge auch mit der Ampel gearbeitet und Sie hatten dann auch die Farbe Grün kritisiert. Das ist mir, als das präsentiert wurde, gar nicht so aufgefallen, sondern erst bei der Lektüre ihrer Stellungnahme. In diesem Zusammenhang habe ich aber eine Frage zu dem Thema der Übersichtlichkeit. Wenn ich jetzt hier so höre, was es alles für Bedenken und Einwände gibt und was man alles bis ins letzte Detail beachten muss: Sehen Sie da noch überhaupt eine Chance, wenn man die Sachen ernst nimmt, wenn man zu einem neuen Verfahren kommt, dass dann der wesentliche Antrieb, nämlich das Ziel, mehr Übersichtlichkeit zu schaffen, überhaupt noch realisierbar ist? Oder ob man lieber davon abkommen und sagen sollte, wir machen lieber ein rechtssicheres und ein vollkommen nachvollziehbares System und stellen die Übersichtlichkeit vielleicht ein bisschen hinten an? Auch der Vorschlag, dass die Punkte unterschiedlich lang laufen sollen. Gut, man hat dann jetzt nur noch acht Punkte, aber die zählen dann bis zu fünf oder sieben Jahre. Das muss mir einmal jemand erklären, was das mit Übersichtlichkeit zu tun hat.

Die zweite Frage habe ich an Herrn Dr. Schäpe in Bezug auf die Schulungsseminare und die Möglichkeit, dass man einen Rabatt bekommt, wenn man teilnimmt. Beim jetzigen System ist es so, dass ich, wenn ich noch relativ wenig belastet bin, viele Punkte absetzen kann. Wenn ich schon kurz vorm Führerscheinentzug stehe und dann an so einem Seminar teilnehme, ob freiwillig oder gezwungenermaßen, kann ich keinen Rabatt mehr bekommen. Was spräche denn dagegen, ein solches abgestuftes System auch in der zukünftigen Regelung vorzusehen, so dass jemand, der einmalig die Regeln verletzt hat, an solch einem Seminar teilnimmt und damit beispielsweise seine einmalige Geschwindigkeitsüberschreitung noch einmal

wegbekommt. Damit erfasse ich ja nicht die notorischen Leute, die sich nicht an Verkehrsregeln halten, sondern ich kann jemanden, der dort einmal reingerutscht ist, durch eine positive Leistung nochmal motivieren, wieder eine „weiße Weste“ zu bekommen. Was wäre denn, wenn man so etwas beibehielte, denn es ist ja das aktuelle Recht?

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Hänel.

Anja Hänel (VCD e. V.): Sie hatten gefragt, ob es möglich oder auch sinnvoll ist, die Klarheit des Entwurfs noch deutlicher herauszuarbeiten. Wir sind sehr dafür, dass es zu mehr Klarheit kommt, denn wenn wir auch auf eine Verhaltensänderung hin abzielen wollen, dann müssen die Signale auch ganz deutlich sein. Das heißt, jeder kann mal in die Situation kommen, dass er ein Fehlverhalten begeht, dass er einen Tatbestand, der nach dem neuen Verfahren geahndet wird, begeht. Wichtig ist aber, die Leute herauszufiltern und da ein klares Signal zu setzen, die vermehrt auffällig werden und die vor allen Dingen in Bereichen auffällig werden, die wirklich sehr sicherheitsrelevant sind. Das betrifft vor allen Dingen die Situation beim Fahren mit stark überhöhten Geschwindigkeiten. Da muss einfach ein ganz klares Signal gesetzt werden, dass diese Delikte nicht tolerierbar sind. Genau so ist es mit Alkoholdelikten. Da vermischen wir auch immer so ein bisschen Klarheit, die müssen früher geahndet werden und dies muss auch deutlicher sein. Genauso ist es, dass wir ein klares Signal für Mehrfach- und Wiederholungstäter brauchen. Deswegen, so schwierig in der gegenwärtigen Praxis die Hemmung ist; es ist so, dass sie im Moment ein deutliches Signal aussendet, wer mehrfach straffällig oder auffällig wird, der hat auch mit verschärften Konsequenzen zu rechnen. Man kann dieses Signal auch geben, ohne wieder diese Tilgungshemmung einzuführen, in dem man einfach dann die Tatbestände in die nächste Kategorie stuft, wenn es eine Wiederholungstat ist.

Sie hatten zum Schluss gesagt – auch im Hinblick auf diese grüne Kategorie – optisch visuell, muss das Signal eigentlich ganz klar sein. Wir haben ganz viele Leute, die sich nicht auffällig im Verkehr verhalten. Und für die ist es ein ganz schlechtes Signal, wenn man bei ein bis drei Punkten noch im grünen Bereich ist. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Schäpe.

Dr. Markus Schäpe (ADAC e. V.): Sie hatten gefragt, ob es denn nicht möglich wäre, eine

Differenzierung beim Punkteabbauen vorzunehmen, so dass jemand, der einen Verkehrsverstoß begangen hat, am Seminar teilnimmt und dann wieder eine „weiße Weste“ hat. Man muss hier zwischen der Bepunktung und der Frage der Eintragung unterscheiden. Durch ein Aufbauseminar kann ich die Punkte wegbekommen, aber ich bekomme nicht den Eintrag im Verkehrszentralregister weg, das heißt, der Verkehrsverstoß als solcher bleibt bestehen, ist aber mit weniger Punkten bewertet. Es macht daher auch heute schon keinen Sinn, dass jemand, der einen Verkehrsverstoß begangen hat, danach zur Fahrschule geht, um den Punkt wegzukriegen, weil dieser Punkt ihm überhaupt nicht wehtut. Der kommt nie in den Bereich, mit seinen ein oder zwei Verkehrsverstößen jemals einer Maßnahme unterworfen zu werden. Wir haben heute die Situationen, dass maximal 5 % der in Flensburg eingetragenen Personen überhaupt den Punktemaßnahmen unterworfen werden. Deshalb kann man auch klar sagen, die Personen, die heute zu einem Aufbauseminar gehen und in Zukunft gehen werden, sind Personen, die wiederholt aufgefallen sind und die vielleicht trotz bester Absichten es selbst nicht geschafft haben, sich in Zukunft regelkonform zu verhalten. Die sollen einen Input bekommen. Aber weil jemand einmal um 21 km/h zu schnell gefahren ist, muss er noch nicht zum Psychologen gehen, um seine Probleme aufarbeiten zu lassen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Kühn.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte auch das Thema Verkehrssicherheit aufgreifen. Die Punkterform soll ja nicht nur zur Vereinfachung, zur Übersichtlichkeit führen, sondern soll auch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Da ist es, wie angesprochen, so, dass die Unfälle mit nicht angepasster Geschwindigkeit oder unter Alkoholeinfluss mit die Unfallverursacher sind, die ganz oben stehen. Insofern würde ich gerne eine Frage an Herrn Dr. Eichendorff und Herrn Dr. Dauer stellen. Das Stichwort ist schon gefallen, Wiederholungstäter, insbesondere bei Alkoholverstößen und bei hohen Geschwindigkeitsübertretungen: Ist der bisherige Regelungsvorschlag aus Ihrer Sicht so sinnvoll oder ist da eine Korrektur notwendig? Das Gleiche gilt auch speziell für die Frage der Tempoverstöße, weil das eben die Unfallursache Nr. 1 ist. Ist dies im neuen Punktesystem angemessen bewertet oder muss man gerade bei besonders hohen Geschwindigkeitsübertretungen, die ja dann in der Regel auch zu besonders

schweren Unfällen führen können, nicht noch andere Maßstäbe ansetzen, also das schärfer in der Bewertung berücksichtigen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Dauer.

Dr. Peter Dauer (Behörde für Inneres und Sport Hamburg): Aus meiner Sicht ist das angemessen geregelt. Ich sehe da keinen Veränderungsbedarf.

Vorsitzender: Kurz und knapp, danke! Herr Dr. Eichendorf.

Dr. Walter Eichendorf (DVR e. V.): Ich sehe das genauso, denn eines muss man ganz klar sagen: derjenige, der einmal – so ist es eben formuliert worden – 21 km/h zu schnell gefahren ist, und er hat es wirklich nur einmal gemacht, der kommt nie in ein Problem mit der Eintragung. Derjenige, der allerdings regelmäßig und häufig zu schnell fährt – darauf zielt ja letztlich die Frage von Herrn Kühn –, der wird durch das neue System voll erwischt, denn da kommt er natürlich ganz schnell über diese sechs Punkte hinaus. Und das Gleiche ist beim Thema Alkohol der Fall. Insofern sehe ich, genauso wie Herr Dr. Dauer, keinen Änderungsbedarf.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Storjohann.

Abg. Gero Storjohann (CDU/CSU): Ich möchte Herrn Dr. Eichendorf fragen. Es geht um die Wiederholungstäter. Wir bekommen zurzeit als Abgeordnete sehr viele Briefe, die das Problem der Berufskraftfahrer thematisieren, dass die im besonderen Fokus stehen und ihnen droht, ihren Führerschein zu verlieren, allein durch die Thematik Ladungssicherheit und Nichteinhalten der Höhen beim Lkw, Maße und Gewichte und alles was damit zusammenhängt. Stimmt das? Ist das ein Hauptproblem bei Berufskraftfahrern? Haben Sie da Erfahrung?

Vorsitzender: Vielen Dank! Bitte, Herr Dr. Eichendorf.

Dr. Walter Eichendorf (DVR e. V.): Die Ladungssicherung ist – gut, dass Sie das Thema angesprochen haben – in der Tat ein kritisches Thema bei Berufskraftfahrern. Wir sehen dies aus Verkehrssicherheitsaspekten aber auch ausgesprochen kritisch und Verstöße sollten unbedingt sanktioniert werden, denn wenn die Ladung nicht richtig gesichert ist, aber hohe Gewichte hat, heißt das, dass bei Richtungswechsel, plötzlichem Bremsen oder Ähnlichem das wirklich zu absolut verheerenden Unfällen führen kann. Jeder Be-

rufskraftfahrer weiß genau, wie Ladungssicherung zu erfolgen hat. Die Fahrzeuge haben heute auch alle die Instrumente dafür. Das ist nur eine reine Zeitfrage. Wenn jemand bei der Ladungssicherung schlampft, gefährdet das die Verkehrssicherheit immens. Insofern sehe ich zwar diese potenzielle Betroffenheit der Berufskraftfahrer, aber denen muss man dann wirklich in das Stammbuch schreiben, dass die paar Minuten mehr Zeit für Ladungssicherung ganz zwingend notwendig sind, denn es verursacht wirklich schwere Unfälle, wenn beim Lkw die Ladung verrutscht.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich habe keine weiteren Wortmeldungen mehr. Ok, Kollegin Lühmann.

Abg. Kirsten Lühmann (SPD): Als erstes bitte ich eingedenk meiner Frage von der letzten Runde um eine Einschätzung durch Herrn Schäpe. Wir haben gehört, dass dieses freiwillige Abbauseminar sehr teuer ist und dass sich dies nur gewisse Leute leisten können. Die Frage ist, ob es im Sinne Ihrer Mitglieder ist, dass wir für Gutsituierte eine Möglichkeit haben, die Punkte abbauen zu können und eine andere Gruppe, wie wir hörten, kann das nicht. Das heißt, können Sie es so verantworten, wenn wir eine Regel machen, die eine bestimmte Gruppe Ihrer Mitglieder bevorzugt und von der eine große Gruppe Ihrer Mitglieder nicht profitieren kann?

Dann habe ich eine Frage, die nochmal an die letzten Ausführungen von Herrn Eichendorf anknüpft. Sie haben eben geschildert, dass Ladungssicherungsmängel sehr problematisch sind. Nun habe ich in dem Bereich ja auch mal ein bisschen gearbeitet, 27 Jahre. Und ich mache mal hier den Einschub, Herr Zwerger: in den 27 Jahren sind mir taktische Rechtsmittel sehr wohl untergekommen. Und Sie kriegen sie nicht im Gerichtssaal heraus, sondern meistens im Gang davor, wenn man sich darüber unterhält. Das habe ich des Öfteren gehört. Da möchte ich jetzt nicht die Thematik ändern, ich wollte einfach nur sagen, das gibt es, damit muss man leben. Wir können jetzt trotzdem bei dieser Regelung bleiben. In diesem Zusammenhang, Herr Eichendorf, die Frage: Sie haben gesagt, Sie sind dafür, dass das drinnen bleibt. Aber Ihnen ist ja sicher auch bekannt, dass z. B. bei Ladungssicherungsverstößen oder auch Verstößen gegen Maße und Gewichte, also Höhe usw., differenziert wird. Ich nenne Ihnen einen Fall aus der Praxis. Der einfache Ladungssicherungsverstoß, 75 Euro, der bepunktet wird, kann durchaus vorkommen, wenn ich die

Ladungssicherung völlig korrekt mache, aber ich habe einen Gurt dabei, der angerissen ist, einen nur. Das ist ein Verstoß gegen Ladungssicherung, 75 Euro, 1 Punkt. So etwas kann sehr leicht passieren. Halten Sie es für möglich, dass man, um eine Trennung zu machen, zwischen diesen leichten Verstößen und dem, was wirklich verkehrssicherheitsgefährdend ist – es gibt ja auch den Ladungssicherungsverstoß mit Gefährdung –, dass man da differenziert und sagt, der leichte Verstoß, der wirklich passieren kann – wie z. B. 10 km/h zu schnell fahren, wird ja auch nicht eingetragen –, den nehmen wir heraus, aber das Gravierende, mit Gefahr, das nehmen wir rein. Und könnte so den Bedenken, die uns mitgeteilt wurden, Rechnung getragen werden und könnte das gleiche Prinzip auch bei Überschreitungen von Maßen und Gewichten angewandt werden, indem wir eine Differenzierung machen zwischen dem, was wirklich gefährlich ist und eingetragen werden muss und dem, was nicht so gefährlich ist?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Eichendorf.

Dr. Walter Eichendorf (DVR e. V.): Die beiden Themen würde ich voneinander trennen. Das Thema „Maße und Gewichte“ ist aus Verkehrssicherheitsaspekten nicht so kritisch, das heißt, wenn man eine sehr geringfügige Überschreitungen bei den Maßen und Gewichten hat – Sie haben von sehr geringfügig gesprochen –, dann kann man das sicherlich wesentlich entspannter sehen. Bei der Ladungssicherung würde ich es ganz anders sehen und nehme exakt wieder Ihr Beispiel, Frau Lühmann, einen Gurt, der angerissen ist. Ein Berufskraftfahrer muss immer mehrere Ersatzgurte dabei haben, um adäquat zu sichern. Verwendet er, weil kein anderer Gurt mehr da ist, einen Gurt, der angerissen ist, wissen Sie ganz genau, was dann passieren kann. Wenn es zu einer Notbremsung kommt, wird der Gurt reißen und dann haben wir die Katastrophe. Insofern würde ich bei der Ladungssicherung nicht dazu raten, noch zu einer Bagatellisierung zu kommen. Bei Maßen und Gewichten kann man das eher sehen, wenn man wirklich nur sehr leichte Verstöße herausnimmt.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Eichendorf! Herr Dr. Schäpe.

Dr. Markus Schäpe (ADAC e. V.): Sie haben mich gefragt, ob es der ADAC verantworten kann, dass einige Wohlsituierte sich das Aufbauseminar leisten können und andere nicht. Bei 18,6 Mio. Mitgliedern haben wir

natürlich Personen dabei, die wohlsituiert sind und andere, die finanziell nicht so gut gestellt sind, aber wenn man nun die Kosten dieses Aufbauseminars von 600 bis 650 Euro in Relation zu dem setzt, was wegen dieser Verkehrsverstöße an Geldbußen ausgesprochen wird, was an Anwalts- und Gerichtskosten aufgewandt wird und was an zusätzlicher Geldbuße geleistet wird, um ein Fahrverbot abzuwenden, dann relativiert sich dieser Betrag, sowohl was das Pflichtseminar angeht als auch was das freiwillige Seminar angeht. Beim freiwilligen Seminar muss sich der Betroffene die Frage stellen: Ist es mir 650 Euro Wert, nun ein oder zwei Punkte abzubauen? Die Frage muss er für sich selbst beantworten, in dem er sagt: Jetzt werde ich mich wirklich „am Riemen reißen“ und werde mich nicht mehr erwischen lassen, ich achte ganz strikt darauf. Wenn er der Meinung ist, dass er das alleine nicht hinbekommt, dann muss er sich überlegen, ob und wie er die 650 Euro aufbringt, um ein freiwilliges Seminar zu machen. Wenn er es nämlich nicht schafft und auf sechs Punkte kommt, muss er die 650 Euro aufbringen. Und ob er dann beim Fahrlehrer Ratenzahlung vereinbart oder nicht, muss er dann aushandeln.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächster Kollege Luksic.

Abg. Oliver Luksic (FDP): Was das Thema Kosten angeht: Das andere Seminar kostet ja auch „eine Ecke“, wie wir gerade gehört haben. Ich würde gerne nochmal beim DVR nachhaken, was die Evaluierung und die Qualitätssicherung angeht und die Verzahnung zwischen den verschiedenen Modulen. Sie haben ja auch angerissen, dass Sie da noch Verbesserungsbedarf sehen. Und in dem Hinblick kann man auch nochmal darauf verweisen, weil es mehrfach diskutiert wurde: Die Wirksamkeit des bisherigen Abbauseminars geben Sie mit 64 Prozent an. Insofern ist das auch schon ein Argument, das man nicht ganz von der Hand weisen kann.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Eichendorf.

Dr. Walter Eichendorf (DVR e. V.): Dass das bisherige Seminar, welches ein reines Präsenzseminar war und welches tatsächlich oft einfach durch Regellernen und Regelwiederholungen geprägt war, nicht so erfolgreich war, das ist, glaube ich, allgemeiner Konsens. Das wird auch nirgendwo mehr strittig diskutiert. Das neue Seminar, wenn Sie sich die Konzeption anschauen, alleine durch die Verknüpfung mit den Psychologen, ist aller-

dings – bis jetzt auf wirklich kleine Details – so aufgebaut, dass man sicher sein kann, dass es Wirkung zeigen wird. Wir haben noch ein paar Detailvorschläge gemacht. Die sind aber in der Hinsicht nicht so kritisch. Ich persönlich würde auch nicht auf die Evaluation warten. Wenn Sie wissen, dass ein Seminar gut ist und wenn Sie wissen, dass Sie mit dem Seminar sehr viele Verkehrsteilnehmer erreichen – warum wollen Sie dann noch ein paar Jahre warten? Man kann das Ganze ja auch umdrehen, man kann nämlich sagen, wir schreiben es jetzt in das Gesetz rein, aber wir schreiben, so hat es ja auch Herr Dr. Dauer formuliert, die Evaluation rein. Dann sehen wir in der Evaluation, wir wirksam es tatsächlich war. Nur der andere Weg ist, es jetzt gar nicht reinzunehmen und auf die Evaluation zu warten, den halte ich für eine verschenkte Gelegenheit im Sinne der Verkehrssicherheit.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Behrens.

Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.): Wenn wir hier über die Reform der Flensburger Verkehrssünderdatei diskutieren, machen wir ein Stück „end of pipe“-Politik, das heißt, wir greifen dann ein, wenn sanktionsfähige Vergehen festzustellen sind und machen nochmal den Versuch, dann auch aufgebautes Fehlverhalten langsam wieder abzubauen. Eine Frage, die ein bisschen über das hinausgeht, was wir hier konkret auf der Tagesordnungspunkt haben, an Sie die Frage gestellt, Frau Hänel: An welchen Stellen müssten wir denn noch zusätzlich – insbesondere, was die Fahranfängerausbildung anbetrifft – nochmal nachfassen? Herr Dr. Eichendorf, Sie hatten es in Ihrer Begutachtung auch dargestellt und insofern könnten Sie vielleicht auch noch ein paar Worte dazu sagen. Wo müssen wir überhaupt nochmal ansetzen, um in der Fahrausbildung schon Verkehrsvergehen zu verhindern, die wir dann hier, zumindest im konkreten Fall, noch grade regeln wollen? Der Verkehrssicherheitsrat in Goslar hat dazu eine ganze Reihe von Aussagen gemacht und gerade das noch angemahnt. In diesem Zusammenhang auch an beide die Frage gerichtet: Müssen wir uns nicht wirklich konsequent mit der Frage auseinandersetzen, Nullpromille und Temporeduzierung in anderer Art zu gestalten?

Vorsitzender: Vielen Dank! Wer mag beginnen? Frau Hänel.

Anja Hänel (VCD e. V.): Es ist wahr, wenn man Verkehrssicherheit ernst nimmt, dann muss man vor allen Dingen erst einmal schauen, dass die Bedingungen so sind, dass

die Leute möglichst nicht dazu verführt werden, Regelverstöße zu begehen, das heißt, wir brauchen klare Regelungen. Ein Punkt, den wir da als ganz wichtig ansehen, ist eine Neuregelung Tempo 30 km/h innerorts, denn wir haben im Moment eine sehr unübersichtliche Regelung mit vielen kleinteiligen Ausweisungen. Wir brauchen Tempo 30 km/h als Basisgeschwindigkeit und klar signalisiert, auf welchen Straßen man auch schneller fahren darf. Wir brauchen auch in anderen Bereichen die Situation, dass Regelverstöße nicht passieren, das heißt, vor allem auch bei der Infrastruktur für den Fahrradbereich. Wir haben dort viele Regelverstöße, die darauf zurückzuführen sind, dass die Infrastrukturen im Fahrradbereich einfach nicht optimal ausgestaltet sind. Das vielleicht ein bisschen zum Hintergrund. Die Reform in Flensburg setzt eben erst dann an, wenn es schon zum Regelverstoß kam. Das ist für die Verkehrssicherheit wichtig, aber ich glaube, der Schritt davor ist wesentlich wichtiger.

Was die Ausbildung angeht: Wir sind dafür, dass die Verkehrsausbildung schon viel früher anfängt, dass wir regelmäßiger, auch schon im Schulbereich, Verkehrserziehungsprojekte haben, und zwar nicht nur die Fahrradprüfungen, Klasse 3 und 4, sondern dass es lebenslanges Lernen wird, was sich vor allen Dingen auch in Sekundarstufe 1 und 2 fortsetzen muss. Das ist eine gute Vorbereitung, dann auch für die Leute, die den Führerschein machen. Wir sind auch dafür, dass Befristungen des Führerscheins dazu genutzt werden, sich zu überlegen, welche Sachen müssen wir regelmäßig vielleicht noch einmal auffrischen oder wiederholen. Ich hoffe, das hat Ihre Fragen erst einmal beantwortet.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Eichendorf.

Dr. Walter Eichendorf (DVR e. V.): Der erste Teil der Frage von Herrn Behrens zielte auf etwas, was sozusagen auf Ihren Füßen liegt. Das ist ein Thema, was Sie anpacken müssen, das ist nämlich die Fahrausbildung. Wir haben ja wahnsinnig gute Erfahrungen mit dem begleitenden Fahren mit 17 Jahren gemacht. Sie kennen alle die Evaluation des Themas. Sie wissen alle, wie überzeugend dies Modell ist, aber Sie müssen an der Stelle sich auch noch mal fragen, warum ist dieses begleitende Fahren mit 17 Jahren so erfolgreich? Es ist deswegen so erfolgreich, weil die Lernzeit so lang ist. Da haben wir eine Lernzeit von einem Jahr, in dem peu à peu das Fahren erlernt wird und sicheres Verhalten im Straßenverkehr geübt wird. Und ganz im

Kontrast dazu haben wir bei denjenigen, die den regulären Führerschein machen, z. B. mit 18 Jahren für den Pkw, natürlich eine ausgesprochen kurze Lernzeit. Deswegen haben wir bei dieser Zielgruppe auch wesentlich schlechtere Ergebnisse im Straßenverkehr. Es gibt verschiedene Modelle, die kennen Sie, aber eines ist wirklich sicher: Wenn Sie das Thema der jugendlichen Fahranfänger und ihrer hohen Unfallzahlen anpacken wollen – und das müssen Sie anpacken, denn das ist der absolute Schwerpunkt im Straßenverkehr –, dann hilft ihnen nur die Lernzeitverlängerung. Es sind verschiedene Modelle da, die kennen Sie, aber Sie müssen die Lernzeitverlängerung anpacken. Das ist eine ganz dringende notwendige Reform.

