

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

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

**Datum:** 12.04.2013 08:50

**An:** <verkehrsausschuss@bundestag.de>

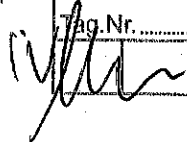
Sehr geehrte Damen und Herren,  
in Anlage erhalten Sie meine Stellungnahme.  
Mit freundlichen Grüßen  
Zwenger

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  
Ag.Nr. ....

				
--	--	--	--	--

## 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 Massenverwaltung<sup>1</sup> 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 **strafgerichtlichen Entscheidungen mit dem Tag des Urteils bzw. der Entscheidung** (§ 29 Abs. 4 Nrn. 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

<sup>1</sup> Derzeit sind über 9 Millionen Kraftfahrer im Verkehrszentralregister eingetragen, vgl. [www.kba.de](http://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 Jahr<sup>2</sup> verlängert**. Nach Erkenntnissen des Kraftfahrt-Bundesamtes hat sich diese Verlängerung jedoch in nicht erkennbarer Weise auf die Zahl der Rechtsbehelfe gegen Bußgeldentscheidungen ausgewirkt.<sup>3</sup>

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 2008<sup>4</sup> 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 umstritten<sup>5</sup>.

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 - steigt<sup>6</sup>, 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-**

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

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

<sup>4</sup> BVerwG vom 25.9.2008, BVerwGE 132, 48

<sup>5</sup> 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

<sup>6</sup> 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**<sup>7</sup>.

### 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“ darstellen<sup>8</sup>.

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 wird<sup>9</sup>, ist mit keinerlei Datenmaterial unterlegt. Auch der wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr,

<sup>7</sup> Die Empfehlungen des Arbeitskreises V des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstags lauten ([www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de](http://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.

<sup>8</sup> BT-Drs. 17/12636 S. 39 ff.

<sup>9</sup> 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 Punktsystems<sup>10</sup>. 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 werden<sup>11</sup>. 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 droht<sup>12</sup>. 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 aufweist<sup>13</sup>. 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 2008<sup>14</sup> eine ganze Reihe von Gerichten das „Rechtskraftprinzip“<sup>15</sup>, ohne dass das zu einer erkennbaren Mehrbelastung der Justiz geführt hätte.

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

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

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

<sup>12</sup> 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 Aufbau-seminar gemäß Punktsystem nicht nachgekommen wurde, vgl. [www.kba.de](http://www.kba.de), Statistik, Fahrerlaubnismaßnahmen Basistabelle im Jahr 2011, Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen durch Fahrerlaubnisbehörden im Jahr 2011

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

<sup>14</sup> Siehe Fn. 4

<sup>15</sup> Siehe Fn. 5

Der Stichtag zur Verlängerung der Überliegefrist 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 2009<sup>16</sup>. **Danach liegt die Zahl der gerichtlichen Entscheidungen in Bußgeldangelegenheiten bei ca. 1,5 %** (mit geringfügigen Schwankungen) gegenüber den behördlichen Entscheidungen in Bußgeldangelegenheiten<sup>17</sup>.

Es sei auch nicht unerwähnt, dass diese Übersicht – insbesondere mit Blick auf die **Verlängerung der Überliegefrist von drei Monaten auf ein Jahr** – zeigt, dass der mit der Neuregelung seinerzeit auch **beabsichtigte Zweck einer Entlastung der Justiz nicht erreicht werden konnte**<sup>18</sup>.

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“<sup>19</sup>).

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 Überliegefrist 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 Gewicht**.<sup>20</sup>

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

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> Albrecht, SVR 2012, 81

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

<sup>20</sup> Vgl. zum Ganzen auch: Zwerger, a.a.O., Fn. 3

c) Durch den **Wegfall eines Punkterabatts** bei Besuch eines freiwilligen Aufbau-seminars (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 Aufbau-seminar (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 Fest-schreibung 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 müssen<sup>21</sup>, 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 Teilnahme-pflicht bei 6 oder 7 Punkten und sollte daher einmalig zu einem Punkteabbau führen<sup>22</sup>.

#### 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.**