Der zweite Teil der Frage zielte auf das Thema Nullpromille, oder ich sage lieber Alkoholverbot, weil man sich sonst mit den Rechtsmedizinern über 0,1 Promille oder sonst etwas streitet. Das Alkoholverbot ist nach Auffassung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates zwingend erforderlich, denn wir haben im Straßenverkehr sehr viele und vor allem sehr schwere Unfälle unter Alkohol. Und die bekommt man nur durch ein Alkoholverbot in den Griff. Denken Sie jetzt gerade auch mal an die jugendlichen Verkehrsteilnehmer. Da haben wir in der heutigen Rechtslage eine völlig perverse Situation. Die haben zuerst das Alkoholverbot und müssen es drei Jahre lang strikt einhalten. Wenn sie in der Zeit erwischt werden, sanktionieren wir das sehr hart. Da ist die Fahrerlaubnis weg. Jetzt kommen wir an den Punkt, dass die sich drei Jahre daran gehalten haben, die sind tatsächlich ganz brav immer Nullpromille gefahren, dann sind die drei Jahre rum und dann sagen wir denen: ach jetzt dürft ihr trinken und Auto fahren. Das ist völlig inkonsequent. Der einzig konsequente Weg ist es, wirklich klar zu sagen: entweder Trinken oder Fahren, beides geht nicht!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Kühn.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sowohl vom Deutschen Verkehrsgerichtstag als auch vom Verkehrsausschuss des Bundesrates wurde nochmal das Thema der Zuwiderhandlungen angesprochen, die sozusagen aus dem Punktecatalog herausgenommen sind, weil man sich nur auf die Handlungen konzentrieren will, die tatsächlich negative Auswirkungen auf das Unfallgeschehen haben. Jetzt gibt es mehrere Zuwiderhandlungen, die aber doch in einem gewissen Zusammenhang stehen. Also sei das beispielsweise Kennzeichenmissbrauch, wenn das dann am Ende mit einer Fahrer-

flucht bei einem Unfall verbunden ist, und dann die Frage, ob man dann tatsächlich den Täter greifen kann. Zuparken der Feuerwehrzufahrt etc. ist genannt worden. Ich glaube, die Frage können vielleicht am besten Herr Dr. Dauer und Herr. Dr. Eichendorf beantworten: Wie sehen Sie diesen Spagat? Ist das sinnvoll geregelt oder gibt es Zuwiderhandlungen, wo man sich nochmal genau angucken muss, ob die nicht tatsächlich direkt oder indirekt im Zusammenhang mit dann möglicherweise wirklich verkehrssicherheitsrelevantem Geschehen stehen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dr. Dauer.

Dr. Peter Dauer (Behörde für Inneres und Sport Hamburg): Ich bin der Auffassung, dass es außerordentlich problematisch ist, dass bestimmte Zuwiderhandlungen aus dem Katalog der Bepunktung, sage ich jetzt mal, herausfallen sollen. Die Bundesregierung will ja den Katalog auf Zuwiderhandlungen beschränken, die unmittelbar verkehrssicherheitsrelevant sind. Man kann sich trefflich darüber streiten, was ist unmittelbar verkehrssicherheitsrelevant oder vielleicht nur mittelbar. Ich bin der Auffassung, dass das zu stark eingeschränkt wird. Ganz klar, das ist ja auch aus der Stellungnahme des Verkehrsausschusses des Bundesrates deutlich geworden, dass die Länder hier eine ganz andere Position haben. Das wird sicherlich auch im zweiten Durchgang im Bundesrat nochmal artikuliert werden, denn das wird dann ja in der Anlage 13 zur Fahrerlaubnisverordnung geregelt. Dabei handelt es sich um eine zustimmungspflichtige Verordnung. Deswegen gehe ich davon aus, dass das letzte Wort insoweit noch nicht gesprochen ist.

Ich bin der Auffassung, dass auf jeden Fall bestimmte Zuwiderhandlungen mit in den Katalog rein müssen, die durchaus etwas mit Verkehrssicherheit zu tun haben. Ich habe in meiner schriftlichen Stellungnahme auf den Verstoß gegen die Fahrtenbuchauflage hingewiesen. Das soll ja herausfallen. Ein Verstoß gegen die Fahrtenbuchauflage hat mindestens mittelbar etwas mit Verkehrssicherheit zu tun. Derjenige, der eine Fahrtenbuchauflage hat, hat sie deswegen, weil mit seinem Fahrzeug ein Verstoß begangen worden ist, bei dem der Fahrer nicht ermittelt werden konnte. Und wenn er diese Auflage missachtet, dann sorgt er bewusst dafür, dass auch in Zukunft der Fahrer nicht ermittelt werden kann, wenn mit diesem Fahrzeug wieder ein Verstoß begangen wird. Das hat auf jeden Fall etwas mit Verkehrssicherheit zu tun. Deswegen meine ich, dass das herein

gehört in den Katalog. Wir als Bundesland Hamburg meinen auch, dass das Zuparken von Feuerwehzufahrten mit rein gehört. Da kann man sich natürlich sehr darüber streiten, ob es da um Verkehrssicherheit geht, wenn bei einem Brand in einem größeren Wohnhaus hunderte von Menschen gefährdet sind und die Feuerwehr dann nicht heranfahren kann. Aber auf jeden Fall ist das eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit. Und deswegen ist der Bevölkerung nicht vermittelbar, warum das nicht mehr durch Punkte belegt wird. Es gibt andere Beispiele, über die man natürlich vielfach streiten kann, aber ich meine, dass der Katalog jedenfalls zu eng gefasst ist.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Eichendorf.

Dr. Walter Eichendorf (DVR e. V.): Wir schlagen vor und begrüßen sehr, dass der Katalog jetzt auf Verkehrssicherheit konzentriert wird. Er wird dadurch glaubwürdiger und er wird dadurch auch in der Bevölkerung viel akzeptabler. Und wenn man sauber zwischen dem trennt, wo muss ich sanktionieren und zwischen dem, wo will ich Prävention betreiben, dann ist das Ganze nicht so schwierig. Gerade die Sachen, die eben angesprochen worden sind, wie leichtere Geschwindigkeitsverstöße usw., das sind typische Präventionsthemen. Und da erfüllt auch der jetzige Gesetzesvorschlag genau seinen Zweck. Da kommt ein Warnschuss durch diese Eintragung. Und wenn es mehrere dieser Warnschüsse gibt, dann hat man jemanden, dem man sagt, da müssen wir mal drüber reden. Ich würde andere Bereiche, wo es wirklich um harte Sanktionen, wo es um Kriminalität geht, vollkommen davon abtrennen. Wenn wir Kennzeichenmissbrauch haben und wenn wir, das Beispiel wurde gerade gebracht, das Zuparken von Feuerwehzufahrten haben, sind das aus unserer Sicht keine Themen der Verkehrssicherheit. Das sind keine Themen, die hier hineingehören, denn das sind Themen, wo wirklich sofort sanktioniert werden muss. Und da geht es nicht um Punkte, sondern da geht es direkt um Strafen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Storjohann.

Abg. Gero Storjohann (CDU/CSU): Ich würde nochmal gerne die Problematik „Tilgungsfrist zwei Jahre versus zweieinhalb Jahre“ aufgreifen. Herr Dr. Eichendorf, Sie hatten vorhin gesagt, dass Sie gerade bei diesen kleinen Verstößen – Geschwindigkeitsübertretung – jetzt die Gefahr sehen, dass man doch eher seinen Führerschein

verliert als bei der alten Regelung. Oder habe ich Sie falsch verstanden? Ich bitte Sie, dass Sie das noch einmal deutlich machen, auch vor dem Hintergrund, dass die Bundesländer sehr stark die zweieinhalb Jahre fordern. Wo ist nun der richtige Weg und was sollen wir nun tun?

Dr. Walter Eichendorf (DVR e. V.): Zwischen den zwei und zweieinhalb Jahren haben Sie nicht wirklich eine Chance, sich ganz begründet zu entscheiden. Das Argument ist ja ganz klar, dass durch die Umstellung auf das Rechtskraftprinzip und des Wegfalls dieser Überliegefristen tatsächlich die Verjährung verkürzt wird. Das soll ja nach dem Vorschlag des Bundesrates dadurch kompensiert werden, dass man dann statt zwei Jahre zweieinhalb Jahre macht. Kann man machen, da haben wir keine Position zu. Ich glaube auch nicht, dass man wirklich wahnsinnig begründet für die zwei oder die zweieinhalb Jahre argumentieren kann.

Der andere Punkt ist vielleicht ein ganz leichtes Missverständnis gewesen. Ich sehe es nicht so, dass z. B. Geschwindigkeitsverstöße dazu führen, dass man schneller als früher den Führerschein entzogen bekommt. Worauf ich hinweisen wollte war nur – und deswegen halte ich genauso wie Herr Dr. Dauer die jetzige Regelung beim Thema Alkohol und bei Geschwindigkeitsverstößen für ausreichend: Derjenige, der es einmal verseehtentlich macht und einmal mit 21 km/h durchgerauscht ist, der bekommt diesen Warnschuss durch den Eintrag. Und wenn er sich ansonsten regelgerecht verhält, passiert ja nichts. Derjenige, der regelmäßig und systematisch zu schnell fährt, den packt die alte Regelung, den packt auch die neue Regelung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir haben jetzt sehr viele Fragen ... ok, wir haben noch weitere Wortmeldungen. Dann noch Frau Lühmann und Herr Kühn.

Abg. Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Kiegeland und an Herrn Dr. Dauer. Vorher noch eine Einschätzung: Herr Eichendorf hat gesagt, das Zentralregister hat etwas zu tun mit Prävention. Bis jetzt war ich der Meinung, das Zentralregister ist ein Hilfsorgan für die Verwaltungsbehörde bei der Feststellung der Eignung einer Person, am motorisierten Kraftverkehr teilnehmen zu können oder nicht. Ich kann mich da irren, aber normalerweise ist es dieses Hilfsorgan. Wir brauchen es eigentlich nur für die Straßenverkehrsbehörden, für die Entscheidung, entziehe ich eine Fahrerlaubnis oder nicht, wie

beurteile ich die Person. Da kann man aber unterschiedlicher Meinung sein.

Herr Dr. Kiegeland, es geht mir um zwei Punkte: Einmal hat Frau Hänel vorhin den Vorschlag gemacht, dass man frühzeitig eine Intervention, z. B. ein verpflichtendes Gespräch mit der Polizei, durchführen sollte. Da würde ich gerne aus Ihrer Sicht wissen, ob es zielführend ist, dass derjenige, der mir den Punkt verschafft hat, dennoch mit mir reden soll, dass ich das zukünftig lassen möge. Und aus Ihrer Sicht nochmal die Frage: Welche Teile sollten rein, also welche sollten aus der psychologischen Sicht bepunktet werden. Also welche Verstöße sind für die Beurteilung relevant, ob dieser Kraftfahrer, diese Kraftfahrerin geeignet ist, am Straßenverkehr teilzunehmen oder nicht? Mir ist nämlich z. B. aufgefallen, dass eine fahrlässige Tötung nur dann eingetragen wird, wenn sie im Strafverfahren mindestens mit einem Fahrverbot belegt wird. Das würde heißen, eine fahrlässige Tötung ohne Fahrverbot würde eventuell dann als Geschwindigkeitsüberschreitung eingetragen werden, wenn es denn der Grund war. Gibt es da für Sie noch Unwuchten in diesem Katalog.

Die Frage an Herrn Dr. Dauer: Wir haben eben gehört: „BF 17“ ist eine super Sache und müsste eigentlich ausgeweitet werden. Sie haben aber auch gesagt, Sie möchten keinen Punkteabbau bei den Begleiterinnen und Begleitern von „BF 17“. Wie begegnen Sie dem Argument, dass man sagt, wenn wir „BF 17“ ausweiten wollen, dann dürfen wir nicht den Kreis der Leute, die da begleiten können, auch noch dadurch einschränken, dass sie keinen Punkteabbau machen können, dann müssen wir denen den Punkteabbau ermöglichen, damit wenigstens die noch begleiten können.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Kiegeland, bitte sehr!

Dr. Peter Kiegeland (BDP e. V.): Vielleicht zu Ihrer ersten Frage: Soll z. B. der Polizist, der mir diesen Punkt verpasst hat, das Gespräch führen? Erst einmal ist festzustellen: der Polizist verpasst natürlich niemandem den Punkt, sondern das ist eine Folge des eigenen Verhaltens. Der Polizist führt das letztlich nur aus. Ob alle Leute das so differenziert sehen würden, wage ich zu bezweifeln. Von daher spricht sicherlich einiges dafür, dass dieses Gespräch eventuell von einer neutraleren Instanz geführt werden sollte, wobei sicherlich zu berücksichtigen ist, dass ist auch schon mehrfach betont worden, dass der einmalige Verstoß in der Regel solch ein Gespräch nicht

rechtfertigt, sondern wir müssen sicherlich zwischen den Delikten unterscheiden, die mal passieren, wenn man am Straßenverkehr teilnimmt, was einfach für jeden Autofahrer irgendwann unvermeidlich ist, und dem systematischen Täter, also der bewusst einfach Regeln ignoriert. Für die letzte Gruppe ist sicherlich ein Gespräch mit einer neutraleren Instanz der bessere Weg.

Ob es Unwuchten in diesem Punktesystem gibt: Ich sage mal, vermutlich ja, denn ich kenne es nicht im Detail. Ich habe diese Einladung sehr kurzfristig bekommen, nämlich letzten Freitag, und habe mich nicht mehr in aller Ausführlichkeit vorbereiten können. Aber wie Herr Dr. Dauer und auch Herr Dr. Eichendorf sagten, sollte es letztlich darum gehen, tatsächlich verkehrssicherheitsrelevante Tatbestände in diesen Punktekatalog aufzunehmen und andere Dinge, die zwar wünschenswert zu regeln sind oder auch wünschenswert zu ahnden sind, z. B. die Feuerwehrezufahrten, gehören sicherlich in einen anderen Bereich.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Dr. Dauer.

Dr. Peter Dauer (Behörde für Inneres und Sport Hamburg): Zu dem Thema „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ und „Punkte für die Begleitperson“. Es ist heute so, dass für die Begleitperson festgelegt ist, dass sie bestimmte Voraussetzungen erfüllen muss. Sie muss mindestens 30 Jahre alt sein, muss seit mindestens fünf Jahre die Fahrerlaubnis haben und muss eine gewisse Verkehrsbewährung haben. Für diese Verkehrsbewährung ist festgelegt, dass diese Person nicht mehr als drei Punkte im Verkehrszentralregister haben darf. Bevor dieses Modell eingeführt worden ist, ist beim Verkehrsgerichtstag in Goslar eingehend diskutiert worden. Damals lautete der Vorschlag des Bundesverkehrsministeriums: Die Begleitperson darf bis zu sieben Punkte haben. Das ist damals beim Verkehrsgerichtstag auf helle Empörung gestoßen und es ist gesagt worden, eine Person, die sieben Punkte im Verkehrszentralregister hat, hat nicht die Verkehrsbewährung, um geeignet zu sein, als Begleitperson beim begleiteten Fahren ab 17 zu fungieren. Deswegen haben wir heute drei Punkte. Das entspricht auch der damaligen Forderung des Verkehrsgerichtstages.

Und nun ist mit der Reform vorgesehen, dass die Punkte für die Begleitperson von heute drei auf künftig zwei neue Punkte heraufgesetzt werden. Das entspricht nach heutiger Rechnung vier bis fünf Punkte. Das heißt also,

nach dem Vorschlag der Bundesregierung darf die Begleitperson nach heutiger Rechnung vier bis fünf Punkte haben. Und zusätzlich soll hier der freiwillige Punkteabbau durch Seminarteilnahme durch – sage ich mal – die Hintertür eingeführt werden, in dem die Person, die freiwillig an einem Seminar teilgenommen hat, dann sogar drei neue Punkte haben darf. Das sind nach heutiger Zählung sechs bis sieben Punkte. Da sind wir also wieder an der Grenze angekommen, die damals vom Verkehrsgerichtstag mit Empörung zurückgewiesen worden ist. Ich halte schon die Heraufsetzung der Punkteschwelle für die Begleitperson unter normalen Umständen auf nach heutiger Rechnung vier bis fünf Punkte für nicht hinnehmbar und würde das ablehnen, weil eine Person, die nach heutiger Rechnung vier bis fünf Punkte im Verkehrszentralregister hat, nicht die Verkehrsbewährung hat, um wirklich als Begleitperson beim begleiteten Fahren ab 17 fungieren zu können. Erst recht lehne ich die Heraufsetzung bei freiwilliger Seminarteilnahme auf nach heutiger Rechnung sechs bis sieben Punkte ab. Wir wissen überhaupt nicht, ob dieses Seminar irgend etwas im Sinne der Verkehrssicherheit bringt, vielleicht weiß man das in fünf Jahren, aber heute weiß man das nicht. Deswegen lehne ich das ab. Wenn das Bestreben dabei sein sollte, den Kreis der potenziellen Begleitpersonen zu erweitern, ist das natürlich ein ehrenwertes Ziel. Ich meine aber, dass eine Erweiterung des Kreises der Begleitpersonen nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit eingeführt werden darf und halte es deswegen für fatal, wenn Personen hier zu potenziellen Geleitpersonen gemacht werden sollen, die man als nicht geeignet einstufen muss.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Kühn.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich hätte zum Abschluss eine Frage an die Bundesregierung. Von verschiedenen Expertinnen und Experten, aber auch in den schriftlichen Stellungnahmen ist nochmal die Farbgebung des Punktetachos angesprochen worden. Grün ist natürlich eine sehr schöne Farbe, aber in dem Zusammenhang, glaube ich, nicht angebracht. Denn „drei Punkte - grüner Bereich“ bedeutet, man ist dreimal mit Tempo 60 km/h durch eine Tempo 30 km/h Zone vor einer Schule gefahren und das sei sozusagen optisch im grünen Bereich.

Daher frage ich die Bundesregierung, ob bei der Darstellung der Reform künftig vielleicht eine andere Farbgebung dieses Punktetachos in Erwägung gezogen wird, damit nicht Dinge suggeriert werden, die, glaube ich, nicht alle in unserem Interesse liegen, nämlich, dass es akzeptabel sei, dass jemand drei Punkte hat und es sei alles noch in Ordnung.

Vorsitzender: Vielen Dank, Kollege Kühn! Damit zum Abschluss der Anhörung Kollege Scheuer.

PSts Dr. Andreas Scheuer (BMVBS): Ich respektiere jede Frage aus dem parlamentarischen Raum, aber diese Frage zeigt, dass Sie sich doch einige Fragen so aus der Not heraus noch herauspressen, auf die letzten paar Minuten der Anhörung. Wenn wir jetzt über Farbenlehre reden, lade ich Sie sehr herzlich ein, einfach mit der Werbeagentur von uns nochmal Extratermine zu machen, um dann darüber zu diskutieren, welche Farbe wir nehmen. Ich glaube, der Hintergrund des Ganzen war einfach, eine Ampel zu symbolisieren, die jeder aus dem Straßenverkehr kennt. Und wenn man jetzt hier in Anhörungen, wo es wirklich um inhaltliche Themen der Reform geht, die weitreichend sind, um ein transparenteres, einfacheres und gerechteres Punktesystem hinzubekommen, dann über Farben redet.... Herrn Kühn, ich lade Sie immer sehr herzlich ein, und grün ist für uns auch eine schöne Farbe, und seien Sie froh, dass sie mal vorkommt, die grüne Farbe, bei uns im Haus.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es wäre schon nett, wenn so etwas ernsthaft beantwortet wird. Wenn Ihr eigener Wissenschaftlicher Beirat das Thema anspricht, dann ist es keine belanglose Frage.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir sind jetzt beim Abschluss der Anhörung. Ich danke der Expertin und den Experten!

Schluss der Sitzung: 10.30 Uhr

Dr. Anton Hofreiter, MdB
Vorsitzender

Öffentliche Anhörung am 17. April 2013

zum

- **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

BT-Drucksache 17/12636

Inhaltsverzeichnis

Stellungnahmen der Sachverständigen

- **A-Drs. 17(15)535-A** **S. 23**
ADAC e. V.
- **A-Drs. 17(15)535-B** **S. 30**
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)
- **A-Drs. 17(15)535-C** **S. 40**
Verwaltungsgericht München
- **A-Drs. 17(15)535-D** **S. 48**
Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)
- **A-Drs. 17(15)535-E** **S. 50**
Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres und Sport
- **A-Drs. 17(15)535-F** **S. 63**
TU Dresden
Lehrstuhl für Verkehrspsychologie
- **A-Drs. 17(15)535-G** **S. 67**
Berufsverband Deutscher Psychologinnen
und Psychologen e. V.

Deutscher Bundestag
Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache
17(15)535-A



ADAC e.V. · 81360 München

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

verkehrsausschuss@bundestag.de

10. April 2013

Leiter Verkehrsrecht
Dr. Markus Schäpe
☎ (089) 76 76 67 56
☎ (089) 76 76 84 33
✉ markus.schaepe@adac.de

**Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
und anderer Gesetze**
Gesetzentwurf der Bundesregierung (Stand: 06.03.2013)
BT-Drucksache 17/12636

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Ziele der sog. Punktereform und deren geplante Umsetzung durch die Bundesregierung werden vom ADAC als Vertreter von über 18,5 Millionen Mitgliedern ausdrücklich begrüßt. Dies betrifft nicht nur die Vereinfachungen im Register, sondern auch die angestrebte Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine stärkere Betonung schwerer Ordnungswidrigkeiten.

Das Reformvorhaben hat zahlreiche Fragen aufgeworfen:

1. Welche Verstöße sollen überhaupt im Register eingetragen werden?
2. Wie lange soll die Eintragung gespeichert bleiben?
3. Wie sollen die Eintragungen bewertet werden?
4. Welche Maßnahmen sind angemessen?
5. Welche Erwartungen werden mit dem Fahreignungsseminar verbunden?
6. Ist ein Anreiz für die freiwillige Seminarteilnahme berechtigt?
7. Sind die Übergangsvorschriften sachgerecht?
8. Bedarf es einer grundlegenden Überarbeitung des Bußgeldkataloges?
9. In welchem Umfang werden die Ziele des Reformvorhabens erreicht?
10. Ist das geltende System besser als die geplante Neuregelung?

Diese Fragen werden nachfolgend aus Sicht der Verkehrsteilnehmer beantwortet:

Allgemeiner Deutscher
Automobil-Club e.V.
Hansastr. 19
80685 München

Telefon: (0 89) 76 76 0
Telefax: (0 89) 76 75 25 00
www.adac.de
adac@adac.de

Bayrische Landesbank München (BLZ 700 500 00) Konto-Nr. 55 830
IBAN: DE 25 7005 0000 0000 0558 30 - BIC: BYLA DE 33
Commerzbank AG München (BLZ 700 800 00) Konto-Nr. 3 010 223 00
IBAN: DE 91 7908 0000 0301 0223 00 - BIC: COMDE333
Postbank AG München (BLZ 700 100 80) Konto-Nr. 12 27-805
IBAN: DE 28 7001 0080 0001 2278 05 - BIC: P212 2333

Steuer-Nr. 143/210/30174

Mitglied von
Member of





[Redacted text block containing multiple paragraphs of illegible content]





[Redacted text block]



■

[Redacted text block]





[Redacted text block]



■

[Redacted text block]





[Redacted text block containing multiple lines of illegible content]





Berlin / Bonn, April 2013

Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

„Viertes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze“
(Reform des Verkehrszentralregisters) auf Bundestags-Drucksache 17/12636 zur
Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen
Bundestages am 17. April 2013

Vorbemerkung:

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat von Beginn der Debatte, die spätestens seit der Empfehlung des 47. Verkehrsgerichtstages 2009 und der Aufnahme des Reformwillens hinsichtlich des Verkehrszentralregisters in den Koalitionsvertrag von CDU, CSU und FDP nach der Bundestagswahl 2009 geführt wurde, die **Notwendigkeit einer Reform** der bestehenden Regeln betont und die Reformabsicht **ausdrücklich begrüßt**. Der **Vorstand des DVR** beschäftigte sich intensiv mit dem Thema und fasste auf Basis der im DVR-Vorstandsausschuss Recht hierzu geführten Diskussion am 19.04.2012 einen **Beschluss**.

Die Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Referentenentwürfen in der ersten Fassung vom 29.10.2012 haben wir sowohl durch eine ausführliche schriftliche Stellungnahme, als auch durch die **Beteiligung an der Verbändeanhörung** am 09.11.2012 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wahrgenommen. Für die Möglichkeit, dies auch als Sachverständige in der Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zum Gesetzentwurf der Bundesregierung tun zu können, bedanken wir uns. Die vorliegende Stellungnahme behandelt die Schwerpunkte der VZR-Reform der Übersichtlichkeit halber anhand der **Reihenfolge**, wie diese in den „**Eckpunkten** für die Ausarbeitung der Neuregelungen des bisherigen Verkehrszentralregisters (VZR)“ vom 29.10.2012 vom BMVBS versandt wurden, mit Verweis auf die entsprechenden Regelungen im Gesetzentwurf.

Neue Begrifflichkeit:

Der DVR **begrüßt** sowohl die **Umbenennung** von Verkehrszentralregister zu Fahreignungsregister (FaER), als auch die von Mehrfachtäterpunktesystem zu Fahreignungsbewertungssystem. Beide Bezeichnungen verdeutlichen, dass die **Fahreignung in den Mittelpunkt** des neuen Systems gestellt werden soll. Das ist aus Sicht der Verkehrssicherheit ausdrücklich wünschenswert, denn diese Frage muss im Zentrum bei der Betrachtung einer jeden Fahrerkarriere ebenso wie möglichen Bewertungen und Interventionsmöglichkeiten im neuen Fahreignungsregister stehen.

Regelungen über die Erfassung im Fahreignungsregister (FaER):

Sehr **positiv** stellt sich aus Sicht des DVR die grundsätzliche Ausrichtung der VZR-Reform auf eine **Konzentration auf die** für die **Verkehrssicherheit** relevanten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten dar. Selbstverständlich müssen auch Straftaten, die im Zusammenhang mit einem Kraftfahrzeug begangen werden, geahndet werden. Hierfür ist das Strafrecht das richtige Rechtsgebiet, ohne dieses in Zusammenhang mit verwaltungsrechtlichen Fragen der Fahreignung zu bringen.

Dass im Rahmen der Reform **alle** im FaER zu erfassenden **Straftaten und Ordnungswidrigkeiten abschließend** in der Anlage 13 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) abschließend **aufgeführt** werden, ist für eine Stärkung der Transparenz für die Verkehrsteilnehmer **sinnvoll**. Dies schafft Klarheit und Rechtssicherheit.

Ebenfalls zur **Klarheit und Transparenz** trägt die Schaffung einer **neuen Systematik der Punkteverteilung und Bewertung** bei. Dies lässt für die Betroffenen eine einfachere Erkennbarkeit, welcher Verstoß in welcher Weise bewertet wird, zu. Diese können auch leichter erkennen, welche Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörden zu erwarten sind. Da nun bei einem niedrigeren Punktestand die Fahrerlaubnis entzogen werden soll, ist aus Sicht der Verkehrssicherheit **gegen die geringere Differenzierung** im Vergleich zu den vier verschiedenen Punktekategorien des alten Systems **nichts einzuwenden**. Grundsätzlich steht der **DVR** auch einer Erweiterung der ursprünglich geplanten Zwei-Punkte-Differenzierung hin zu einer **Erweiterung um einen dritten Punkt offen gegenüber**.

Bestimmungen über die Führung des Fahreignungsregisters - FaER

Der DVR **begrüßt die Einführung fester Lösungsfristen** im Sinne der Klarheit für die Verkehrsteilnehmer und die damit verbundene Steigerung der Regelakzeptanz. Das gilt auch für den **sinnvollen Wegfall der Tilgungshemmung**. **Positiv** bewertet der DVR die Absicht, zukünftig **bei Alkohol- und Drogendelikten unmittelbar die zuständige Fahrerlaubnisbehörde zu informieren**. Das gibt

dieser die Möglichkeit, Auffälligkeiten im Zusammenhang mit diesen die Verkehrssicherheit besonders gefährdenden Delikten frühzeitig wahrzunehmen und die Fahrerkarriere genau zu beobachten.

Die **Anhebung** der Verwarnungsgeldobergrenze auf 65 € und der Eintragungsgrenze auf 70 € begrüßt der DVR als systemimmanent **sinnvoll im Rahmen des neuen Bewertungssystems**. Zudem beziehen sich diese Erhöhungen auf Verstöße, die die Verkehrssicherheit oft massiv gefährden und daher auch angemessen sanktioniert werden sollten. Das gilt auch vor dem Hintergrund der Bußgeldhöhen in anderen europäischen Ländern.

Im Sinne der Transparenz ist es für die Betroffenen **positiv**, ihren **Punktstand** aus dem FaER **abfragen** zu können. Das gilt ebenso für das Vorhaben, bei Verstößen dem Betroffenen unmittelbar eine mögliche Punkterelevanz mitzuteilen.

Übergangsregelungen

Der DVR **begrüßt**, dass mit der Einführung des neuen Systems **keine generelle Amnestie** für Verkehrssünder gewährt wird und die in § 65 Abs. 3 Nummer 4 StVG vorgeschlagenen **Regelungen zur Überführung bestehender Punkte**.

Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems

Ein zentraler Punkt in der Debatte um das Reformvorhaben ist die Einrichtung eines neu konzipierten **Fahreignungsseminars**. Es ist aus Sicht der Verkehrssicherheit das **Herzstück der VZR-Reform**. Als rehabilitative Interventionsmaßnahme für auffällig gewordene Kraftfahrer soll es diese zu **Verhaltensänderungen** bewegen und hat hierfür bei **qualitativ hochwertiger Ausgestaltung** auch **großes Potenzial**. Daher hat der DVR sich diesem Gebiet der VZR-Reform mit besonderer Intensität gewidmet.

Der DVR **begrüßt** deshalb einige der **Änderungen**, die sich nach der Besprechung mit den Vertretern der Länder und der Anhörung mit den beteiligten Verbänden ergeben haben, da sie sich unserer Ansicht nach sehr positiv auf die Qualität des neuen Fahreignungsseminars auswirken werden:

- Die Beibehaltung der Seminare für die Lehrgangleiter, die die Leiter der Seminare ausbilden (sog. **Mutterseminare**)
- Die Zulassung **verschiedener Lehrmethoden** im Rahmenlehrplan für die Fahreignungsseminare

Verbesserungsvorschläge des DVR zum Fahreignungsseminar

Bei einigen Punkten des Fahreignungsseminars, die im Folgenden erläutert werden, könnte sich der DVR noch **weitergehende Lösungen** vorstellen und hat daher **detaillierte Änderungsvorschläge** erarbeitet.

- **Beibehaltung** der Möglichkeit zum **freiwilligen Seminarbesuch mit Abzug von Punkten**
- **Engere Verzahnung** zwischen verkehrspsychologischen und verkehrspädagogischen Teil des Fahreignungsseminars
- Detaillierte Regelungen zur **Qualitätssicherung und Evaluation** des Fahreignungsseminars
- Änderungen im Begründungsteil hinsichtlich der **Bewertung der bestehenden Aufbauseminare**

Fahreignungsseminar, 1.: Freiwilliger Seminarbesuch

Im Rahmen der gesellschaftlichen Debatte um die VZR-Reform wurde bei den Fahreignungsseminaren in der medialen und politischen Diskussion in letzter Zeit (z.B. in der ersten Lesung des vorliegenden Gesetzentwurfs im Plenum des Deutschen Bundestages am 15. März 2013) auch wieder die Frage aufgeworfen, inwieweit das Punktesystem ein Bonussystem beinhalten sollte, das die aus eigenem Antrieb erfolgende Teilnahme an einem solchen Fahreignungsseminar neuerer Ausgestaltung mit einem Abzug von Punkten positiv honorieren würde. Der DVR würde die Beibehaltung einer **Punkteabbaumöglichkeit** durch freiwillige Teilnahme an einem Fahreignungsseminar ausdrücklich **unterstützen**. Neben der sinnvollen Verpflichtung zu einer solchen Maßnahme bei einem Punktestand ab sechs Punkten sollte es auch bereits bei einem Punktestand von einem Punkt bis zu fünf Punkten die Möglichkeit geben, mit der Teilnahme an einem solchen Seminar seinen Punktestand wieder zu reduzieren. Dieser Anreiz würde die **Motivation zur Teilnahme** an einem solchen kostenpflichtigen, aber der Verkehrssicherheit dienlichen **Seminar, erhöhen**. Eine diesbezügliche Änderung könnte in § 4 Abs. 5 Nummer 1 StVG erfolgen.

Beim Punktebewertungssystem geht es nicht um straf- oder ordnungswidrigkeitenrechtliche Sanktionen, sondern um präventive Maßnahmen zur Gefahrenabwehr. Hauptziel des Fahreignungsseminars ist es, das Verhalten von auffälligen Kraftfahrern dahingehend zu verändern, dass diese zukünftig **regelkonformer, sicherer und risikoärmer** am Straßenverkehr teilnehmen und damit Gefahren für Leib oder Leben anderer Verkehrsteilnehmer abgewendet werden.

Dabei kann eine freiwillige Teilnahme an einem Fahreignungsseminar die Vermeidung von Nachteilen, aber auch die Inanspruchnahme von Vorteilen zur Folge haben. Gerade die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Vorteilen stellt eine hohe Motivation dar, sein Verhalten zu ändern. Mit einer freiwilligen Teilnahme, verbunden mit einem Bonus, noch vor Eintritt des Zeitpunktes der unumgänglichen, obligatorischen Teilnahme, ist die **Bereitschaft zur Änderung von Verhalten höher**. Die Entscheidung zur Teilnahme erfolgt **selbstgesteuert** und **eigenverantwortlich** und wird so einen **größeren Effekt** aufweisen als eine **"erzwungene" Teilnahme**. Dies wurde explizit in der in der Begründung zum Gesetzesentwurf herangezogenen Evaluation von Kolberg-Ramm 2005 (vgl. u.a. S. 68) beschrieben: *„Gibt es eine Veränderung in der Schwere der Verstöße nach einem Besuch eines Aufbauseminars und unterscheiden sich Seminarbesucher hinsichtlich dieser Verstöße von den Kontrollgruppen? (...) Während des zweijährigen Legalbewährungszeitraums reduzierte sich der Anteil der Straftaten an den Gesamteintragungen bei allen Probanden. Eine deutliche Reduktion des Anteils der Straftaten zeigt sich bei Seminarteilnehmern, die die Nachschulung freiwillig absolvierten. Verglichen mit einem 2-jährigen Zeitraum vor Seminarbeginn reduzierte sich hier der Anteil signifikant um 64%.“*

Vergleichbare Effekte konnten z.B. auch im Rahmen der schulischen Bildung belegt werden. Bätz, Damerau, Höschen und Wilde (Universität Bielefeld, 2008) zeigten Effekte auf, die freiwilliges Lernen in Zusatzangeboten nach sich ziehen. Dabei begründen sie diese Effekte mit der Selbstbestimmungstheorie (Self-Determination Theorie SDT, Deci & Ryan, University of Rochester, 1985, 1993, 2000), die besagt, dass Selbstbestimmtheit (selbstgesteuert) die Qualität der Motivation einer handelnden Person bestimmt.

Das immer wieder geäußerte Argument, eine Teilgruppe der wiederholt auffällig werdenden Personen, wolle ihr Verhalten gar nicht verändern, könne sich dann aber durch freiwillige Teilnahme am Fahreignungs-Seminar gewissermaßen "freikaufen", geht fehl, weil es darauf nicht ankommt. Gerade weil das **Punktesystem** nicht der Sanktionierung des Fehlverhaltens Einzelner, sondern der **Gefahrenabwehr dient**, ist eine Abwägung zu treffen, zwischen dem möglichen Missbrauch einer Punkteabbaumöglichkeit durch Einzelne und dem Schutz vieler anderer Verkehrsteilnehmer. Sofern es gelingt, eine Vielzahl von Personen durch die Einräumung der Möglichkeit einer freiwilligen Teilnahme am Fahreignungsseminar frühzeitig verhaltensändernd positiv zu beeinflussen, wirkt sich dies zielführend auf die Abwehr von Gefahren für die anderen Verkehrsteilnehmer aus.

Der DVR geht davon aus, dass eine Teilnahme am neu konzipierten Fahreignungsseminar, bei vielen Teilnehmern, das Verhalten im Straßenverkehr positiv beeinflussen wird. Von daher ist es sinnvoll, mit einem Anreiz dafür zu sorgen, dass **möglichst viele auffällig gewordene Verkehrsteilnehmer** freiwillig und in einem frühen Stadium des Punktbewertungsverfahrens das Seminar besuchen. Insofern spricht sich der DVR ausdrücklich dafür aus, die Möglichkeit zu eröffnen,

freiwillig am Fahreignungsseminar teilzunehmen **und dafür einen oder mehrere Punkte abbauen** zu können. Damit wäre der Zweck des Punktesystems - die Gefahrenabwehr - frühzeitig erfüllt.

Fahreignungsseminar, 2.: Abstimmung zwischen Verkehrspädagogik und Verkehrspsychologie

Im § 4a Abs. 2 StVG und im § 42 Abs. 1 FeV wird gefordert, dass sich die **Seminarleiter der beiden Teilmaßnahmen** durch gegenseitige Information aufeinander **abzustimmen** haben. Wie diese Abstimmung durchgeführt wird und welcher Inhalt ihr zugrunde gelegt werden soll, ist zur Zeit nicht festgelegt.

Unter **didaktischen Gesichtspunkten sollte folgender Aufbau und folgende Abstimmung** erfolgen (siehe Schaubild auf Seite 7):

Das erste zu besuchende Modul ist das Modul 1 Verkehrspädagogik mit dem Seminarüberblick. Der Seminarleiter Verkehrspädagogik informiert den Seminarleiter Verkehrspsychologie nach der Durchführung des Modul 1 über die individuelle Fahrerkarriere (Nr. 2), den durchgeführten deliktbezogenen Baustein 6.1 sowie die Arbeitsaufträge aus der Nr. 8 Übungen zur Selbstbeobachtung.

Das zweite zu absolvierende Modul ist das Modul 1 Verkehrspsychologie. Dabei hat der Seminarleiter Verkehrspsychologie die Informationen unter Punkt 1 (innere, äußere Bedingungen) zu berücksichtigen. Mit den Bausteinen Nr. 3 und 4 hat der Seminarleiter Verkehrspsychologie auch die Durchführung des Bausteins 8 (Übungen zur Selbstbeobachtung) zu unterstützen.

Das dritte zu besuchende Modul ist das Modul 2 Verkehrspädagogik. Dabei hat der Seminarleiter Verkehrspädagogik nach Abschluss den Seminarleiter Verkehrspsychologie über die Ergebnisse des Punkts 9 (Hausaufgabe) zu unterrichten.

Das vierte zu besuchende Modul ist das Modul 2 Verkehrspsychologie.

Das fünfte zu besuchende Modul ist das Modul 3 Verkehrspsychologie.

Die beschriebene Vorgehensweise kann in § 4a StVG und § 42 FeV **wie folgt normiert werden:**

§ 4a Absatz 2 StVG Fahreignungsseminar

Das Fahreignungsseminar besteht aus einer verkehrspädagogischen und aus einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme, die aufeinander (nach § 42 FeV) abzustimmen sind. (...). Das Nähere regelt die FeV.

§ 42 StVG Fahreignungsseminare

(1) Das Fahreignungsseminar besteht aus einer verkehrspädagogischen und aus einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme. Das Seminar beginnt mit dem Modul 1 der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme und ist in folgender Reihenfolge zu durchlaufen:

1. Modul 1 Verkehrspädagogik
2. Modul 1 Verkehrspsychologie
3. Modul 2 Verkehrspädagogik
4. Modul 2 Verkehrspsychologie
5. Modul 3 Verkehrspsychologie

Die Teilmaßnahmen sind durch gegenseitige Informationen der jeweiligen Seminarleiter aufeinander abzustimmen.

(3) (...) anfügen nach Nr. 8

Der Seminarleiter Verkehrspädagogik hat den Seminarleiter Verkehrspsychologie über die Ergebnisse der Bausteine „individuelle Fahrerkarriere“ und „Übungen zur Selbstbeobachtung“ zu informieren und mitzuteilen, welcher deliktbezogene Baustein durchgeführt wurde.

(4) (...) anfügen nach Nr. 1

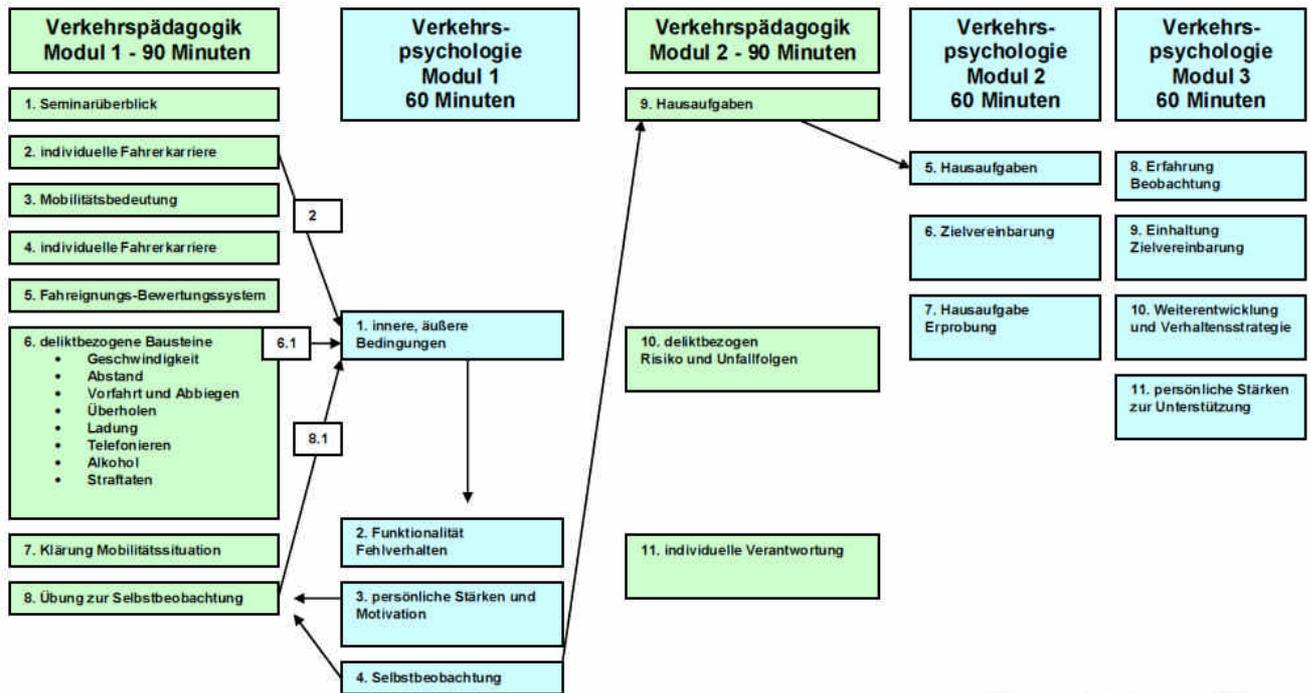
Der Seminarleiter Verkehrspädagogik hat den Seminarleiter Verkehrspsychologie über die Ergebnisse der Hausaufgabe zu informieren.

(7) (...) Sitzung 1 der verkehrspsychologischen Maßnahme dient der Verhaltensanalyse und der Entwicklung eines funktionalem Bedingungsmodells. Dabei hat der Seminarleiter Verkehrspsychologie die Informationen des Seminarleiters Verkehrspädagogik zu berücksichtigen. Sie umfasst (...).

dann anfügen nach Nr. 4

Dabei hat der Seminarleiter Verkehrspsychologie die Durchführung der „Übung zur Selbstbeobachtung“ aus der „Verkehrspädagogik“ motivierend zu unterstützen.

Schaubild 1: Fahreignungsseminar im Überblick – Abstimmungsbedarf (§ 4a Abs. 2 StVG und § 42 Abs. 1 FeV)



DVR, November 2012

Im Gegensatz zu dem sehr detaillierten Lehrplan für den verkehrspädagogischen Teil **fehlt** für den **verkehrspsychologischen Teil ein Rahmenlehrplan** derzeit gänzlich. Hier sollten unbedingt noch Rahmenrichtlinien entworfen werden, damit auch die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme innerhalb dafür klar vorgegebener Ziele und Leitlinien vergleichbar und evaluierbar wird. Durch den Rahmenlehrplan ließe sich darüber hinaus auch die oben angesprochene Verzahnung mit dem verkehrspädagogischen Teil optimal gewährleisten. Für die **praktische Umsetzung des Seminars** auch durch die Behörden sind **solche Vorgaben essentiell notwendig**.

Fahreignungsseminar, 3.: Qualitätssicherung und Evaluation

In der Begründung zum Fahreignungsseminar wird explizit auf die EU-Programme „DRUID“ und „ANDREA“ verwiesen. Insbesondere beim EU-Projekt „ANDREA“ wurden auch die Aufbauseminare ASF und ASP des DVR betrachtet und ausgewertet.

Wie in der Begründung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes auf Seite 25 unter g) bereits angesprochen, werden mit dem EU-Projekt „ANDREA“ folgende Empfehlungen abgegeben, die in die rechtlichen Bedingungen eingearbeitet werden müssten:

1. Ein **Programm** muss **maßgeschneidert** zu den Defiziten der jeweiligen Zielgruppe passen. Zumindest muss eine Unterscheidung zwischen alkoholauffälligen Lenkern und Lenkern mit anderen Verkehrsverstößen und zwischen jungen Fahranfängern und erfahrenen Lenkern erfolgen.
2. **Kursleiter/innen müssen hinreichend ausgebildet sein**, um über die Kompetenz zu verfügen, eine professionelle Klient-Trainer Beziehung mit den unfreiwilligen Teilnehmern, die nur über ein geringes Problembewusstsein verfügen, aufzubauen.
3. **Qualitätssicherung ist primär Aufgabe des Staates**, denn der Hauptkunde ist die Allgemeinheit. Daher müssen Kursprogramme durch offizielle Institutionen zugelassen werden, wobei einerseits Inhalte und andererseits Voraussetzungen zu prüfen sind:
 - Das Programm muss in einem **Manual** schriftlich festgehalten sein.
 - Die **Grundausbildung**, die spezifische Zusatzausbildung sowie die Weiterbildung der Kursleiter **muss definitiv geregelt** sein.
 - **Programmevaluationen** müssen durchgeführt werden. Hierbei ist aus Sicht des DVR positiv, dass zwischenzeitlich eine Evaluation in der Begründung zum StVG-Entwurf verbindlich zugesagt wurde. Dies muss

bald mit detaillierten Regelungen ergänzt werden, um ein hohes Qualitätsniveau ebenso wie eine breite Akzeptanz des neuen Seminars dauerhaft zu gewährleisten.

Fahreignungsseminar, 4.: Begründungen zum Gesetzesentwurf

Auf Seite 52 des Gesetzesentwurfs werden die Aufbau-seminare nach § 4 StVG mit der Begründung in Frage gestellt, dass "kein eindeutiger Wirksamkeitsnachweis" der Seminare "erbracht werden konnte". Damit wird ein falscher Eindruck erweckt, da hierzu bisher noch gar keine Evaluation stattgefunden hat. Wir schlagen vor, diesen Satz zu streichen und stattdessen die Neuentwicklung des Seminars folgendermaßen zu begründen: "Durch die im Vergleich zum bisherigen Aufbau-seminar neu hinzugekommene verkehrspsychologische Komponente wird auf das Verhalten der Fahrerlaubnisinhaber in einer erweiterten Form Einfluss genommen."

Abschlussbemerkung

Abschließend möchte der DVR betonen, dass er die Reform des Verkehrszentralregisters als **einen Baustein** zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sieht, dem zeitnah **weitere Maßnahmen wie die Verbesserung der Fahranfängervorbereitung folgen** sollten, um die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 der Bundesregierung und des vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Antrages „Die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter verbessern“ (Drs 17/5530) erreichen zu können.

Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregi...

Betreff: Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung betr. die Änderung des Punktsystems

Von: "Zwerger, Dietmar (VG M)" <Dietmar.Zwerger@vg-m.bayern.de>

Datum: 12.04.2013 08:50

An: <verkehrsausschuss@bundestag.de>

Sehr geehrte Damen und Herren,
in Anlage erhalten Sie meine Stellungnahme.
Mit freundlichen Grüßen
Zwerger

Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Ausschussdrucksache

17(15)535-C

Anhänge:

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Viertes
Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze
vom 6.docx

27 Bytes

Deutscher Bundestag
PA 15

12. April 2013

Tag Nr.

[Handwritten signature]

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Viertes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 6. März 2013, BT-Drs. 17/12636

Dietmar Zwerger, Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht München

1. Reformbedarf des Punktsystems

Das derzeit in § 4 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) geregelte Punktsystem ist für die Praxis – auch die Verwaltungsbehörden – mittlerweile schwer zu handhaben. Die Berechnung des Punktestandes bei Mehrfachtätern, die häufig mehr als 10 Eintragungen aufweisen, zu unterschiedlichen Zeitpunkten unter Berücksichtigung der Tilgungshemmung ist aufwändig und bei einer Massenverwaltung¹ fehleranfällig. Solche Fehler führen nicht nur dazu, dass gegenüber einem Betroffenen zu Unrecht Maßnahmen nach dem Punktsystem bis hin zum Entzug der Fahrerlaubnis angeordnet werden. Das führt auch dazu, dass Maßnahmen zu spät getroffen werden, d.h. die maßgeblichen Punkteschwellen längst erreicht bzw. überschritten werden, bevor die gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen ergriffen werden. Erst recht für den Bürger erscheint das System verworren. Hierbei sollen nur die zwei wesentlichsten Punkte dargestellt werden.

a) Dabei ist zunächst das **Zusammenspiel des Punktsystems mit den in § 29 StVG geregelten Tilgungsfristen** für Eintragungen komplex:

- Für die Berechnung des Punktestandes muss zunächst beachtet werden, dass die in § 29 Abs. 1 StVG geregelten **Tilgungsfristen (2/5/10 Jahre)** bei gerichtlichen und verwaltungsbehördlichen **Bußgeldentscheidungen mit der Rechtskraft** der Entscheidung (§ 29 Abs. 4 Nr. 3 StVG), bei **strafergerichtlichen Entscheidungen mit dem Tag des Urteils bzw. der Entscheidung** (§ 29 Abs. 4 Nm. 1 und 2 StVG) beginnen.

- Die Tilgungsfrist läuft bei einer Entziehung der Fahrerlaubnis erst an („**Anlaufhemmung**“), wenn dem Betreffenden wieder eine Fahrerlaubnis erteilt ist, spätestens jedoch nach 5 Jahren (§ 29 Abs. 5 StVG).

- Am kompliziertesten sind die Regelungen über die **Tilgungshemmung**:

-- Nach § 29 Abs. 6 Satz 1 StVG muss die **Tilgungsreife der jüngsten Eintragung** abgewartet werden, bevor ältere Eintragungen gelöscht werden dürfen. Das gilt allerdings nicht im Verhältnis einer tilgungsreifen Eintragung wegen einer Straftat zu einer später hinzugekommenen Eintragung wegen einer Ordnungswidrigkeit (§ 29 Abs. 6 Satz 3 StVG). Eintragungen wegen Ordnungswidrigkeiten sind jedoch spätestens nach Ablauf von 5 Jahren ohne Rücksicht auf die Tilgungshemmung zu tilgen (§ 29 Abs. 6 Satz 4 StVG – wiederum ausgenommen Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG).

-- Zu einer weiteren Ablaufhemmung führt die **Überliegefrist** (§ 29 Abs. 6 Satz 2, Abs. 7 Satz 1 StVG). Wird eine Tat vor Eintritt der Tilgungsreife der letzten Eintragung begangen, hat sich der Führerscheininhaber nicht bewährt, sodass eine Löschung nicht eintreten sollte. Um zu verhindern, dass bis zum Eintritt der Rechtskraft der Eintragung für die neue Zuwiderhandlung eine Löschung der früheren Eintragungen folgt, wird die Tilgung gehemmt, wenn der neue Verkehrsverstoß innerhalb eines

¹ Derzeit sind über 9 Millionen Kraftfahrer im Verkehrszentralregister eingetragen, vgl. www.kba.de; vgl. zur Problematik auch Zwerger, 47. VGT 2009, 360

Jahres nach Tilgungsreife der alten Eintragung zu einer Eintragung im Verkehrszentralregister führt.

Um den Anreiz zur Einlegung „taktischer Rechtsmittel“ zu nehmen, die allein zum Ziel haben, die Eintragung einer Zuwiderhandlung im Verkehrszentralregister (nach § 28 Abs. 3 StVG werden nur rechtskräftige Entscheidungen im Verkehrszentralregister eingetragen) hinauszuzögern, wurde die **Überliegefrist mit Wirkung zum 1. Februar 2005 von zuvor drei Monaten auf ein Jahr² verlängert**. Nach Erkenntnissen des Kraftfahrt-Bundesamtes hat sich diese Verlängerung jedoch in nicht erkennbarer Weise auf die Zahl der Rechtsbehelfe gegen Bußgeldentscheidungen ausgewirkt.³

b) Nach derzeitiger Rechtslage ist **nicht geregelt, wann sich Punkte** für das Ergreifen von Maßnahmen nach dem Punktsystem **ergeben**. Für die Beantwortung der Frage, wann sich „Punkte ergeben“ (§ 4 Abs. 3 Satz 1 StVG) kann man entweder auf die **Begehung der verkehrsrechtlichen Zuwiderhandlung (das sogenannte „Tattagprinzip“)** oder die **rechtskräftige Ahndung der Zuwiderhandlung (das sogenannte „Rechtskraftprinzip“)** abstellen. Das **Bundesverwaltungsgericht** hat sich in seinem Urteil vom 25. September 2008⁴ für das „**Tattagprinzip**“ entschieden, um eine möglichst frühzeitige Einwirkung der Maßnahmen des Punktsystems auf den Führerscheininhaber zu ermöglichen. Bis zur Entscheidung des höchsten deutschen Verwaltungsgerichts war diese Frage in der Rechtsprechung und Literatur umstritten⁵.

c) Angesichts der Kompliziertheit der Regelungen, die in der Praxis zu Problemen bei der Rechtsanwendung bei allen Beteiligten führen, sowie der Erkenntnis, dass die Unfallwahrscheinlichkeit mit der Zahl der Eintragungen – unabhängig von der Schwere der Zuwiderhandlungen – steigt⁶, hat der **Arbeitskreis VII des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2009 „Probleme mit den Punkten“** u.a. folgende Empfehlungen abgegeben: „1. Eine Vereinfachung der Vorschriften des bestehenden Punktsystems ist dringend erforderlich. 2. Die Tilgungshemmung und die Überliegefrist sollen entfallen und gleichzeitig die Tilgungsfristen des § 29 Abs. 1 StVG und die Punkteschwelle überprüft werden. ...“

2. Forderungen des Arbeitskreises V des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2013

Die geplante Neuregelung des Punktsystems war Gegenstand des Arbeitskreises V „Reform des Punktsystems“ des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2013 (23. bis 25.1.2013) Dort wurde der Entwurf intensiv diskutiert. In den **Empfehlungen fordert der Arbeitskreis** insbesondere die verbindliche **Festschreibung des „Rechtskraft-**

² Art. 11, 14 des Ersten Gesetzes zur Modernisierung der Justiz vom 24.8.2004, BGBl I S.2198

³ Zwerger, Vorteile des Rechtskraftprinzips, Referat auf dem 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2013 im Arbeitskreis V „Reform des Punktsystems“, zum Abdruck im Tagungsband vorgesehen.

⁴ BVerwG vom 25.9.2008, BVerwGE 132, 48

⁵ für „**Tattagprinzip**“: BayVGh vom 14.12.2005, DAR 2006, 169; Kalus, VD 2007, 166/196; Müller, NJ 2003, 556; für „**Rechtskraftprinzip**“: OVG NRW vom 21.1.2003, NJW 2003, 1472; VGh BW vom 9.1.2007, DAR 2007, 412; NdsOVG vom 24.1.2007, NZV 2007, 265; vgl. Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 41. Auflage 2011, RdNr. 24 zu § 4 StVG; ders., NZV 2007, 593; Janker, SVR 2004, 4; ders., DAR 2007, 374; ders., DAR 2008, 349; Geiger, DAR 2001, 493

⁶ Schade, Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 159, 2004, S. 38 f., 45 f., 50

prinzips“, und die Beibehaltung der Möglichkeit eines **Punkteabbaus durch freiwillige Maßnahmen**⁷.

3. Bewertung des Entwurfs eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 6. März 2013, BT-Drs. 17/12636

Diese Stellungnahme beschränkt sich auf eine Bewertung anhand der Forderungen des Arbeitskreises V des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2013.

Nach dem Entwurf ist das Festhalten am „Tattagprinzip“ wie auch der Überliegefrist vorgesehen. Die bisher geltende Tilgungshemmung entfällt, die Tilgungsfrist bestimmt sich für jede Eintragung selbständig und beginnt mit deren Rechtskraft. Das soll ein „kombiniertes Tattag- und Rechtskraftprinzip“ darstellen⁸.

a) Der Wegfall der Tilgungshemmung und die Vereinheitlichung der Anlaufzeitpunkte sind zu begrüßen. Dadurch werden die komplizierten Berechnungen in der Praxis wesentlich vereinfacht. Das mit der Neuregelung verfolgte Ziel einer einfacheren und transparenteren Regelung kann damit erreicht werden. Denn insbesondere das bisher erforderliche Abstellen auf die Tilgungsfrist für die aktuell vorgetragene letzte Eintragung mit jeweils unterschiedlichen Fristen und entsprechender Hemmung hat in der Praxis bei Betroffenen wie Behörden zu erheblichen Schwierigkeiten geführt.

b) Das Festhalten am „Tattagprinzip“ und die Beibehaltung der Überliegefrist enttäuschen, denn damit bleibt das System für alle Beteiligten nach wie vor kompliziert und intransparent.

Begründet wird das Festhalten am „Tattagprinzip“ mit der Vermeidung einer zusätzlichen Belastung der Justiz durch das Einlegen **taktischer Rechtsmittel**. Dafür müsse die Intransparenz und der Umstand hingenommen werden, dass sich Punkte außerhalb des Registers ergäben. Dieser Begründungsansatz, der an mehreren Stellen der Begründung zum Gesetzentwurf angegeben wird⁹, ist mit keinerlei Datenmaterial unterlegt. Auch der wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr,

⁷ Die Empfehlungen des Arbeitskreises V des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstags lauten (www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de):

1. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag begrüßt es, dass die Bundesregierung die Impulse des 47. VGT 2009 aufgegriffen hat, das Mehrfachtäterpunktsystem einfacher und transparenter zu gestalten. Das gilt insbesondere für die Abschaffung der Tilgungshemmung.

2. Allerdings ist der Arbeitskreis nahezu einhellig der Auffassung, dass dem Gesetzesvorschlag der Bundesregierung in der vorliegenden Fassung nicht zugestimmt werden kann:

a) Durch die Beibehaltung des Tattagprinzips und der damit verbundenen Überliegefrist im vorliegenden Entwurf bleibt das System für alle Beteiligten nach wie vor intransparent. Deshalb fordert der Arbeitskreis, durchgehend das Rechtskraftprinzip verbindlich festzuschreiben.

b) Der Arbeitskreis fordert weiter, die Möglichkeit des Punkteabbaus durch Absolvieren freiwilliger Maßnahmen beizubehalten.

c) Es wird empfohlen, die durch die vorgeschlagene Anhebung der Verwarnungsgeld-Obergrenze entstandenen Unstimmigkeiten mit der Bußgeldkatalog-Verordnung zu überprüfen.

3. Der Arbeitskreis äußert Bedenken, ob es erforderlich ist, das bisherige 18-Punkte-System zugunsten des vorgesehenen 8-Punkte-Systems aufzugeben.

4. Der Arbeitskreis hat zudem Zweifel, ob Zuwiderhandlungen in dem von der Bundesregierung geplanten Umfang aus der Bepunktung herausgenommen werden sollten.

5. Der Arbeitskreis empfiehlt, das jetzt vorgeschlagene neue Fahreignungsseminar zum Thema eines der nächsten Verkehrsgerichtstage zu machen.

⁸ BT-Drs. 17/12636 S. 39 ff.

⁹ BT-Drs. 17/12636, S. 40, 76

Bau und Stadtentwicklung wiederholt diese Begründung – ebenfalls ohne jegliche Unterfütterung mit Daten - in seiner Kurzstellungnahme zur Neuregelung des Punktsystems¹⁰. Andererseits war sich eine juristische Runde bei einem Expertengespräch am 24. April 2012 auf Einladung des ADAC – bis auf die Vertreter des Bundesministeriums der Justiz - einig, dass das Rechtskraftprinzip bei der Neuregelung des Punktsystems durchgängig zur Anwendung gebracht werden sollte. Denn nur so könne eine einfache und transparente Regelung geschaffen werden. Das bedeute neben einem Wegfall der Tilgungshemmung durch neuere Eintragungen auch den Verzicht auf die Überliegefrist. Diese wird von den Bürgern wie auch den Behörden – wie bereits oben dargestellt - als sehr intransparent und kompliziert empfunden. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes kommt es bei ca. 10 % der Privatauskünfte zu Nachfragen von Bürgern hinsichtlich der Überliegefrist, da die bestehenden Regelungen nicht bekannt sind und als nicht nachvollziehbar geschildert werden¹¹. Auf den Punkt gebracht: Die betroffenen Bürger verstehen diese schwierige Regelung nicht.

Bei einer genaueren Betrachtung erweist sich jedoch die Besorgnis einer Mehrbelastung der Justiz bei einer Festschreibung des „Rechtskraftprinzips“ als **unbegründeter Reflex**:

Durch den **Wegfall der Tilgungshemmung** beeinflusst die Eintragung einer Entscheidung wegen einer erneuten Zuwiderhandlung den Ablauf der Tilgungsfrist für bereits vorhandene Eintragungen nicht; das verringert den Anreiz, aus „taktischen“ Gründen die Rechtskraft einer Entscheidung hinauszuzögern. Dazu trägt auch die – wesentlich – **verlängerte Eintragungsdauer für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten** bei. Hinzu kommt, dass **statistisch nur wenige Verkehrsteilnehmer eine so hohe Punktzahl** erreichen, dass ein Entzug der Fahrerlaubnis nach Punktsystem droht¹². Abgesehen davon, dass es **das gute Recht eines jeden Bürgers ist, staatliche Maßnahmen überprüfen zu lassen**, verlängert sich durch ein Hinauszögern der Rechtskraft für eine weitere Ahndung der Beobachtungszeitraum, in dem der Betroffene ein regelkonformes Verhalten zeigen muss. Das verlangt von einem Wiederholungstäter besondere Anstrengungen, da diese Personengruppe eine höhere Rückfallhäufigkeit und Rückfallfolgezeiten aufweist¹³. Die Tilgungsfristen werden nach dem Entwurf z.T. erheblich verlängert. Damit könnte auf den das „Tattagprinzip“ wesentlich rechtfertigenden Grund des frühzeitigen Einwirkens verzichtet werden, da durch den **erheblich verlängerten Beobachtungszeitraum** – gerade im Bereich der Ordnungswidrigkeiten – der Fahrerlaubnisinhaber dazu angehalten wird, sich verkehrsgerecht zu verhalten. Wie dargestellt, vertraten bis zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. September 2008¹⁴ eine ganze Reihe von Gerichten das „Rechtskraftprinzip“¹⁵, ohne dass das zu einer erkennbaren Mehrbelastung der Justiz geführt hätte.

Interessant sind auch die **statistischen Erkenntnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes**:

¹⁰ Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS) Heft 3/2012, S. 156

¹¹ Zwerger, a.a.O., Fn. 3 – unter Verweis auf Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes

¹² Im Jahr 2011 kam es zu 4.220 Entziehungen der Fahrerlaubnis wegen Erreichens der 18-Punkte-Schwelle und zu 3.737 Entziehungen, da der Anordnung zum Aufbauseminar gemäß Punktsystem nicht nachgekommen wurde, vgl. www.kba.de, Statistik, Fahrerlaubnismaßnahmen Basistabelle im Jahr 2011, Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen durch Fahrerlaubnisbehörden im Jahr 2011.

¹³ Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung, Kommentar, 2. Auflage 2005, Nr. 3.15, S. 214

¹⁴ Siehe Fn. 4

¹⁵ Siehe Fn. 5

Der Stichtag zur Verlängerung der Überlieferfrist zum 1. Februar 2005 – was an sich geradezu dazu gedrängt hätte, noch unter der alten, günstigeren Rechtslage einen Rechtsbehelf einzulegen – hat nicht zu einer signifikanten Erhöhung der Belastung der Justiz geführt. Dieses Bild zeigt sich auch nach der Anhebung der Bußgelder zum 1. Februar 2009¹⁶. **Danach liegt die Zahl der gerichtlichen Entscheidungen in Bußgeldangelegenheiten bei ca. 1,5 % (mit geringfügigen Schwankungen) gegenüber den behördlichen Entscheidungen in Bußgeldangelegenheiten¹⁷.**

Es sei auch nicht unerwähnt, dass diese Übersicht – insbesondere mit Blick auf die **Verlängerung der Überlieferfrist von drei Monaten auf ein Jahr** – zeigt, dass der mit der Neuregelung seinerzeit auch **beabsichtigte Zweck einer Entlastung der Justiz nicht erreicht werden konnte¹⁸.**

Schließlich ist es auch fraglich, ob der dem „Tattagprinzip“ wesentlich zugrunde liegende Zweck eines möglichst frühen Einwirkens auf den betroffenen Fahrerlaubnisinhaber durch Maßnahmen nach dem Punktsystem erreicht werden kann, wenn die **Rechtskraft der Sanktion für eine Zuwiderhandlung abgewartet** wird und dann der **Punktstand im Zeitpunkt der Begehung dieser Zuwiderhandlung ermittelt** wird (so ausdrücklich: § 4 Abs. 2 Satz 3 des Entwurfs: „Punkte ergeben sich mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit, sofern sie rechtskräftig geahndet wird“¹⁹).

Es darf mit der Neuregelung auch keine **überzogene Regelung** getroffen werden. Angesichts der deutlichen Verlängerung der Tilgungsfristen gerade für den Bereich der besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten und dem stärkeren Fokus auf die Anzahl der Zuwiderhandlungen sowie dem Punkteabbau nur durch Zeitablauf erfährt das Punktsystem im Interesse der Verkehrssicherheit eine Verschärfung, der durch Vereinfachungen und gewisse Erleichterungen an anderer Stelle entgegen gewirkt wird. Wird angesichts der z. T. erheblich verlängerten Tilgungsfristen am „Tattagprinzip“ und der Überlieferfrist festgehalten, muss die Frage gestellt werden, ob keine zu strenge, den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit noch wahrende Regelung, getroffen wird.

Schließlich ist grundsätzlich auch zu beachten, welche Interessen der Gesetzgeber mit welchem Gewicht zu bewerten hat. Bei der Neuregelung des Punktsystems sind an **erster Stelle das Interesse der Verkehrssicherheit** und andererseits auch das **Individualinteresse auf Entfaltung der Freiheit des einzelnen - auch sich regelwidrig verhaltenden - Menschen** durch Mobilität und dessen **Interesse an effektivem Rechtsschutz gegen dieses Recht einschränkende Maßnahmen** gegenüberzustellen. Dem Interesse, die Justiz nicht mehr zu belasten, kommt dabei ebenso wie dem Interesse an einer transparenten, auch von der Verwaltung ohne weiteres zu vollziehenden Regelung nicht die Bedeutung wie die zuvor geschilderten Interessen zu, sondern ist mit entsprechend geringerem Gewicht zu bewerten. Mit dem **Schwerpunkt der Argumentation einer Vermeidung einer zu besorgenden Mehrbelastung der Justiz** durch Festlegung auf das „Tattagprinzip“ erhält dieser Gesichtspunkt ein **überproportionales Gewicht²⁰.**

¹⁶ Art. 1 der Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 5.1.2009, BGBl I S. 9

¹⁷ Zwerger, a.a.O., Fn. 3 – unter Bezugnahme auf eine Übersicht des Kraftfahrt-Bundesamtes, die mit freundlicher Genehmigung des Kraftfahrt-Bundesamtes als Anhang abgedruckt ist.

¹⁸ Albrecht, SVR 2012, 81

¹⁹ Zur Begründung BT-Drs. 17/12636, S. 76

²⁰ Vgl. zum Ganzen auch: Zwerger, a.a.O., Fn. 3

c) Durch den **Wegfall eines Punkterabatts** bei Besuch eines freiwilligen Aufbauseminars (Wegfall von 4 Punkten bei einem Stand bis 8 Punkten, 2 Punkte bei 9 bis 13 Punkten) bzw. einer verkehrspsychologischen Beratung in Verbindung mit einem Aufbauseminar (Wegfall von 2 Punkten 14 Punkten) wird dem Betroffenen die Möglichkeit genommen, durch eine sein Verhalten beeinflussende Maßnahme den Punktestand zu reduzieren. Über die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar soll auf das Verhalten des Führerscheininhabers Einfluss genommen werden. Nimmt er freiwillig an einer solchen Maßnahme teil, so die **Motivation für die Teilnahme und die Bereitschaft zur Verhaltensumstellung** größer. So wird die **Verantwortlichkeit** des einzelnen Führerscheininhabers gestärkt. Es entspricht auch **modernem Verwaltungshandeln**, nicht nur repressiv, sondern auch „belohnend“ zur Verwirklichung des Gemeinwohls (hier: Verbesserung der Verkehrssicherheit) gegenüber dem Bürger tätig zu werden.

Ein Punkteabbau durch freiwilliges Besuchen eines Seminars sollte nur bei Erreichen der ersten Maßnahmenstufe möglich sein und auch nur einmalig in einem längeren Zeitraum, der der Tilgungsfrist für eine besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit entspricht. Somit kann kein Anreiz entstehen, die Maßnahme nur als Gelegenheit zum Punkteabbau wahrzunehmen.

Damit fällt auch eine **Komplizierung bei der Berechnung nicht ins Gewicht** die durch die Möglichkeit eines solchen Punkterabatts entstehen könnte. Wenn bei Festbeschreibung des „Rechtskraftprinzips“ im Zeitraum von etwa 5 Jahren einmalig ein Punkteabzug ermöglicht wird, ist die Berechnung überschaubar.

Dem Argument, das bisherige Seminar habe sich Studien entsprechend nicht bewährt, ist entgegenzuhalten, dass nach der Neuregelung wiederum bei einem Stand von 6 oder 7 Punkten die **Verpflichtung zur Teilnahme** an einem Fahreignungsseminar vorgesehen ist. Wenn das Punktsystem vor einem Entzug der Fahrerlaubnis Hinweis- und Hilfestufen kennt, die zwingend durchlaufen werden müssen²¹, ist es nur konsequent, bei einer frühzeitigen freiwilligen Teilnahme an einem Seminar das mit einem Punkteabzug anzuerkennen. Die frühzeitige freiwillige Teilnahme an einem Fahreignungsseminar ist das positive Korrelat zu einer Teilnahmepflicht bei 6 oder 7 Punkten und sollte daher einmalig zu einem Punkteabbau führen²².

4. Empfehlung

Es wird daher entsprechend den Forderungen des Arbeitskreises V des Deutschen Verkehrsgerichtstag 2013 dringend empfohlen, bei der Neuregelung des Punktsystems

1. die Rechtskraft einer Zuwiderhandlung im Straßenverkehr als maßgeblichen Zeitpunkt für das Entstehen von Punkten festzuschreiben,

2. einen Punkteabbau durch freiwilligen Besuch eines Fahreignungsseminars vorzusehen.

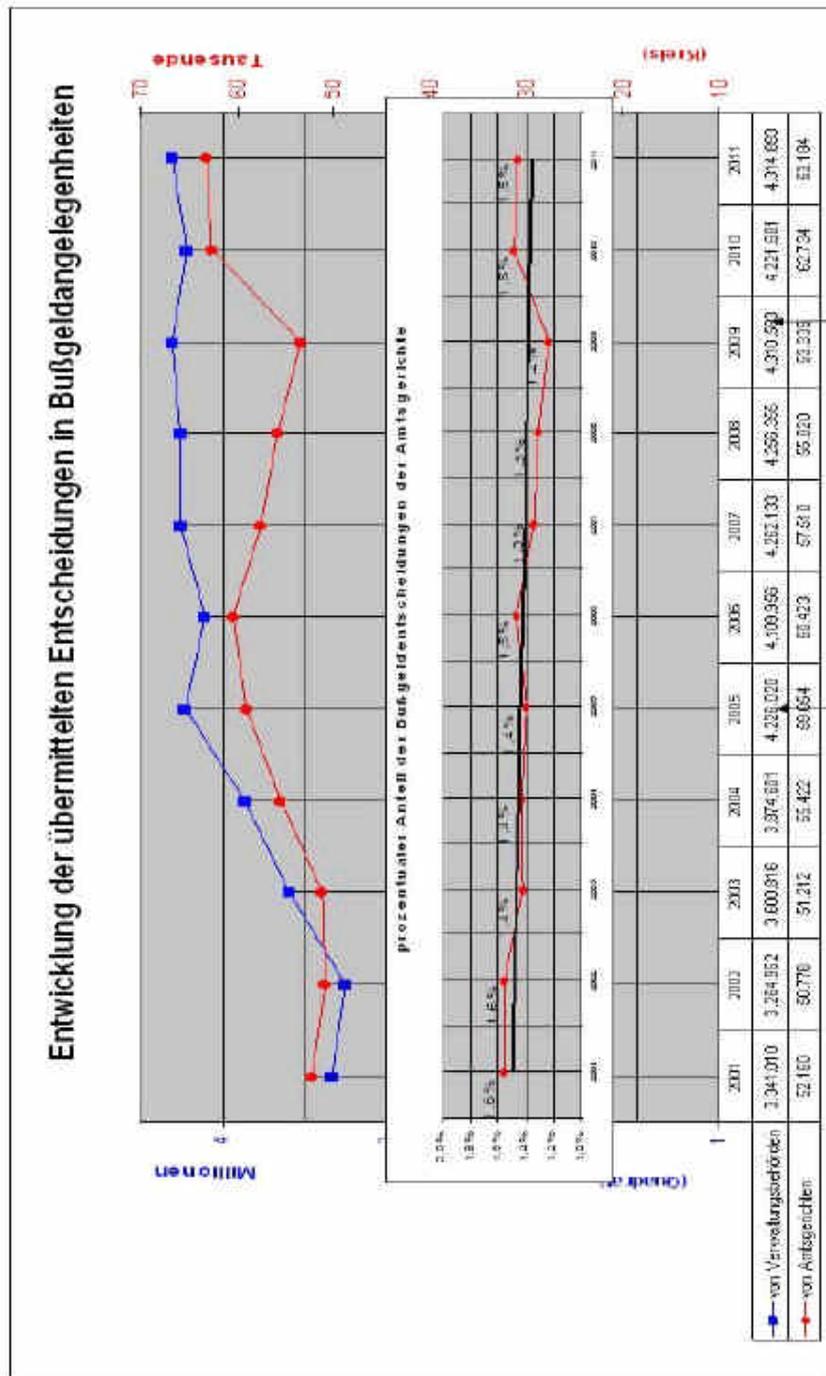
²¹ Vgl. BT-DRs. 17/12636, S. 40

²² Vgl. zu dieser Problematik auch: Mielchen, VZR-Reform – Verfehlte Transparenz bei erheblicher Verböserung, Vortrag auf dem 51. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2013 – Arbeitskreis V, zum Abdruck im Tagungsband vorgesehen – unter besonderer Berücksichtigung der Interessenlage der Berufskraftfahrer

Anhang: Übersicht über die Zahl der Bußgeldentscheidungen und der Entscheidung von Amtsgerichten über Einsprüche gegen Bußgeldentscheidungen in den Jahren 2001 bis 2011 – Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt



Bußgeldentscheidungen – Mitteilungen an das KBA



Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Ausschussdrucksache

17(15)535-D



Bundesverband

VCD e.V. · Postfach 610148 · 10921 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudi-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin · www.vcd.org
mail@vcd.org
Fon 030/280351-0
Fax 030/280351-10

Berlin Friedrichstraße &
Friedrichstraße &
Kochstraße/
Checkpoint Charlie U6 &
Charlottenstraße M29 &
Radparker in der Tiefgarage

Referentin
Mobilitätserziehung
Verkehrssicherheit
Fon 030/ 280351 – 77
anja.haenel@vcd.org

Berlin, den 13.4.2013

Stellungnahme

**Zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
und anderer Gesetze BT-Drucksache 17/12636**

Der VCD begrüßt und unterstützt das Ziel, mit dem geplanten Fahreignungsregister klarere und transparentere Strukturen zu schaffen, die die Sensibilisierung im Bereich Verkehrssicherheit fördern und die Regelakzeptanz in diesem Bereich erhöhen sollen. Wir unterstützen dabei auch den Ansatz, dass die Impulse der neuen Regelungen vor allem auf eine Verhaltensänderung abzielen sollen.

Der VCD kritisiert jedoch, dass diese Ziele nicht konsequent in allen Punkten des vorliegenden Entwurfes umgesetzt werden. Anzumerken ist außerdem, dass es für eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit zwar wichtig ist, Regeln klar zu definieren, dass der Handlungsbedarf im Bereich Verkehrssicherheit aber vorrangig darin besteht, geeignete Rahmenbedingungen für eine sichere Verkehrsteilnahme aller Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Hier sehen wir u.a. dringenden Handlungsbedarf bei der Promillegrenze und bei Tempolimits.

Hauptkritikpunkte am neuen Entwurf

Die klare Botschaft fehlt

Trotz der Konzentration des geplanten Fahreignungsregisters auf Tatbestände, die die Verkehrssicherheit gefährden, fehlt die klare Botschaft: Regelverstöße, die die Verkehrssicherheit gefährden sind keine Kavaliersdelikte.

Dies zeigt sich schon in der Farbsymbolik des „Punkte-Tacho“. 1-3 Punkte können nicht im grünen Bereich sein.

Auch inhaltlich besteht in dieser Hinsicht Nachbesserungsbedarf. Vor allem bei folgenden Punkten:

1. Geschwindigkeitsdelikte

Das Fahren mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit ist in den meisten Fällen Hauptursache schwerer Verkehrsunfälle. Auch wenn es aufgrund glücklicher Umstände nicht zu einem Unfall kommen sollte, ist das Gefährdungspotential

Bitte beachten Sie unsere neue Bankverbindung!

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.
Spendenkonto:
Nr. 1132917 801
IBAN
DE78 4306 0967 1132 9178 01
Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.
Geschäftskonto:
Nr. 1132917 800
IBAN
DE08 4306 0967 1132 9178 00
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ 430 609 67
BIC GENODEM1GLS
USt-IdNr. DE122271184
VR AG Charlottenburg 21177 B

erheblich. Dies muss in den neuen Regelungen deutlich herausgearbeitet werden.

Die Relevanz zeigt sich u.a. darin, dass sich das Tötungsrisiko für Fußgänger um mehr als das Doppelte erhöht, wenn mit 50 km/h statt mit 30 gefahren wird.

Geschwindigkeitsüberschreitungen müssen im Punktekatalog deshalb früher und schärfer geahndet werden.

2. Durch den Wegfall der bisherigen Hemmungsregelung werden „Einmaltäter“ und „Wiederholungstäter“ nicht mehr klar unterschieden. Die längeren Verjährungsfristen der einzelnen Punkte können zwar im Einzelfall ausgleichend wirken, es fehlt jedoch das klare Signal: wer mehrfach auffällig wird, muss sein Verhalten ändern.
Verkehrssicheres Verhalten darf keine Rechenaufgabe werden, ab wann man sich wieder Punkte leisten kann. Bei Delikten, die die Verkehrssicherheit besonders gefährden, wie Geschwindigkeit und Alkohol muss es im Wiederholungsfall zu einer Verlängerung der Fristen kommen.
3. Die Maßnahmen zur Verhaltensänderung setzen zu spät an. Erst bei 6 von 8 möglichen Punkten wird die Teilnahme an einem Fahrreignungsseminar angeordnet. Vorher gibt es keinen zwingenden Grund sich mit dem eigenen Fahrverhalten auseinander zu setzen.
Schon bei der zweiten Übertretung sollte eine Ermahnung erfolgen. Ab 4 Punkten sollten eine Verwarnung und ein Beratungsgespräch erfolgen.

Wie oben erwähnt schafft, die Konzentration des Fahrreignungsregisters auf Delikte, die die Verkehrssicherheit gefährden, mehr Klarheit. Sie führt jedoch bei Ordnungswidrigkeiten, die zukünftig aus dem Register herausfallen, wie der verbotenen Verkehrsteilnahme in Umweltzonen, zu einer Verschlechterung. Reine Geldstrafen können hier zu einer systematischen Missachtung der Gesetzesgrundlage führen und ähnlich wie Knöllchen für das Falschparken als laufende Kosten einkalkuliert werden. Daran ändert auch die vorgesehene Bußgelderhöhung wenig. Wichtig ist es hier vor allem für gewerbliche Fahrzeuge klare Signale zu setzen, um wiederholte Verstöße zu verhindern. Unserer Europäischen Nachbarn, vor allem Großbritannien und Dänemark, gehen mit gutem Beispiel voran. So wird in London z.B. für LKW- oder Busfahrer eine Strafe von 1000 Pfund (ungefähr 1250 Euro) für die widerrechtliche Einfahrt in die Umweltzone erhoben. In Dänemark ist die Strafe so hoch, wie die Kosten für einen Partikelfilter, maximal 10.00 Euro¹.



Anja Hänel

Referentin für Mobilitätserziehung
und Verkehrssicherheit

¹ <http://de.lowemissionzones.eu/countries-mainmenu-147/united-kingdom-mainmenu-205>

Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Ausschussdrucksache

17(15)535-E

Hamburg, 15.4.2013

Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze“, BT-Drucksache 17/12636 vom 6.3.2013, zur Vorbereitung der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 17.4.2013

Dr. Peter Dauer LL.M.

Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs,
Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport

Vorbemerkung

Gegenstand dieser Stellungnahme sind die aktuell vorliegenden Vorschläge der Bundesregierung zur Reform des Punktsystems und des Verkehrszentralregisters, und zwar sowohl in Gestalt des Gesetzentwurfs BT-Drucksache 17/12636 vom 6.3.2013 als auch des einstweilen vom Bundesrat vertagten Entwurfs einer Neunten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, BR-Drucksache 810/12 vom 21.12.2012, da nur beide Drucksachen zusammen ein vollständiges Bild von den Reformabsichten geben.

I. Neue Begriffe

Die **neuen Bezeichnungen** Fahreignungsregister und Fahreignungsbewertungssystem sollen den Zweck von Register und System besser hervorheben als die bisherigen Bezeichnungen Verkehrszentralregister und Mehrfachtäter-Punktsystem. Übersehen wird dabei, dass das Register nach dem unveränderten § 28 Abs. 2 StVG auch noch anderen Zwecken dient als nur der Sammlung von Informationen, die für die Beurteilung der Fahreignung von Bedeutung sind. Die Datenspeicherung erfolgt auch für die Prüfung der Eignung von Begleitpersonen beim Begleiteten Fahren ab 17, für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen, für die Ahndung bei wiederholter Begehung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, und für die Zuverlässigkeitsprüfung bestimmter Personen. Die neue Registerbezeichnung blendet diese Zwecke aus und ist insoweit nicht richtig.

II. Erfassung der Verkehrszu widerhandlungen im Register

1. Festlegung der zu speichernden Zu widerhandlungen

Dass künftig nur noch die **abschließend** in der **Anlage 13 zur FeV** aufgeführten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Register gespeichert und für das Fahreignungssystem verwendet werden sollen, ist auf den ersten Blick unproblematisch, auch wenn die heutige Rechtslage, nach der nur Zu widerhandlungen für das Punkt-

system relevant sind, die mit einem Bußgeld von mindestens 40 € geahndet werden, nach meinem Eindruck für die Bürger durchaus nachvollziehbar ist. Als besonders transparent kann die neue Anlage 13 aber nicht angesehen werden, denn welche Zuwiderhandlungen umfasst sind, ist nicht einfach aus dieser Anlage ersichtlich. Zusätzlich ist vielmehr noch ein Abgleich mit dem Bußgeldkatalog erforderlich, auf dessen Nummern in der letzten Spalte verwiesen wird.

2. Beschränkung auf unmittelbar verkehrssicherheitsrelevante Zuwiderhandlungen

Die beabsichtigte Beschränkung der einzutragenden Ordnungswidrigkeiten auf solche, die **unmittelbar verkehrssicherheitsrelevant** sind, ist zwar abstrakt betrachtet einleuchtend, denn es geht um die Erfassung von Fehlverhaltensweisen, die Relevanz für die Verkehrssicherheit haben. Im Einzelfall kann man aber trefflich darüber streiten, ob Verhaltensweisen, die zwar nicht unmittelbar, aber doch mittelbar die Verkehrssicherheit tangieren, nicht auch eingetragen werden sollten. Als Beispiel sei der Verstoß gegen eine Fahrtenbuchauflage genannt. Die Nichtbeachtung der Fahrtenbuchauflage verhindert, dass bei künftigen Verstößen, die mit dem Fahrzeug begangen werden, der Fahrer ermittelt werden kann. Der mit der Fahrtenbuchauflage verfolgte Zweck wird nicht erreicht; sie ist dann wirkungslos. Die Verkehrssicherheit wird durch derartige Verstöße mindestens potentiell beeinträchtigt, weil der die Fahrtenbuchauflage missachtende Verkehrsteilnehmer eher geneigt sein könnte, Verkehrsverstöße zu begehen als derjenige, der die Fahrtenbuchauflage beachtet.

3. Einschränkung der Information über Mehrfachtäter

Problematisch ist, dass künftig für die **Ahndung bei wiederholt begangenen Verstößen** weniger Informationen vorliegen werden als bisher. Nach § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG wird das VZR, künftig das Fahreignungsregister, u.a. geführt zur Speicherung von Daten, die erforderlich sind für die Ahndung der Verstöße von Personen, die wiederholt Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten begehen, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen. Dieser Speicherzweck soll zwar nach dem Vorschlag der Bundesregierung unverändert bleiben. Durch die Beschränkung der Eintragungen auf die in Anlage 13 zur FeV ausdrücklich genannten Zuwiderhandlungen werden die davon nicht umfassten Verstöße aber künftig dem Anwendungsbereich des § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG entzogen. Die Verfolgungsbehörden und Gerichte können insoweit nicht mehr sog. Mehrfachtäter identifizieren, um die wiederholte Begehung bei der Ahndung zu berücksichtigen.

Die Beschränkung der Registereintragungen auf die in Anlage 13 zur FeV genannten Verstöße hat somit nicht nur Auswirkungen auf das Punktsystem, sondern führt daneben zu einem Kollateralschaden bei der Ahndung von Verkehrszuwiderhandlungen. Diese Einschränkung der Handlungsmöglichkeiten der Verfolgungsbehörden und Gerichte, die in der Begründung des Gesetzentwurfs mit keinem Wort gewürdigt wird, ist nicht im Sinne der Verkehrssicherheit und kann deswegen nicht unterstützt werden. Sie dürfte auch mit dem Gesetzeszweck von § 28 Abs. 2 Nr. 3 StVG unvereinbar sein.

Diese Einschränkung der Informationsbasis bewirkt im Übrigen daneben auch, dass Überprüfungen der Fahreignung in Abweichung vom Punktsystem¹ künftig erschwert werden, weil die vom Ordnungsgeber für die Fahreignung als irrelevant eingestuftes Zuwiderhandlungen nicht mehr eingetragen werden, hartgesottene Wiederholungstäter insoweit also nicht mehr feststellbar sind.

4. Neue Punktebewertung

Die vorgesehene **Bewertung** der einzutragenden Zuwiderhandlungen **mit einem bis zu drei Punkten** statt wie jetzt mit einem bis zu sieben Punkten vereinfacht die Punktebewertung zwar ein kleines Stück, kann aber in der Sache nicht überzeugen. Wir wissen, dass die Anzahl der eingetragenen Punkte keine Aussagekraft für das Verkehrssicherheitsrisiko einer Person hat. Die Gefahr, die eine Person für die Verkehrssicherheit darstellt, wird vielmehr aus der Anzahl der Eintragungen im Register deutlich; wie viele Punkte mit diesen Eintragungen verbunden sind, ist dabei ohne Belang². Aus dieser Erkenntnis müsste man eigentlich die Konsequenz ziehen, auf eine Punktebewertung völlig zu verzichten und allein die Anzahl der Eintragungen zur Grundlage eines Maßnahmenkatalogs zu machen. Dazu konnte sich die Bundesregierung nicht entschließen. Sie will an dem vertrauten Element der Punkte festhalten. Fraglich ist, warum die bisherige Punktebewertung dann nicht beibehalten wird.

Wenn die Punktebewertung zwar im Grundsatz beibehalten, aber weniger differenziert als heute erfolgen soll, könnte eine unterschiedliche Bewertung von weniger gravierenden Zuwiderhandlungen mit einem Punkt und von gravierenden Zuwiderhandlungen mit zwei Punkten noch nachvollziehbar sein, weil darin eine gewisse Vereinfachung liegen würde, auch wenn diese Art der Bewertung gegenüber der einfachen Zählung der Eintragungen suboptimal wäre³. Die Einteilung in nur zwei Kategorien ist auch seit langer Zeit von den Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe bekannt.

Die **Bewertung** bestimmter **Straftaten**, deren Aburteilung mit einer Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Anordnung einer isolierten Sperre verbunden sind, mit **drei Punkten**, kann dagegen nicht als sachgerecht angesehen werden. Diese Differenzierung bei der Bewertung von Straftaten bleibt in dem vorgesehenen neuen Punktsystem weitgehend ohne Auswirkungen. Ist der Betroffene bereits in der ersten Maßnahmenstufe (Ermahnung, 4-5 Punkte), hat die Begehung einer mit drei Punkten zu bewertenden Straftat in dem neuen System, bei dem jede Maßnahmenstufe zwei Punkte umfasst, zwangsläufig einen Sprung in die nächste Maßnahmenstufe und damit eine Rückstufung in die vorherige Stufe zur Folge, wenn noch keine Maßnahme nach dieser Stufe ergriffen worden ist, denn wie bisher soll keine Stufe übersprungen werden. Der Effekt für das Punktsystem ist also derselbe wie wenn die Straftat mit zwei Punkten bewertet wäre. Maßnahmen können im Übrigen in diesem Fall nicht angeordnet werden, denn der Betroffene hat ja keine Fahrerlaubnis mehr (Maßnahmen nach dem Punktsystem sollen wie bisher nur gegenüber Fahrerlaubnisinhabern angeordnet werden). Es ist also egal, in welcher Stufe er durch die Bewer-

¹ § 4 Abs. 1 S. 2 StVG

² *Heinzmann/Schade*, Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht, Berichte des BASt, Heft M 159, Bergisch Gladbach 2004, S. 38 f, 45 f, 50; *Schade*, ZVS 2005, 7; *Bronnmann*, VGT 2009, 325 (339); *Albrecht*, SVR 2012, 81 (84 f); BR-Drs. 799/12 S. 32; *Funke*, NZV 2013, 1 (3)

³ *Bronnmann*, VGT 2009, 325 (340)

tung mit drei Punkten landet. Mit Neuerteilung der Fahrerlaubnis sollen nach dem Konzept der Bundesregierung alle Punkte gelöscht werden. Die drei Punkte für die besonders schwere Straftat fallen also mit Neuerteilung der Fahrerlaubnis weg und bleiben für die Zukunft ohne Auswirkungen auf die Anwendung des Punktsystems in dem konkreten Fall. Das Argument, die besonders herausgehobene 3-Punkte-Bewertung könne ja von der Fahrerlaubnisbehörde bei der Entscheidung berücksichtigt werden, ob dem Betroffenen überhaupt eine neue Fahrerlaubnis erteilt werden kann, geht an der Sache vorbei, denn diese Straftat ist der Behörde bekannt und wird bei ihrer Entscheidung berücksichtigt, sei sie nun mit zwei oder mit drei Punkten bewertet.

III. Registerführung

1. Wegfall der Tilgungshemmung

Zu begrüßen ist der **Wegfall der Tilgungshemmung**, denn damit wird eine deutliche Vereinfachung des Systems erreicht. Ob die vorgesehenen – zum Ausgleich gegenüber heute z.T. verlängerten - Tilgungsfristen den Verzicht auf die Tilgungshemmung auszugleichen vermögen, ist nur schwer zu beurteilen.

Erstaunlich ist allerdings, dass die Tilgungsfrist für weniger gravierende Ordnungswidrigkeiten (zwei Jahre) gegenüber der heutigen Rechtslage nicht verlängert werden soll. In früheren Entwürfen war noch eine Tilgungsfrist von 2 Jahren und 6 Monaten vorgesehen. Ein Ausgleich für den Wegfall der Tilgungshemmung wird nach dem aktuellen Entwurf insoweit nicht vorgenommen. Die Forderung des Bundesrates, die Tilgungsfrist auf 2 Jahre und 6 Monate anzuheben⁴, wird ausdrücklich unterstützt. Welche Position die Bundesregierung dazu einnimmt, ist der Gegenäußerung, die lediglich eine Prüfung in Aussicht stellt, leider nicht zu entnehmen.

2. Beginn der Tilgungsfristen

Die Vereinheitlichung des **Zeitpunkts des Beginns der Tilgungsfristen** ist als positiv zu beurteilen, da insoweit eine Vereinfachung des Systems erfolgt.

3. Entstehung der Punkte mit dem Tattag

Bei den Vorarbeiten für die Reform war beabsichtigt, das heute für das Entstehen der Punkte maßgebliche **Tattagprinzip**⁵ durch das **Rechtskraftprinzip** zu ersetzen. Letztlich hat sich das Bundesministerium der Justiz innerhalb der Bundesregierung durchgesetzt und es bleibt dabei, dass Punkte mit dem Tattag entstehen. Also insoweit keine Reform - das Register bildet auch weiterhin weniger genau den tatsächlichen Punktestand ab als bei Anwendung des Rechtskraftprinzips und die Fahrerlaubnisbehörden handeln bei Maßnahmen nach dem Fahreignungssystem mit dem Risiko, dass der ihrer Maßnahme zugrunde gelegte Punktestand wegen zwischenzeitlich bereits begangener, aber noch nicht bekannter weiterer Zuwiderhandlungen nicht mehr richtig ist⁶. Für die Befürchtung des BMJ, die Einführung des Rechtskraftprinzips könne einen Anreiz zur Einlegung taktischer Rechtsmittel und damit zu einer unhaltbaren Mehrbelastung der Justiz darstellen, gibt es keinen Beleg.

⁴ BR-Drs. 799/12 (Beschluss) Nr. 5

⁵ Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. (2013), § 4 StVG Rdnr. 24 m.w.N.

⁶ Dauer, NZV 2007, 593 (597)

4. Überliegefrist

Die **Überliegefrist** wird allgemein für weiterhin erforderlich gehalten, da das Tattagsprinzip nach allgemeiner Auffassung eine Überliegefrist erfordere. Da sie ein das System zusätzlich verkomplizierendes Element ist, rege ich gleichwohl an, über die Abschaffung der Überliegefrist nachzudenken. Wenn die Tilgungsfristen jeweils um ein Jahr verlängert werden würden, hätte man denselben Effekt wie bei einer jeweils zusätzlichen einjährigen Überliegefrist. Die Besonderheiten der Überliegefrist könnten dann entfallen; an der Gesamtspeicherdauer würde sich nichts ändern.

Dass während der Überliegefrist nur der Betroffene Auskunft über den Registerinhalt erhält, ist ohnehin eine Illusion. Wenn wie vielfach praktiziert Eigenauskünfte bei Behörden oder anderen Stellen vorgelegt werden, erhalten diese auch Kenntnis von den Eintragungen, die sich in der Überliegefrist befinden.

Außerdem soll künftig vorgesehen werden, dass während der Überliegefrist auch die Fahrerlaubnisbehörde zur Anordnung von Maßnahmen nach den Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe und nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem Auskunft erhält⁷. **Es kann also keine Rede mehr davon sein, dass die in der Überliegefrist befindlichen Eintragungen einem Verwertungsverbot unterliegen.** Die neue Überliegefrist ist in Wahrheit keine Überliegefrist mehr.

5. Ausländische Entscheidungen

Der **Verzicht auf die Speicherung ausländischer Entscheidungen** über fahrerlaubnisbeschränkende Maßnahmen⁸ und die Löschung solcher Eintragungen mit Inkrafttreten der Gesetzesänderung wird als ein Element der Reform und damit als eine der verschiedenen Vereinfachungsmaßnahmen dargestellt. Dieser Verzicht vereinfacht das Punktsystem allerdings in keiner Weise, denn die heute in das VZR einzutragenden ausländischen Entscheidungen werden im Punktsystem nicht berücksichtigt. Natürlich kann man auf die Eintragung dieser bisher nur sporadisch beim KBA eingehenden ausländischen Meldungen verzichten. Zu einer Vereinfachung oder Verbesserung des Punktsystems trägt dies aber nicht bei.

6. Unterrichtung der Fahrerlaubnisbehörden durch das KBA

Künftig sollen die zuständigen **Fahrerlaubnisbehörden durch das KBA** bei jedem neu in das Register eingetragenen **Alkohol- oder Drogendelikt informiert** werden. Dies ist zu begrüßen und im Übrigen wegen der Gesetzessystematik⁹ auch erforderlich, denn auf diese Weise werden die Fahrerlaubnisbehörden mit Informationen über Zuwiderhandlungen versorgt, die zu fahrerlaubnisrechtlichen Maßnahmen in Abweichung vom Punktsystem zwingen. Allerdings trägt auch dieses Element der Reform nicht zu einer Vereinfachung des Punktsystems bei, da es das Punktsystem selbst nicht betrifft.

⁷ § 29 Abs. 6 S. 3 Nr. 1 und 2 StVG-E, Begründung BR-Drs. 799/12 S. 92 = BT-Drs. 17/12636 S. 57 (elektronische Vorab-Fassung)

⁸ heute § 28 Abs. 3 Nr. 10 StVG

⁹ §§ 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. b, 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV schreiben zwingend ein Abweichen vom Punktsystem vor (Hentschel/König/Dauer, a.a.O. [Fn. 5], § 4 StVG Rdnr. 18)

7. Löschung der Punkte bei Fahrerlaubniserteilung

Künftig sollen **alle Punkte gelöscht** werden, wenn eine Fahrerlaubnis erteilt wird¹⁰, also bei jeder Erst- oder Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Heute werden alle Punkte nur dann gelöscht, wenn die Fahrerlaubnis entzogen oder wenn eine isolierte Sperre angeordnet wird¹¹. Diese Änderung soll für drei verschiedene Fallkonstellationen betrachtet werden.

a. Löschung der Punkte mit Neuerteilung nach Entziehung oder Sperre

Künftig sollen alle **Punkte gelöscht** werden, wenn die Fahrerlaubnis **nach Entziehung** oder **nach** Anordnung einer **Sperre neu erteilt** wird. Dies kann als sachgerecht bezeichnet werden, denn durch die Neuerteilung der Fahrerlaubnis steht fest, dass der Betroffene wieder geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist – andernfalls dürfte die Fahrerlaubnis nicht erteilt werden.

b. Löschung der Punkte mit Neuerteilung nach Verzicht auf die Fahrerlaubnis

Der Verzicht auf die Fahrerlaubnis soll künftig insoweit gleichbehandelt werden. Auch **nach Verzicht auf die Fahrerlaubnis** sollen künftig mit **Neuerteilung** der Fahrerlaubnis alle **Punkte gelöscht** werden. Bisher war nach ausdrücklicher Festlegung des Gesetzgebers eine Punktelöschung bei Verzicht auf die Fahrerlaubnis ausgeschlossen¹², da taktische Fahrerlaubnis-Verzichte zur Bereinigung des Punktekontos vermieden werden sollten. Fraglich ist, ob eine Gleichstellung des Verzichts mit der Entziehung und der Anordnung einer Sperre in Bezug auf die Punktelöschung angemessen ist. Denn es würde zu einer Aushöhlung des Punktsystems führen, wenn man sich durch einfachen Verzicht auf die Fahrerlaubnis von allen Punkten befreien könnte.

Die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Verzicht ist von keinen weiteren Voraussetzungen abhängig, denn aus dem Verzicht kann nicht auf fehlende Kraftfahreignung geschlossen werden. Um die Problematik abzumildern, soll künftig zumindest eine sechsmonatige Sperrfrist für die Neuerteilung und regelhaft eine MPU vorgesehen werden, wenn zum Zeitpunkt der Wirksamkeit des Verzichts mindestens zwei Entscheidungen über einzutragende Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten in Bezug auf den Betroffenen im Register vorhanden waren. Damit ist aber künftig eine Bereinigung des Punktekontos durch Verzicht auf die Fahrerlaubnis möglich. Man muss allerdings akzeptieren, dann u.U. für ein halbes Jahr keine neue Fahrerlaubnis erhalten zu können und vor Neuerteilung eine MPU absolvieren.

Dieses Element der Reform ist fragwürdig, weil das Punktsystem geschwächt und in Teilbereichen außer Kraft gesetzt wird, wenn die Handlungsmöglichkeiten der Fahrerlaubnisbehörde nach dem Punktsystem ausgehebelt werden, indem der Mehrfachtäter es selbst in der Hand hat, sein Punktekonto auf den Stand Null zu bringen.

¹⁰ § 4 Abs. 3 S. 1 und 2 StVG-E

¹¹ § 4 Abs. 2 S. 3 StVG

¹² amtll. Begründung VkBf. 1998, S. 794; BVerwG, NJW 2011, 1690

c. Löschung der Punkte mit Neuerteilung nach Ablauf befristeter Fahrerlaubnisse

Problematisch ist, dass alle gesammelten **Punkte** generell mit **jeder Neuerteilung** einer Fahrerlaubnis **entfallen** sollen. Wenn es sich um die Neuerteilung nach Erlöschen einer befristeten Fahrerlaubnis in den C- und D-Klassen handelt, stellt sich die Frage, ob hier nicht eine weitere Möglichkeit geschaffen wird, sich durch ein taktisches Manöver von allen Punkten zu befreien. Man muss bei hohem Punktestand nur abwarten, bis die befristete Fahrerlaubnis erloschen ist und kann dann sofort eine neue Fahrerlaubnis in den C- und D-Klassen beantragen. Mit Neuerteilung wird das Punktekonto auf Null gebracht. Anders als beim Verzicht wird hier keine weitere Hürde für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis vorgesehen.

8. Anhebung von Verwarnungsgeldobergrenze und Eintragungsgrenze

Die vorgesehene **Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze auf 55 €** und der **Eintragungsgrenze auf 60 €** ist im Grundsatz zu begrüßen, da die seit Jahrzehnten unveränderten Grenzen schon lange nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zur Realität stehen. Warum die ursprünglich geplanten Grenzen von 65 und 70 € kurz vor der Befassung des Bundeskabinetts am 12.12.2012 jeweils um 10 € herabgesetzt worden sind, ist nicht bekannt. Eine Harmonisierung mit der europarechtlich vorgegebenen Grenze von 70 € für die grenzüberschreitende Vollstreckung von Bußgeldern erfolgt damit nicht mehr.

Problematisch ist, dass das sorgfältig austarierte System der Regelsätze für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr durch die Anhebungen aufgebrochen wird. Die Regelsätze für diejenigen Verkehrsordnungswidrigkeiten, die durch die Anhebung der Eintragungsgrenze nicht mehr erfasst werden würden, aber nicht als geringfügig i.S.v. § 56 Abs. 1 S. 1 OWiG angesehen werden können und wegen ihrer erheblichen Relevanz für die Verkehrssicherheit weiterhin erfasst werden sollen, müssen auf mindestens 60 € angehoben werden. Die Regelsätze für Ordnungswidrigkeiten, die künftig nicht mehr erfasst werden sollen, weil sie nach Auffassung der Bundesregierung keine unmittelbare Relevanz für die Verkehrssicherheit haben, werden z.T. ebenfalls angehoben, um einen Ausgleich für den Verzicht auf die Bepunktung zu schaffen.

Es müsste in diesem Zusammenhang unbedingt überprüft werden, ob das gesamte System der Regelsätze für die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten noch in sich stimmig und gerecht ist¹³. Dies wird mit der anstehenden Reform leider nicht erfolgen. Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates¹⁴ zwar zugesagt, dass eine solche Überprüfung „zeitnah“ vorgenommen werden soll. Die Erfahrung mit anderen Gesetzgebungsvorhaben zeigt jedoch, dass man sich da auf längere Zeiträume einstellen muss. Das System der Regelsätze wird somit möglicherweise für eine längere Zeit nicht mehr in sich stimmig sein.

9. Auskunft über den Punktestand an den Betroffenen

Als ein Element der Reform wird eine erleichterte **Auskunft an den Betroffenen** aus dem Register dargestellt („Erhöhung der Transparenz“). Dazu ist zu sagen, dass sich

¹³ vgl. BR-Drs. 799/12 (Beschluss) Nr. 2

¹⁴ Gegenäußerung der Bundesregierung zu Nr. 2 des Beschlusses des Bundesrates

an dem Recht auf Selbstauskunft im Grundsatz nichts ändern wird und kann, denn dieses Recht ist Ausfluss des informationellen Selbstbestimmungsrechts jeden Bürgers. Es hat nichts mit dem Straßenverkehrsrecht zu tun, sondern ist Datenschutzrecht. Bereits heute ist elektronische Antragstellung beim KBA möglich, sofern der Betroffene einen neuen Personalausweis mit freigeschalteter Online-Funktion hat¹⁵. Wenn es dabei noch weitere Erleichterungen geben sollte, ist dies zu begrüßen. Günstig wäre es sicherlich auch, wenn das KBA auch auf elektronischem Wege Auskunft über die gespeicherten Daten geben könnte, was heute noch nicht möglich ist. Um diese Verbesserungen einzuführen, brauchen wir aber keine Reform des Punktsystems. Derartige Erleichterungen könnte man auch völlig unabhängig davon einführen.

Täuschen sollte man sich jedenfalls nicht darüber, dass die Auskünfte des KBA zu gespeicherten Daten auch künftig genauso viel oder wenig aussagen werden wie bisher. Das KBA kann nur die Daten mitteilen, die im Register erfasst sind. Mit Einführung des Rechtskraftprinzips für die Entstehung der Punkte würde der Inhalt des Registers künftig näher an den tatsächlichen Punktestand heranrücken. Bei Beibehaltung des Tattagprinzips - wie jetzt beabsichtigt - wird der Registerstand aber auch weiterhin den tatsächlichen Punktestand nur sehr eingeschränkt abbilden können. Der Bürger wird jedenfalls auch in Zukunft durch Anfrage beim KBA nicht verlässlich erfahren können, wie viele Punkte er hat.

IV. Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem

Die aufeinander aufbauenden Eingriffsstufen sind aus dem bisherigen Punktsystem übernommen und in Einzelaspekten abgewandelt worden. Hier soll zu drei Elementen Stellung genommen werden.

1. Neues Fahreignungsseminar

a. Wirksamkeit des Fahreignungsseminars

Die Anordnung einer Seminarpartizipation ist nur vertretbar, wenn zu erwarten ist, dass die Teilnahme an einem derartigen Seminar geeignet ist, zu einer positiven **Verhaltensänderung** bei dem Betroffenen zumindest beizutragen. Das im Eilverfahren neu konzipierte Fahreignungsseminar soll – so das Versprechen der Bundesregierung – einen gegenüber den heutigen Aufbauseminaren deutlich erhöhten Qualitätsstandard gewährleisten und einen deutlichen Gewinn für eine Veränderung des Verkehrs- und insbesondere Fahrverhaltens sowie damit letztlich für die Straßenverkehrssicherheit insgesamt erzielen. Ob das neue Seminar in der Lage sein wird, die Fehlverhaltensmuster der Teilnehmer auch nur ein Stück weit so zu verändern, dass sie sich künftig nach anderen, nachhaltig verinnerlichten Wertmaßstäben verhalten, darf jedoch bezweifelt werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sagt selbst, dass durch eine derart kurze Interventionsmaßnahme allenfalls ein Anstoß zu einer Verhaltensänderung erwartet werden kann, nicht aber die nachhaltige Korrektur meist jahrelang eingeschlinkener Fehlverhaltensweisen¹⁶. Ob dies reicht, um die Betroffenen zu der kostenträchtigen Teilnahme an derartigen Seminaren zu verpflichten, könnte unter verfassungsrechtlichen Maßstäben fraglich sein.

¹⁵ § 1 der 1. FeVAusnVO v. 15.4.2011 (BGBl. I S. 650); die Regelung soll mit der Reform in § 64 FeV übernommen werden.

¹⁶ vgl. *Albrecht/Bartelt-Lehrfeld*, DAR 2013, 13 (15)

b. Konzeption des Fahreignungsseminars

Der geplante **Aufbau** der Seminare mit verkehrspädagogischen und verkehrspsychologischen Teilmaßnahmen ist im Grundsatz positiv zu bewerten. Als Fortschritt ist auch zu sehen, dass die Durchführung des Fahreignungsseminars in Abhängigkeit von den Zuweisungsdelikten nach einem modularen Konzept erfolgen soll und besser als bisher auf den Einzelfall eingehen kann. Ob die in den Gesetzentwürfen nicht näher konkretisierte Abstimmung der Teilmaßnahmen untereinander¹⁷ funktioniert, wird man erst in der Praxis sehen. Positiv wäre eine engere Verzahnung zwischen dem edukativen und dem psychologischen Teil des Fahreignungsseminars. Die Durchführung der Fahreignungsseminare wird möglicherweise unter erheblichem Zeitdruck erfolgen, denn die vorgegebenen Zeitabstände der einzelnen Module untereinander müssen beachtet werden, das gesamte Seminar muss dabei innerhalb von drei Monaten nach Wirksamkeit der Anordnung absolviert sein.

c. Kosten und Anforderungen des Fahreignungsseminars

Die **Kosten** des neuen Fahreignungsseminars werden deutlich höher sein als die Kosten der heutigen Aufbau-seminare (die Bundesregierung geht von einer Steigerung von heute etwa 200 € auf künftig etwa 600 € aus¹⁸, also immerhin von einer Verdreifachung der Kosten). Höhere Kosten sind in der Sache gerechtfertigt, weil die künftige Beteiligung qualifizierter Psychologen naturgemäß zu höheren Kosten führt. Die höhere Kostenbelastung der Betroffenen stellt gleichwohl bei der Gesamtbeurteilung ein Problem dar, denn die Anzahl der Personen, die sich die Seminarteilnahme schlicht nicht leisten können, deswegen keine Bescheinigung über eine Seminarteilnahme vorlegen und in der Konsequenz ihre Fahrerlaubnis verlieren, wird ansteigen. Es kommt hinzu, dass die neue Seminarkonzeption mit aktiver Mitarbeit und Hausaufgaben bildungsferne Schichten **überfordern** wird, sodass vielfach auch deswegen eine erfolgreiche Seminarteilnahme nicht möglich und die Entziehung der Fahrerlaubnis die Folge sein wird. Dies alles wird nicht nur zu einer höheren Belastung der Fahrerlaubnisbehörden führen. Schwächere soziale Schichten werden zudem eher vom fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugverkehr ausgeschlossen als heute.

d. Seminarüberwachung

Ein gravierender Kritikpunkt ist die m.E. ungenügend geregelte **behördliche Überwachung** der neuen Fahreignungsseminare. Als Alternative zur behördlichen Überwachung (entweder/oder) wird ein anerkanntes Qualitätssicherungssystem dargestellt¹⁹. § 34 Abs. 3 S. 1 FahrIG und § 43 Abs. 3 FeV sollen dagegen vorsehen, dass die Behörde von der Überwachung absehen *kann*, wenn der Anbieter des Fahreignungsseminars sich einem behördlich genehmigten Qualitätssicherungssystem anschließt. Dies passt nicht zusammen. Nicht geregelt ist, unter welchen Voraussetzungen die Länderbehörden Qualitätssicherungssysteme anerkennen können oder müssen, denen sich die Fahrlehrer und Verkehrspsychologen sollen anschließen können. Maßstäbe für die behördliche Anerkennung derartiger Systeme sind in den Entwürfen nicht vorgegeben. Ich erinnere daran, dass eine Verordnung nach § 34

¹⁷ § 4a Abs. 2 S. 1 StVG-E, § 42 Abs. 1 S. 2 FeV-E

¹⁸ BR-Drs. 799/12 S. 45 = BT-Drs. 17/12636 S. 28 (elektronische Vorab-Fassung)

¹⁹ § 4a Abs. 8 S. 1 StVG-E, § 31a Abs. 7 FahrIG-E

Abs. 4 FahrIG über die Anforderungen an Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung im Fahrschulbereich nach wie vor nicht erlassen worden ist und auch nicht erlassen werden soll. § 34 Abs. 4 FahrIG soll im Übrigen so geändert werden, dass er nicht mehr die Anforderungen an Qualitätssicherungssysteme umfassen wird.

Die Einzelheiten der Überwachung sollen in § 43 FeV geregelt werden. Dort wird die behördliche Überwachung auf eine reine Formalüberwachung reduziert; eine inhaltliche Überwachung ist nicht vorgesehen. Die Begründung zu § 43 FeV behauptet zwar, dies seien nur die *Mindestanforderungen* an die – wie es dort heißt – „inhaltliche Durchführung der Überwachung der Fahreignungsseminare“²⁰. Der vorgesehene Wortlaut von § 43 FeV sieht jedoch lediglich eine Formalüberwachung vor, zudem noch mit anonymisierten Teilnehmerdaten. Eine inhaltliche Seminarüberwachung dürfte so nicht möglich sein.

2. Anerkennung des freiwilligen Seminarbesuchs

Das Bundesverkehrsministerium hatte in den der letzten Länderanhörung zugrunde liegenden Entwürfen vorgesehen, dass in der 1. Eingriffsstufe mit der Ermahnung auch über die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme an einem Fahreignungsseminar informiert werden soll, und dass die **freiwillige Teilnahme** an einem Fahreignungsseminar bei Erreichen der 2. Maßnahmenstufe **anerkannt** werden soll, wenn die erfolgreiche Teilnahme nicht länger als zwei Jahre zurückliegt. In der 2. Eingriffsstufe sollte also kein Seminarbesuch mehr angeordnet werden, wenn in der 1. Eingriffsstufe ein solches Seminar freiwillig besucht worden ist. Diese Regelung hat nicht überzeugt. Wenn der freiwillige Seminarbesuch in der 1. Eingriffsstufe, also bei einem Punktestand von 4 oder 5 Punkten, wirkungslos bleibt und der Betroffene durch weitere Punkte in die nächste Stufe (6 oder 7 Punkte) kommt, kann es nicht sein, dass dann keinerlei staatliche Reaktion außer der Verwarnung erfolgt. Die Argumentation, es sei nicht sinnvoll, einen weiteren Seminarbesuch anzuordnen, wenn schon der erste Seminarbesuch keine Wirkung gezeigt habe, hat natürlich eine gewisse Logik für sich. Sie offenbart aber auch das Eingeständnis, dass das neue Fahreignungsseminar möglicherweise gar nichts bringen könnte. Diese Regelung wird inzwischen nicht mehr weiterverfolgt.

Die Bundesregierung hält aber im Gesetzentwurf an dem Hinweis auf die Möglichkeit der freiwilligen Seminarteilnahme bei Ergreifen der Maßnahme auf der 1. Eingriffsstufe fest²¹. Fraglich ist, ob ein solcher Hinweis sachgerecht ist oder ob er zu falschen Vorstellungen bei den Adressaten über die rechtliche Bedeutung eines freiwilligen Seminarbesuchs führen kann. Auf den entsprechenden Einwand des Bundesrates²² ist die Bundesregierung mittlerweile auch bereit, diesen nach dem Entwurf gesetzlich vorgeschriebenen Hinweis zu streichen²³.

²⁰ BR-Drs. 810/12 S. 56

²¹ § 4 Abs. 5 Satz 2 SMVG-E

²² BR-Drs. 799/12 (Beschluss) Nr. 3

²³ Gegenäußerung der Bundesregierung zu Nr. 3 der Stellungnahme des Bundesrates

3. Abschaffung des Punkteabbaus durch freiwillige Maßnahmen

a. Künftig kein Punkteabbau durch freiwillige Maßnahmen

Aus verwaltungsbehördlicher Sicht ist die **Abschaffung** der Möglichkeit des **Punkteabbaus durch freiwillige Maßnahmen** zu begrüßen. Dieses Element des Punktsystems hat nicht nur dazu geführt, dass Betroffene die 18-Punkte-Grenze für sich persönlich auf 24 Punkte erhöhen konnten, ohne dass die positive Wirkung freiwilliger Maßnahmen für die Verkehrssicherheit erwiesen war. Die Möglichkeit der Tilgung von Punkten durch freiwillige Maßnahmen hat auch zu der Kompliziertheit des bisherigen Punktsystems beigetragen. Die Berechnung des korrekten Punkteabzugs nach § 4 Abs. 4 StVG war ohne Zweifel fehleranfällig.

Eine Benachteiligung von Vielfahrern ist in dem Wegfall der Möglichkeit des Punkteabbaus durch freiwillige Maßnahmen nicht zu sehen. Es besteht objektiv keine Notwendigkeit, dem höheren Risiko von Vielfahrern, Punkte zu sammeln, durch spezielle gesetzliche Maßnahmen Rechnung zu tragen, zumal die Wirksamkeit freiwilliger Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Verhaltensänderung auch nicht nachgewiesen ist.

Sollte gleichwohl über die Beibehaltung des Punkteabbaus durch freiwillige Maßnahmen auch im neuen Fahreignungssystem nachgedacht werden, wäre zu berücksichtigen, dass viele Betroffene sich die deutlich teureren neuen Seminare²⁴ nicht leisten können. Der freiwillige Punkteabbau wäre damit nur besser gestellten Kraftfahrern möglich. Das neue System würde sich somit auch dem Vorwurf der sozialen Unausgewogenheit ausgesetzt sehen.

b. Begleitetes Fahren ab 17

Die **Punktereduzierung** durch **freiwillige Seminarteilnahme** soll aber in gewisser Weise im Zusammenhang mit dem Begleiteten Fahren ab 17 wieder **aufleben**. Die Begleitperson soll nicht nur maximal zwei neue, sondern auch drei neue Punkte haben dürfen, wenn sie in den letzten 6 Monaten freiwillig an einem Fahreignungsseminar teilgenommen hat²⁵. Dies ist fragwürdig, nachdem der Bundesverkehrsminister die bisher mögliche freiwillige Seminarteilnahme zum Punkteabbau mit sehr deutlichen Worten für nicht sinnvoll im Sinne der Verkehrssicherheit erklärt hat. Das Bestreben, den Kreis der potentiellen Begleitpersonen für das Begleitete Fahren ab 17 zu erweitern ist zwar ehrenwert. Dies darf aber nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit gehen.

Schon die Heraufsetzung der heute möglichen 3 Punkte bei der Begleitperson auf künftig 2 neue Punkte²⁶, die heute 4-5 Punkten entsprechen, ist ein äußerst fragwürdiger Eingriff in das erprobte Modell des Begleiteten Fahrens ab 17 und muss abgelehnt werden. Der zusätzlich vorgesehene faktische Punkteabbau durch freiwillige Seminarteilnahme, der Personen mit nach heutiger Zählart 6-7 Punkten zu Begleitpersonen beim Begleiteten Fahren ab 17 machen würde, kann erst recht nicht unterstützt werden²⁷.

²⁴ s.o. Abschnitt IV.1.c

²⁵ § 48a Abs. 5 S. 1 Nr. 3 Buchst. b FeV-E (siehe BR-Drs. 810/12 S. 8 f., Begründung S. 57)

²⁶ § 48a Abs. 5 S. 1 Nr. 3 Buchst. a FeV-E

²⁷ kritisch dazu auch *Schubert*, VD 2013, 25 (26); *ders.*, SVR 2013, 1 (6)

V. Übergangsregelungen

Die vorgesehenen Übergangsregelungen beinhalten eine aufwendige **Umstellung** der alten auf die neuen **Punkte** und die Verwaltung der **alten Registereintragungen** noch für fünf Jahre nach den bisherigen Regelungen inklusive Tilgungshemmung. Dies erscheint auf den ersten Blick als bürokratisches Monster, dürfte aber bei der Umstellung von dem alten Punktesystem auf ein gänzlich anders konstruiertes neues Punktsystem unvermeidlich sein.

Die politische Ansage war immer, dass die Reform nicht mit einer **Punkte-Amnestie** verbunden sein solle. Eine solche ist aber doch vorgesehen für die künftig nicht mehr bepunkteten Verstöße²⁸. Dem kann eine gewisse Logik aber nicht abgesprochen werden.

VI. Mehrbelastung der Fahrerlaubnisbehörden

Die Reform wird durch die folgenden Aspekte zu einer erheblichen Mehrbelastung der Fahrerlaubnisbehörden führen:

Die Bundesregierung erwartet bei den Maßnahmen der ersten Eingriffsstufe einen **Anstieg**, bei den Maßnahmen der zweiten Eingriffsstufe einen **deutlichen Anstieg der Fallzahlen**, ebenso bei den Anträgen auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entziehung aufgrund Nichtteilnahme am Seminar. Gegenzurechnen sind die nicht quantifizierbaren Entlastungen bei den Fahrerlaubnisbehörden, die durch Vereinfachungen des Punktsystems entstehen. Per Saldo rechnet die Bundesregierung mit höherem Personalbedarf bei den Fahrerlaubnisbehörden, der aber durch Gebührenmehreinnahmen finanziert sei.

Aufbau Seminare sind bisher in Gruppengrößen von mindestens 6 und höchstens 12 Teilnehmern durchzuführen²⁹, künftig beträgt die Gruppengröße der edukativen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars maximal 3 Teilnehmer³⁰. Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars ist in Einzelsitzungen durchzuführen³¹. Folglich werden weit mehr Seminare als bisher durchgeführt werden, was zu einer **erheblichen Ausweitung der Seminarüberwachung** führt.

Künftig soll gesetzlich die **Frist** von drei Monaten festgelegt werden, in der das Fahreignungsseminar absolviert worden sein muss, spätestens zwei Wochen nach Abschluss des Seminars muss der Behörde die Teilnahme nachgewiesen werden. Bei Nichteinhaltung dieser Fristen ist die Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen. Die Behörde kann nicht mehr wie heute die Frist für die Teilnahme am Seminar selbst bestimmen. In Härtefällen können diese Fristen allerdings verlängert werden. Angesichts der Kürze der vorgesehenen gesetzlichen Fristen ist mit einer **großen Zahl von Verlängerungsanträgen** zu rechnen, deren Bearbeitung zusätzlichen Arbeitsaufwand bei den Fahrerlaubnisbehörden auslösen wird.

²⁸ § 65 Abs. 3 Nr. 1 StVG-E

²⁹ § 35 Abs. 1 S. 1 FeV

³⁰ § 42 Abs. 2 S. 5 FeV-E

³¹ § 42 Abs. 6 S. 3 FeV-E

Es wurde schon erwähnt, dass die neue Seminarkonzeption wegen der deutlich höheren Kosten und der Anforderungen an aktive Mitarbeit und Hausaufgaben dazu führen kann, dass **vermehrt Entziehungen der Fahrerlaubnis wegen nicht vorgelegter Teilnahmebescheinigungen** erforderlich werden.

Insgesamt führt die Reform somit zu einer **Mehrbelastung der Fahrerlaubnisbehörden**, die angesichts der vielen Ungewissheiten allerdings nicht in Euro-Beträgen konkretisiert werden kann. Die Vorstellung der Bundesregierung, die Finanzierung zusätzlichen Personals dafür sei mit Hilfe der eingenommenen Gebühren unproblematisch, geht an der Realität vorbei. Angesichts der Lage der öffentlichen Haushalte stehen die Behörden von Kommunen und Ländern heute vor der Notwendigkeit, ohne Rücksicht auf das Volumen der zu bewältigenden Aufgaben Personal abbauen zu müssen. Die Fahrerlaubnisbehörden werden die Mehrbelastung bei realistischer Betrachtung bewältigen müssen, ohne eine Aufstockung des Personals zu erfahren.

VII. Fazit

Positiv zu bewerten sind der Wegfall der Tilgungshemmung, die Vereinheitlichung des Beginns der Tilgungsfristen, der Wegfall des Punkterabatts, die Anhebung von Verwarnungsgeldobergrenze und Eintragungsgrenze – allerdings mit der negativen Folge, dass das System der Regelsätze für geraume Zeit nicht mehr in sich stimmig sein wird - und der grundsätzliche Ansatz des neuen Fahreignungsseminars, wobei allerdings offen ist, ob das neue Seminar geeignet sein wird, nachhaltige Verhaltensänderungen zu bewirken oder zumindest anzustoßen.

Negativ zu bewerten sind die neue Punktebewertung mit ein bis drei Punkten, die Einschränkung von Verfolgungsbehörden und Gerichten bei der Ahndung der Verstöße von Personen, die wiederholt Straftaten und Ordnungswidrigkeiten begehen, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, die Beibehaltung des Tatortprinzips und der Überliegefrist, die Löschung sämtlicher Punkte bei Neuerteilung auch nach Verzicht und Ablaufen einer befristeten Fahrerlaubnis, die hohen Kosten und die für bildungsferne Schichten nur schwer zu bewältigenden Anforderungen des neuen Fahreignungsseminars, die völlig unzureichend geregelte Überwachung der Fahreignungsseminare, die Heraufsetzung der zulässigen Punktebelastung von Begleitpersonen und die Ermöglichung des faktischen Punkteabbaus durch freiwilligen Seminarbesuch im Zusammenhang mit dem Begleiteten Fahren ab 17, sowie die zu erwartende erhebliche Mehrbelastung der Fahrerlaubnisbehörden, die diese voraussichtlich ohne zusätzliches Personal werden bewältigen müssen.

Die Reform kann damit in der **Gesamtbetrachtung** nicht überzeugen.



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

Fakultät Verkehrswissenschaften - Lehrstuhl für Verkehrspsychologie

Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Ausschussdrucksache

17(15)535-F

Technische Universität Dresden, 01062 Dresden

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Prof. Dr. Bernhard Schlag

Telefon: 0351 463-36510 / 20

Telefax: 0351 463-36513

schlag@verkehrspsychologie-dresden.de

Dresden, 9. April 2013

Persönliche Ergänzungen zur übersandten Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim BMVBS zum Fahreignungsregister

Wesentliche zwischenzeitliche Überarbeitungen des ursprünglichen Gesetzesentwurfs, die sich in den übersandten Anträgen wiederfinden, greifen Anregungen des Wissenschaftlichen Beirats beim BMVBS (dort sind 6 Möglichkeiten zur Optimierung genannt) auf und gehen damit aus meiner fachlichen Sicht in die richtige Richtung.

1. Kritisiert wurde der mit einer deutlichen Reduzierung der Schweregrade der Verkehrsverstöße von 7 auf 2 Kategorien zwangsläufig einhergehende Verlust an Differenzierung. Vorgesehen sind jetzt 3 Schweregrade.
2. Geschwindigkeitsübertretungen bleiben aufgrund ihrer Sicherheitskritikalität erheblich zu nachsichtig bewertet. Dieses Problem wäre mit einer weiteren Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes anzugehen.
3. Die Farbsymbolik des "Punkte-Tachos" sollte angepasst werden ("grün" nur für 0 Punkte).
4. Die vorgesehenen verlängerten Lösungsfristen können geeignet sein, unerwünschte Verkehrssicherheitseffekte einer Aufgabe der bisherigen Hemmungsregelung auszugleichen.
5. Mit der Einführung eines obligatorischen Fahreignungsseminars wird der Anregung einer differenzierten Stufenfolge von Interventionsmaßnahmen unterhalb des Fahrerlaubnisentzugs in einem wesentlichen Punkt gefolgt. Weitere zusätzliche Interventionsmaßnahmen sollten auf ihre Eignung zur Beeinflussung der Fahreignung geprüft werden.
6. Diese Fahreignungsseminare kombiniert von Fahrlehrern und Verkehrspsychologen durchführen zu lassen, erscheint weiterhin nicht zielführend. Die zugrundeliegenden Verstöße weisen regelmäßig auf mangelnde Fahreignung hin, die von Verkehrspsychologen zu verbessern wäre, nicht aber auf mangelnde Fahrkompetenz, deren Schulung Aufgabe von Fahrlehrern ist.

Prof. Dr. Bernhard Schlag, TU Dresden, Verkehrspsychologie
www.verkehrspsychologie-dresden.de

dent a.D. des Bundesverfassungsgerichts, mit ca. 300 Teilnehmern des Arbeitskreises über die Brauchbarkeit und Verbindlichkeit der Regelungen der Anlage 4 FeV und der Begutachtungs-Leitlinien (BGL) für Kraftfahrereignung bei der Erstellung ärztlicher Gutachten. Es ging tatsächlich auch um Grundrechte: Einerseits um das Recht auf freie Entfaltung der Persönlichkeit – hier in Form der Teilnahme am Straßenverkehr als Kraftfahrer auch mit krankheitsbedingten Mängeln – andererseits um das Recht auf körperliche Unversehrtheit, hier angesprochen als Schutzanspruch der Bürger vor Gefährdungen durch unsichere und ungeeignete Fahrer. Nicht jeder Mangel ist groß genug, das Verdikt der Nicht-Eignung zu begründen: Deshalb gibt es die Anlage 4 FeV, in der die wichtigsten, die Fahreignung ausschließenden oder stärker einschränkenden Krankheiten aufgelistet sind. Aber liegen dieser Aufzählung verkehrskritischer Krankheiten und deren Besprechung in den Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahrereignung Tatsachen zugrunde, die im Einzelfall den Eingriff in das Grundrecht eines Kraftfahrers rechtfertigen? Wenn die Rechtsordnung jungen Kraftfahrern nach erfolgreichem Abschluss der Fahrprüfung die Fahrerlaubnis erteilt, obwohl diese Fahrergruppe nach der Unfallstatistik etwa 7 mal häufiger Unfälle verursacht als der Durchschnitt – welches Risiko kann unter dem Gesichtspunkt der Rechtsgleichheit für Kraftfahrer mit krankheitsbedingten Mängeln in Kauf genommen werden? Dazu gab es im Arbeitskreis keine Festlegung. Es wurde sogar die Auffassung vertreten, die Rechtsordnung dulde keine Risikoerhöhung durch Krankheit. Wenn dieser Risikomaßstab ungeklärt

ist: Können dann Ärzte in der Lage sein, im Einzelfall dieses Risiko zutreffend einzuschätzen? Wohl kaum, denn der Schritt vom statistischen Risiko zum Einzelfall gelingt nur durch beherzten Sprung über Erkenntnisgrenzen. Deshalb stellte sich die provokative Frage, wie viele falsch-negative ärztliche Begutachtungen mit Einschränkung eines Grundrechts in Kauf genommen werden sollen, um möglicherweise einen Verkehrsunfall zu vermeiden und dem grundrechtlichen Schutzanspruch der Bevölkerung zu genügen. Auch dazu gab es im Arbeitskreis keine Einigkeit: Soll auf einen vermiedenen Unfall ein einziges falsch-negatives Gutachten akzeptabel sein? – oder 10 falsch negative? oder gar 100? Leider gibt es dazu keine Daten, denn ärztliche Gutachten zur Fahreignung werden bisher weder erfasst noch evaluiert.

Das soll anders werden: In seinen Empfehlungen an den Gesetzgeber hat der Arbeitskreis nicht nur die Erfassung und Evaluation solcher Gutachten angemahnt, sondern auch die Überwachung der Qualifikation von Ärzten zu solchen Gutachten und die Beachtung der in der „risk of harm formula“ – Faktoren zu Risikoeinschätzung (vgl. dazu den Beitrag von H. Klein in ZVS 3/2012). Bemerkenswert ist schließlich der Hinweis in Empfehlung 5, dass ein Gutachten auch dann qualifiziert sein kann, wenn der Sachverständige nicht entscheidbare Fälle auch ausdrücklich so einstuft.

Obwohl eigentlich selbstverständlich, musste diese Feststellung betont werden: Denn bisher gibt es kaum ärztliche Gutachten zur Fahreignung mit dem Ergebnis „nicht entscheidbar“: Sie hätten bisher den Autor disqualifiziert. *Mattern*

haltung von Verkehrsregeln, z.B. in Bezug auf Geschwindigkeit, Abstand, Vorrang und Fahren unter Alkoholeinfluss, ist ein Hauptgrund für Straßenverkehrsunfälle. Ein substantieller Sicherheitsnutzen könnte erreicht werden, wenn Straßenverkehrsteilnehmer die geltenden Verkehrsregeln durchgängig beachten würden. Das European Transport Safety Council schätzt, dass ca. 50 % aller Unfälle dadurch verhindert werden könnten (ETSC, 1999; 2011). Neben der Überwachung und Sanktionierung von Regelübertretungen ist die Regelakzeptanz der wahrscheinlich bedeutsamste Faktor zur Vorhersage der Regelbefolgung (siehe Schlag u.a., 2012⁷). Maßnahmen zur Erhöhung der Regelakzeptanz haben hohe general-präventive Bedeutung und dienen der Schaffung für die Verkehrssicherheit günstiger sozial-informeller Normen. Von daher sind die Ziele der Reform grundsätzlich positiv zu bewerten.

Ein wichtiges Moment ist zunächst die durch das BMVBS hergestellte, extensive Beteiligung von Bürgern und Verbänden vor Einführung der Reform. Diese Partizipation kann die Akzeptanz der geplanten Regelungen bereits im Vorfeld erhöhen. Eine intensive Beteiligung einschlägiger Fachverbände und Interessenträger ist bereits Anfang 2012, koordiniert durch die BAST, mit Entwürfen zur geplanten Reform angelaufen. Daraufhin haben vielfältige Fachverbände, so u.a. Vertreter der deutschen verkehrspsychologischen Organisationen, amtlich anerkannte Träger von Kursen gem. § 70 FeV und amtlich anerkannte Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung ihre Vorschläge und Positionen zur geplanten Reform des Punktesystems sowie zum geplanten Fahreignungsseminar formuliert. Diese vielfältigen Vorschläge und Einwände sind durch den Wissenschaftlichen Beirat nicht im Einzelnen zu kommentieren oder zu bewerten. Ein anspruchsvoller Gestaltungsprozess dürfte es allerdings werden, die Ergebnisse dieser Beteiligung so zusammenzuführen, dass auf der einen Seite die Zielsetzungen der Reform erhalten bleiben, sich die Petenten auf der anderen Seite jedoch mit ihren Eingaben wahrgenommen und angenommen sehen.

Auch auf europäischer Ebene ist das Thema virulent. So wird im September 2012 u.a. ein EU-Projekt zum Thema „Criteria for Best Practice Merit Point Systems“ (www.bestpoint-project.eu/) abgeschlossen werden.

Insgesamt bewertet der Wissenschaftliche Beirat das Reformvorhaben im Hinblick auf seine Zielsetzung und die Art der Einfüh-

Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Prof. Dr. Axel Ahrens, Dresden; Prof. Dr. Herbert Baum, Köln; Prof. Dr. Klaus J. Beckmann, Berlin; Prof. Dr. Manfred Boltze, Darmstadt; Prof. Dr. Alexander Eisenkopf, Friedrichshafen; Prof. Dr. Hartmut Fricke, Dresden; Prof. Dr. Ingrid Göpfert, Marburg; Prof. Dr. Christian von Hirschhausen, Berlin; Prof. Dr. Günther Knieps, Freiburg; Prof. Dr. An-areus Knorr, Speyer; Prof. Dr. Kay Mitusch, Karlsruhe; Prof. Dr. Stefan Oeter, Hamburg; Prof. Dr. Franz-Josef Radermacher, Ulm; Prof. Dr. Volker Schindler, Berlin; Prof. Dr. Jürgen Siegmann, Berlin; Prof. Dr. Bernhard Schlag, Dresden; Prof. Dr. Wolfgang Stötzle, St. Gallen (Vorsitzender)

Das geplante Fahreignungsregister und das neue Fahreignungs-Bewertungssystem sollen das bisherige Verkehrszentralregister (VZR) und das alte Punktesystem ablösen.

Das Fahreignungsregister soll gegenüber dem alten System einfacher, gerechter sowie transparenter werden und damit die Akzeptanz der Vorschriften erhöhen. Die Nichtein-

rung positiv. Kann aber der vorliegende Entwurf diese Zielsetzungen erfüllen? Sind vermeidbare Unstimmigkeiten enthalten und gibt es Möglichkeiten zur Optimierung? Letztere liegen für einige, nachfolgend in 6 Abschnitten dargelegte Aspekte des Reformvorhabens vor.

1. Eine Reduzierung von 7 auf 2 Schweregrade³ der Verkehrsverstöße ist zwar unter Gesichtspunkten der Einfachheit und Transparenz sinnvoll. Sie führt jedoch zwangsläufig zu einem Verlust an Differenziertheit bei der Bewertung unterschiedlich sicherheitskritischer Übertretungen. Differenziertheit ist zugleich ein wichtiges Moment der (auch in der Bevölkerung wahrgenommenen) Bewertungsgerechtigkeit. Insofern ist ein überzeugender Kompromiss zwischen Einfachheit/Transparenz und Differenziertheit/Gerechtigkeit anzustreben. Es sollte vermieden werden, dass allein der Einfachheit halber deutlich unterschiedlich sicherheitskritische Verstöße gleich bewertet werden. Dies gilt in besonderem Maße für die häufigste Deliktart im Straßenverkehr, die Geschwindigkeitsverstöße. Derzeit sind etwa 5,1 Mio. Verkehrsteilnehmer wegen Geschwindigkeitsdelikten im bisherigen Verkehrszentralregister registriert, weitere ca. 1,4 Mio. Personen wegen Alkoholdelikten.
2. Geschwindigkeitsübertretungen werden sowohl im Hinblick auf ihre Sicherheitskritikalität als auch im internationalen Vergleich in Deutschland bisher erheblich zu nachsichtig bewertet⁴. Das neue Fahrignungs-Bewertungssystem böte eine Chance, dies zu ändern, die allerdings im Entwurf nicht genutzt wird. Vielmehr tendiert das neue Fahrignungs-Bewertungssystem dazu, die für eine gerechte Bewertung unumgängliche Differenzierung nach dem Schweregrad der Übertretung zu vernachlässigen. Dem Straßenverkehrsgesetz folgend erst Geschwindigkeitsüberschreitungen mit PKW ab 31 km/h innerorts und ab 41 km/h ausserorts als „grobe Ordnungswidrigkeiten“ zu bezeichnen und diese hier mit nur 2 Punkten zu belegen, stimmt nicht mit dem Verständnis in der Verkehrssicherheitsforschung überein und wird auch bei der großen Mehrheit der die Verkehrsregeln cum grano salis beachtenden Bürger auf Unverständnis stoßen. Einen Hinweis auf eine in der Praxis bereits vorhandene Grenzziehung gibt die bisher von Kraftfahrern wahrgenommene Unterscheidung zwischen schweren und besonders schweren Geschwindigkeitsver-

stößen, die beim Übergang zwischen einer Ahndung allein mit Geldbußen und einer zusätzlichen Eintragung in das VZR liegt (ab 21 km/h Überschreitung). Hier ist eine bessere Differenzierung der Übertretungen gemäß ihrer Sicherheitskritikalität dringend angeraten.

3. Die Darstellung des „Punkte-Tachos“ kann zu Missverständnissen führen: „Grün“ für ein auffälliges Verhalten zu verwenden, suggeriert, dass dieses Verhalten in keiner Weise problematisch sei. „Grün“ können in dieser Farbsymbolik nur 0 Punkte sein. Zur besseren Klarheit schlägt der Wissenschaftliche Beirat deshalb vor, 1 bis 3 Punkte mit „Gelb“ zu unterlegen, 4 bis 5 Punkte mit „Orange“ und 6 bis 7 Punkte mit „Rot“.
4. Abweichend von der beabsichtigten Wirkung kann das durchgängige Rechtskraftprinzip dazu führen, dass gerade im kritischen Bereich des „Punkte-Tachos“ vermehrt Rechtsmittel zur Vermeidung oder Verzögerung ansonsten greifender Interventionsmaßnahmen (bis hin zur Fahrerlaubnisentziehung) eingelegt werden. Hierfür sollte kein Anreiz gegeben werden. Die Auswirkungen auf die Belastung der Justiz sollten vorab geprüft werden.
Die Transparenz des Systems soll auch durch den Verzicht auf die bisherige Hemmungsregelung (Tilgung einer früheren Tat wird durch eine neue Tat gehemmt) und auf die „Überlieferfrist“ verbessert werden. Folgt man allerdings der Erkenntnis⁵, dass gerade viele Übertretungen (und nicht nur eine im Einzelfall besonders schwere Übertretung) mit der Wahrscheinlichkeit einer Unfallverursachung korrelieren, so ist eine Aufgabe der Hemmungsregelung nicht geeignet, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen. Diesem unerwünschten Effekt können die verlängerten (festen) Lösungsfristen entgegenwirken. Im internationalen Kontext sollte zudem die regelmäßige Einbeziehung jeweils ausländischer Entscheidungen stringent vereinbart werden, auch um das durchgängige Rechtskraftprinzip einhalten zu können.
5. Nicht überzeugend sind im geplanten Vorhaben die Darlegungen zur Einflussnahme auf das gezeigte Problemverhalten. Zu beachten ist, dass hier nur eine Teilgruppe wiederholt erheblich auffälliger Personen angesprochen ist, bei denen die Übertretungen häufig bereits zum Verhaltensrepertoire gehören. Zu späte, zu schwache oder nicht dem Stand wissenschaftlicher Erkenntnisse entsprechende

Interventionen werden diese Personen nicht erreichen und ihr Verhalten nicht ändern können. Gerade diese Teilgruppe auffälliger Verkehrsteilnehmer versteht die Punktregelungen und darauf aufsetzende Maßnahmen primär als Sanktion und nicht als Lernchance. Wenn die Reform jedoch das Ziel verfolgt, das Fahrignungs-Bewertungssystem vom Strafgedanken hin zur Einleitung überdauernder Verhaltensänderungen weiter zu entwickeln, so müssen die Anreize und Unterstützungsmaßnahmen für Verhaltensänderungen deutlicher und in einem positiveren Kontext wahrnehmbar werden. Dies kann nach Auffassung des Wissenschaftlichen Beirats wie folgt aussehen:

- Die Einflussnahme auf das erwiesene Problemverhalten setzt bei 4 Punkten zu spät ein. Sie fällt zudem in Anbetracht der Schwere und der Sicherheitskritikalität der Delikte mit einer „Ermahnung“ und Information zu milde aus. Soll ein ernsthafter Anstoß zum Lernen und zur Verhaltensänderung gegeben werden, so müssen entsprechende Anreize so früh wie möglich und deutlicher gesetzt werden. Vorstellbar sind auf dieser Stufe vielfältige Interventionsmaßnahmen unterhalb eines Fahrerlaubnisentzugs. Weltweit haben sich unterschiedliche Maßnahmenformen teilweise gut bewährt. Dies kann von Informationsschreiben über persönliche Beratungsgespräche, bspw. durch lokale Polizeibeamte, bis hin zur Anordnung aktiver Teilnahme an Gruppengesprächen reichen. In jedem Fall sollte das BMVBS die mögliche Maßnahmenpalette erweitern und bewährte Möglichkeiten auf ihre Transferierbarkeit auf Deutschland prüfen. Ein Beispiel für eine differenziertere Stufenfolge könnte sein:
- Ermahnung und Information (über die Erwähnung im Bußgeldbescheid hinaus) mit der 2. Übertretung im gegebenen Tilgungszeitraum, spätestens jedoch mit 3 Punkten;
 - Verwarnung mit einem Beratungsgespräch oder einer Gruppenmaßnahme mit 5 Punkten;
 - Fahrignungsseminar mit 6 bis 7 Punkten;
 - Fahrerlaubnisentzug mit 8 Punkten.
- Ein früheres Eingreifen und eine intensivere Intervention geben bessere Chancen zur Verhaltensänderung.
6. Schwer verständlich ist das Vorhaben, neben Verkehrspsychologen Fahrlehrern die Durchführung von Fahrignungsseminaren zu übertragen. Auch eine „Kom-

linierte Maßnahme Fahrlehrer/Verkehrspsychologen“ erscheint auf dieser letzten Stufe vor einem Fahrerlaubnisertrag aus folgenden Gründen nicht zielführend: Fahrlehrer schulen die Fahrkompetenz. Maßnahmen zur Verbesserung oder Wiederherstellung der Fahreignung haben demgegenüber einen deutlich anderen Charakter. Betrachtet man die Verstöße, die zu Eintragungen in das Fahreignungsregister führen, nach ihrer Häufigkeit und Schwere, so finden sich darunter fast keine Verstöße, die durch mangelndes fahrerisches Können verursacht sind. Auch mangelndes Rechtswissen spielt keine wesentliche Rolle bei diesen Verstößen. Im Wesentlichen geht es dabei um (grobe) Geschwindigkeitsverstöße, Rotlichtverstöße, Drängerei, gefährliches Überholen u. a. (siehe auch Anlage 13 zur FeV). Diese Verstöße zeigen eine mangelnde Fahreignung, nicht jedoch mangelnde Fahrkompetenz an. Sie erfolgen in der Regel intentional, nehmen Schäden

in Verfolgung individuell höher bewerteter Ziele in Kauf und sind keine Fehler aufgrund mangelnden Könnens. Vor allem Einstellungen sowie Wert- und Normvorstellungen sind hier bedeutsam. Da solche Übertretungen zudem vielfach gewohnheitsmäßig erfolgen, ist ihnen nicht mit einer Schulung des fahrerischen Könnens in Praxis (z. B. Fahrzeugbeherrschung) oder Theorie (z. B. Rechtswissen) beizukommen. Insofern scheint hier ein begriffliches Missverständnis vorzuliegen, das zu einer gravierenden Fehleinschätzung praktischer Interventionsoptionen führt. Deshalb empfiehlt der Wissenschaftliche Beirat, mit der Durchführung von Fahreignungsseminaren ausschließlich entsprechend qualifizierte Verkehrspsychologen zu betrauen.

Der Wissenschaftliche Beirat beim BMVBS regt an, diese 6 Punkte bei der weiteren Erarbeitung des neuen Fahreignungsregisters sowie des Fahreignungs-Bewertungssystems zu berücksichtigen und beides da-

durch im Sinne der Zielstellungen des Reformvorhabens zu optimieren.

¹ ETSC (1999): Police Enforcement Strategies to Reduce Traffic Casualties in Europe. Bruxelles: ETSC. ETSC (2011): Traffic Law Enforcement across the EU. Bruxelles: European Transport Safety Council.

² Schlag, B., Rößler, L., Schade, J. (2012): Regelbefolgung – Ein Modell der Einflussgrößen. ZfV 58, 2, 62–67.

³ Zwischenzeitlich wurde durch Verkehrsminister Dr. Ramsauer die Einführung einer dritten Kategorie angekündigt.

⁴ Vgl. u.a.: Wissenschaftlicher Beirat beim BMVBS (2010): Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 56, 4, 171–194.

⁵ Schade, F.-D. (2000). Verkehrsauffälligkeit von Pkw-Fahrern und ihre Entwicklung mit dem Lebensalter – ein Modell. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 45, 1, 9–18. Heinzmann, H.-J., Schade, F.-D. (2004). Risikogruppen im Verkehrszentralregister als Basis für eine Prämienindividualisierung in der Kfz-Haftpflicht. Berichte der BASI, Heft M 159, Bergisch Gladbach.

Tagungen

Symposium „Verkehrssicherheit von Straßen“ mit Auditorenforum in Weimar und Wuppertal 2012

Jürgen Gerlach

Am 27. und 28. Februar sowie am 5. und 6. März 2012 fand an den Universitäten Weimar und Wuppertal das Symposium „Verkehrssicherheit von Straßen“ mit Auditorenforum statt. Am Symposium nahmen insgesamt mehr als 300 Fachleute teil. Auf der jährlich stattfindenden Tagung werden primär neue Erkenntnisse zur Sicherheitswirkung von Infrastrukturmaßnahmen vorgestellt und diskutiert. Der zweite Tag des Auditorenforums dient darüber hinaus dem Austausch von Erfahrungen der Sicherheitsauditoren. Die Inhalte der einzelnen Beiträge werden zusammenfassend dargestellt.

Verfasserschriften:
Univ.-Prof. Dr.-Ing. J. Gerlach,
Bergische Universität Wuppertal,
Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung
und Straßenverkehrstechnik,
Pauluskirchstraße 7, 42285 Wuppertal,
jgerlach@uni-wuppertal.de

Symposium „Road Safety“ with forum for auditors in Weimar and Wuppertal 2012

The symposium „Road Safety“ with a forum for auditors took place on 27th and 28th of February as well as on 5th and 6th of March 2012 at the Universities of Weimar and Wuppertal. Altogether, more than 300 experts took part at the symposium. The symposium „Road Safety“ takes place every year where new provisions and knowledge of infrastructure effects on safety are introduced and discussed. Furthermore the second day of the forum for Road Safety Auditors serves the exchange of experiences. The content of the individual contributions is reported in summaries.

1 Einführung

Im Jahr 2012 hatte die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

(FGSV) gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), der Bauhaus-Universität Weimar und der Bergischen Universität Wuppertal zu einem jährlich stattfindenden Symposium nach Weimar und Wuppertal eingeladen. Über 300 Teilnehmer folgten dieser Einladung und diskutierten über aktuelle Ergebnisse aus der Sicherheitsforschung und neue praktische Erfahrungen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit von Straßen. Die Beiträge des Symposiums umfassen Aspekte, die für das Sicherheitsmanagement von Straßen auf der Grundlage neuer Erkenntnisse relevant sind, ebenso wie allgemeine verkehrsplanerische und verkehrstechnische Fragestellungen, die bei Planung, Bau und Betrieb von Straßen die Verkehrssicherheit beeinflussen und daher zu berücksichtigen sind.

Die Professoren Ulrich Brannolte (Weimar) und Jürgen Gerlach (Wuppertal) sowie Dr. Sven-Martin Nielsen (FGSV) eröffneten und moderierten die Veranstaltungen, die seit 8 Jahren an den beiden Universitätsstandorten durchgeführt werden. Die beiden Universitäten sind Ausbildungsstätten von Sicherheitsauditoren und haben seit 2002 mehr als 300 Teilnehmer in mehreren Schu-

Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Ausschussdrucksache

17(15)535-G

Erst fördern, dann fordern! Überlegungen des Vorstandes der Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP) zur vorgesehenen Reform des VZR

Abstract (Kernpunkte)

- Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung im Straßenverkehr bei Auffälligen Verkehrsteilnehmern sollten möglichst frühzeitig erfolgen. Sie sind wirksamer, wenn dies auf freiwilliger Basis geschieht
- Es ist teilnahmefördernd, wenn eine freiwillige Maßnahme durch einen Benefit (Rabatt von einem Punkt) honoriert wird
- Dieses Ziel könnte durch Übertragung des bestehenden – und in der Praxis bewährten – Systems der Verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV in das reformierte VZR erreicht werden

- Die Sektion Verkehrspsychologie des BDP befürwortet eine Aufnahme dieser Maßnahme und des "Fahreignungsseminars" in eine Gebührenordnung, z.B. GebOST.
- Die Sektion Verkehrspsychologie bietet an, für die Umsetzung des Fahreignungsseminars ein Qualitätssicherungssystem zu erstellen, dessen Einhaltung zu überprüfen und in einem jährlich zu verfassenden Bericht zu dokumentieren

Überlegungen und Ausführungen zur Begründung:

Das mit der Reform des Verkehrszentralregisters verbundene Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit ist aus Sicht der Sektion Verkehrspsychologie des BDP nicht zu realisieren, wenn es bei dem vom Bundeskabinett bereits verabschiedeten Vorhaben des Verzichtes auf Anreize oder Rechtsfolgen bei der freiwilligen Teilnahme an verhaltensmodifizierenden Maßnahmen bleiben sollte.

In der Verordnung zum geplanten Gesetzentwurf (Drucksache 799/12) wird hinsichtlich des §4 StVG, Abs. 5, Ziff. 1 erläutert, dass in der Ermahnungsstufe ein Hinweis auf die Möglichkeit des freiwilligen Besuchs eines Fahreignungsseminars erfolgen solle, „womit der Erkenntnis der Verkehrspsychologie Rechnung getragen werde, dass Verhaltensänderungen umso besser erreicht werden, je früher eine Intervention stattfindet“, ohne diese Erkenntnis jedoch in Form einer damit verbundenen Rechtsfolge (Punkterabatt) zu unterstützen.

Die Sektion Verkehrspsychologie des BDP bedauert ausdrücklich den bisher vorgesehenen Verzicht auf mögliche Anreizsysteme im Bereich der anstehenden VZR-Reform und damit der bisherigen Verkehrssicherheitsarbeit gemäß § 4, Abs. 9 StVG sowie § 71 FeV (Punktereduktion nach freiwilliger Teilnahme an einer

Verkehrspsychologischen Beratung) und sieht sich damit in Übereinstimmung mit einer Vielzahl von Verbänden und Gremien, wie u.a. dem Wissenschaftlichen Beirat beim BMVBS. Dieser führte gemäß ZfV 03/2012 in einer Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister u.a. aus:

„Soll ein ernsthafter Anstoß zum Lernen und zur Verhaltensänderung gegeben werden, so müssen entsprechende Anreize so früh wie möglich und deutlicher gesetzt werden.“

„In jedem Fall sollte das BMVBS die mögliche Maßnahmenpalette erweitern und bewährte Möglichkeiten auf ihre Transferierbarkeit auf Deutschland prüfen. Ein Beispiel für eine differenzierte Stufenfolge könnte sein:

- Ermahnung und Information (über die Erwähnung im Bußgeldbescheid hinaus) mit der 2. Übertretung im gegebenen Tilgungszeitraum, spätestens jedoch mit 3 Punkten);
- Verwarnung mit einem Beratungsgespräch oder einer Gruppenmaßnahme mit 5 Punkten;
- Fahreignungsseminar mit 6 bis 7 Punkten;
- Fahrerlaubnisentzug mit 8 Punkten

Ein früheres Eingreifen und eine intensivere Intervention geben bessere Chancen zur Verhaltensänderung“.

Die Möglichkeit einer freiwilligen Teilnahme ab der Ermahnungsstufe von 4 oder 5 Punkten wurde während der Anhörungen im BMVBS diskutiert und hat nunmehr auch Eingang in den Gesetzentwurf der Bundesregierung gefunden, leider jedoch ohne dem für eine Seminarteilnahme erforderlichen Anreiz zu entsprechen. Im Rahmen der Anhörungen wurde zunächst als einzige Form eines möglichen Anreizes erörtert, dass nach freiwilliger Teilnahme am Fahreignungsseminar auf die Anordnung in der nächsten Maßnahmestufe verzichtet werden könne. Diese Idee war dem Sachverhalt geschuldet, dass kein „Punkterabatt“ für eine freiwillige Teilnahme gewährt werden sollte und würde allerdings zu der auch psychologisch paradoxen Situation führen, dass ein freiwillig teilnehmender Verkehrsauffälliger, nachdem er erneut auffällig geworden wäre – wodurch er den Misserfolg der absolvierten Maßnahme bzw. seine Änderungsresistenz belegt hätte – von der nun vorgesehenen obligatorischen Maßnahme freizustellen wäre. Dies wäre lerntheoretisch im Sinne einer Verstärkung oder Belohnung des gezeigten Fehlverhaltens zu interpretieren und damit als vollkommen inadäquat und kontraproduktiv anzusehen.

Die Sektion Verkehrspsychologie des BDP hat in den Anhörungen beim BMVBS, wie auch bei einer Anhörung bei der BAST, mehrfach einen Vorschlag unterbreitet, der von der überwiegenden Zahl der anwesenden Fachvertreter als sinnvoll erachtet wurde, jedoch seitens des Vertreters des BMVBS wiederholt als zu kompliziert und von daher nicht durchführbar abgelehnt wurde. Um das Argument des Bundesverkehrsministers Dr. Ramsauer, der „keinen Punktefreikauf für Verkehrsrowdys“ zulassen wollte, zu entkräften, sah der Vorschlag der Sektion Verkehrspsychologie dergestalt aus, dass man zukünftig – bei freiwilliger Teilnahme am Fahreignungsseminar (da keine weitere Maßnahme zugelassen werden sollte) ab einem Punktestand von 4 Punkten – einen Punkterabatt von einem Punkt erhalten solle, jedoch erst, wenn die Wirksamkeit der Maßnahme durch eine einjährige Legalbewährung belegt worden sei. Nur wenn es in einem Zeitraum von einem Jahr zu keinen punktebewährten Auffälligkeiten komme, solle die Möglichkeit eines einmaligen Punkteabzuges von einem Punkt bestehen. Dieser minimale Anreiz würde zwar für eine Vielzahl von Verkehrsauffälligen noch nicht das hinreichende Kriterium für eine freiwillige Teilnahme darstellen, jedoch würde es der sicherlich auch nicht sehr kleinen Gruppe der änderungswilligen und änderungsbereiten

Kraftfahrer einen Anreiz geben, der den mit einer freiwilligen Teilnahme verbundenen zeitlichen und finanziellen Aufwand rechtfertigen könnte.

Der geplante Verzicht auf eine Punktereduktion durch aktives Verhalten stellt eine eklatante Lücke in der geplanten VZR-Reform dar und wird auch vom größten Interessenverband für Kraftfahrer in Deutschland ausdrücklich bedauert, so dass dieser (ADAC Motorwelt 12/2012) seinen betroffenen Mitgliedern noch einen umgehenden Punkteabbau in der aktuellen Rechtssituation empfiehlt. Konkret wurde zu der im Grundsatz positiv bewerteten Reform angemerkt: „Ein Schwachpunkt des Projekts ist nach Kaessmanns Ansicht, dass die Fahreignungsseminare zwar hochwertiger werden, aber keinen Punkterabatt mehr ermöglichen. Das ist nicht nachvollziehbar, findet der Jurist. Dieser Anreiz hätte im Interesse der Verkehrssicherheit übernommen werden sollen.“

Das Kernproblem der vorgesehenen Gesetzesänderung liegt im Rehabilitationsbereich neben dem Ausschluss eines Anreizes bei freiwilliger Teilnahme im Wesentlichen darin, dass nicht mehrere Interventionsmöglichkeiten auf unterschiedlichen Ebenen mit unterschiedlichen Rechtsfolgen vorgesehen sind, sondern in dieser Reform nur eine einzige Maßnahme („Fahreignungsseminar“) in verschiedenen Eingriffsstufen (Ermahnung vs. Verwarnung) zu einer Verhaltensänderung führen soll, wobei die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme am Fahreignungsseminar – ohne Punkterabatt – nur eine theoretische Option darstellen dürfte, da sie ohne formalen Anreiz ohne größere Nachfrage bleiben dürfte.

Das Problem des Einsatzes eines identischen Instrumentariums auf unterschiedlichen Interventionsebenen würde sich durch die weitere Nutzung eines bereits bestehenden Instrumentariums, nämlich dem der verkehrspsychologischen Beratung, relativ problemlos beheben lassen, indem in der Stufe der Ermahnung kein „Fahreignungsseminar“, sondern eine „Verkehrspsychologische Beratung“ angeboten werden könnte.

Die Vorschaltung einer durch Verkehrspsychologen verantworteten freiwilligen Rehabilitationsmaßnahme vor Auferlegung des geplanten Fahreignungsseminars würde zudem den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirats beim BMVBS tendenziell entgegenkommen, da dieser – in der Differenzierung der Begriffe „Fahrkompetenz“ (Vermittlung über Fahrlehrer) und „Fahreignung“ (Einstellungs- und Verhaltensänderung durch Psychologen) – sich fachlich begründet explizit dafür aussprach, das vorgesehene Fahreignungsseminar ausschließlich von entsprechend qualifizierten Verkehrspsychologen durchführen zu lassen. Dies ist inhaltlich auch durchaus nachvollziehbar, da es sich bei den Ursachen wiederholter Regelübertretungen, die zu einer hohen Punktezahl führen, in fast ausschließlichem Maße nicht um Defizite im Bereich des allgemeinen Verkehrswissens, sondern um persönlichkeitsbedingte Fehlanpassungstendenzen, somit einem der originären rehabilitativen Aufgabengebiete von Verkehrspsychologen handelt.

Da das BMVBS unter Mitwirkung des KBA bereits Projektionen über die zukünftig durchzuführende Anzahl von Fahreignungsseminaren vorgenommen hat, würde ein Qualitätskriterium einer vorgeschalteten freiwilligen verkehrspsychologischen Intervention (im Hinblick auf deren Wirksamkeitsüberprüfung) in einer gegenüber der Projektion erfolgenden Reduktion der Anzahl der später anzuordnenden Fahreignungsseminare zu sehen sein. Dies würde bei Eintritt des erwarteten Erfolgs zu einem deutlich geringeren zeitlichen und finanziellen Erfüllungsaufwand der betroffenen Kraftfahrer führen, da die Verkehrspsychologische Beratung entgegen dem Fahreignungsseminar nur eine dreistündige Intervention mit einem finanziellen Aufwand von ca. 300,- Euro entgegen der Dauer eines Fahreignungsseminars mit insgesamt sechs Stunden und einem Aufwand von ca. 600,- Euro darstellt. Dem möglichen Einwand der relativ geringen Stundenzahl ist dadurch zu begegnen, dass diese Intervention bereits in einem sehr frühen Stadium einer problematischen Verkehrsentwicklung erfolgt und von einer auf Verhaltens- und Einstellungsänderungen spezialisierten Berufsgruppe

durchgeführt wird. Insgesamt wäre diese Maßnahme somit aufgrund der rechtzeitigen Intervention als erfolgversprechend und ausreichend zu erwarten.

Das aktuell bestehende und gesetzlich verankerte Instrument der freiwilligen „Verkehrspsychologischen Beratung“ (§ 4, Abs. 9 StVG sowie § 71 FeV), sollte in das neue Fahreignungssystem überführt werden und bei einer ab 4 Punkten möglichen Teilnahme zu einer anschließenden Reduktion von 1 Punkt im Fahreignungsregister führen, sofern vom Teilnehmer der Nachweis erbracht wird, dass es in einem Zeitraum von 12 Monaten nach Rechtskraft der letzten Punkteeintragung zu keinem weiteren punktebewährten Verkehrsverstoß gekommen ist. Die Teilnahme sollte analog der bisherigen Regelung nur einmal innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren möglich sein.

Im Hinblick auf eine Verfahrensvereinfachung wäre - bei Verzicht auf einen nachgewiesenen Legalbewährungszeitraum - folgende Alternative gegeben:

Das aktuell bestehende und gesetzlich verankerte Instrument der freiwilligen „Verkehrspsychologischen Beratung“ (§ 4, Abs. 9 StVG sowie § 71 FeV) sollte in das neue Fahreignungssystem überführt werden und bei einer ab 4 Punkten möglichen Teilnahme zu einer anschließenden Reduktion von 1 Punkt im Fahreignungsregister führen. Die Teilnahme sollte analog der bisherigen Regelung nur einmal innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren möglich sein.

Da der Arbeitskreis V des soeben beendeten 51. Verkehrsgerichtstages in Goslar sich nahezu einhellig dafür ausgesprochen hat, „die Möglichkeit des Punkteabbaus durch Absolvierung freiwilliger Maßnahmen beizubehalten“, sollten die gesetzlichen Instanzen diesem Begehren entsprechen und die verkehrspsychologische Beratung auch bei einer möglichen Reform in der beschriebenen Weise berücksichtigen.

Honorar/Gebühren

Die Sektion Verkehrspsychologie spricht sich dafür aus, sowohl das im Rahmen der Reform des VZR vorgesehene "Fahreignungsseminar" als auch die "Verkehrspsychologische Beratung" in die Gebührenordnung GebOSt (oder ein vergleichbares System) aufzunehmen. Von einem solchen Schritt erwarten wir eine Sicherung des Qualitätsstandards sowohl bei institutionellen Anbietern als auch bei freiberuflich tätigen Psychologen.

Qualitätssicherung

Die Sektion Verkehrspsychologie des BDP verfügt über umfassende Erfahrung in der Erstellung und Überwachung von Qualitätssicherungsmaßnahmen für psychologische Dienstleistungen. Es wird daher angeboten, in diesem Bereich bei der Erstellung des Qualitätssicherungssystems für das im Rahmen der VZR-Reform angedachte "Verkehrsseminar" ein entsprechendes System zu entwickeln und – bei Bedarf – dessen Umsetzung zu übernehmen.

Für die Sektion Verkehrspsychologie des BDP

Dr. Kiegeland
Fachpsychologe für Verkehrspsychologie
Vorsitz der Sektion Verkehrspsychologie

Dipl.-Psych. Lehnert
Fachpsychologe für Verkehrspsychologie
Stv. Vorsitz der Sektion Verkehrspsychologie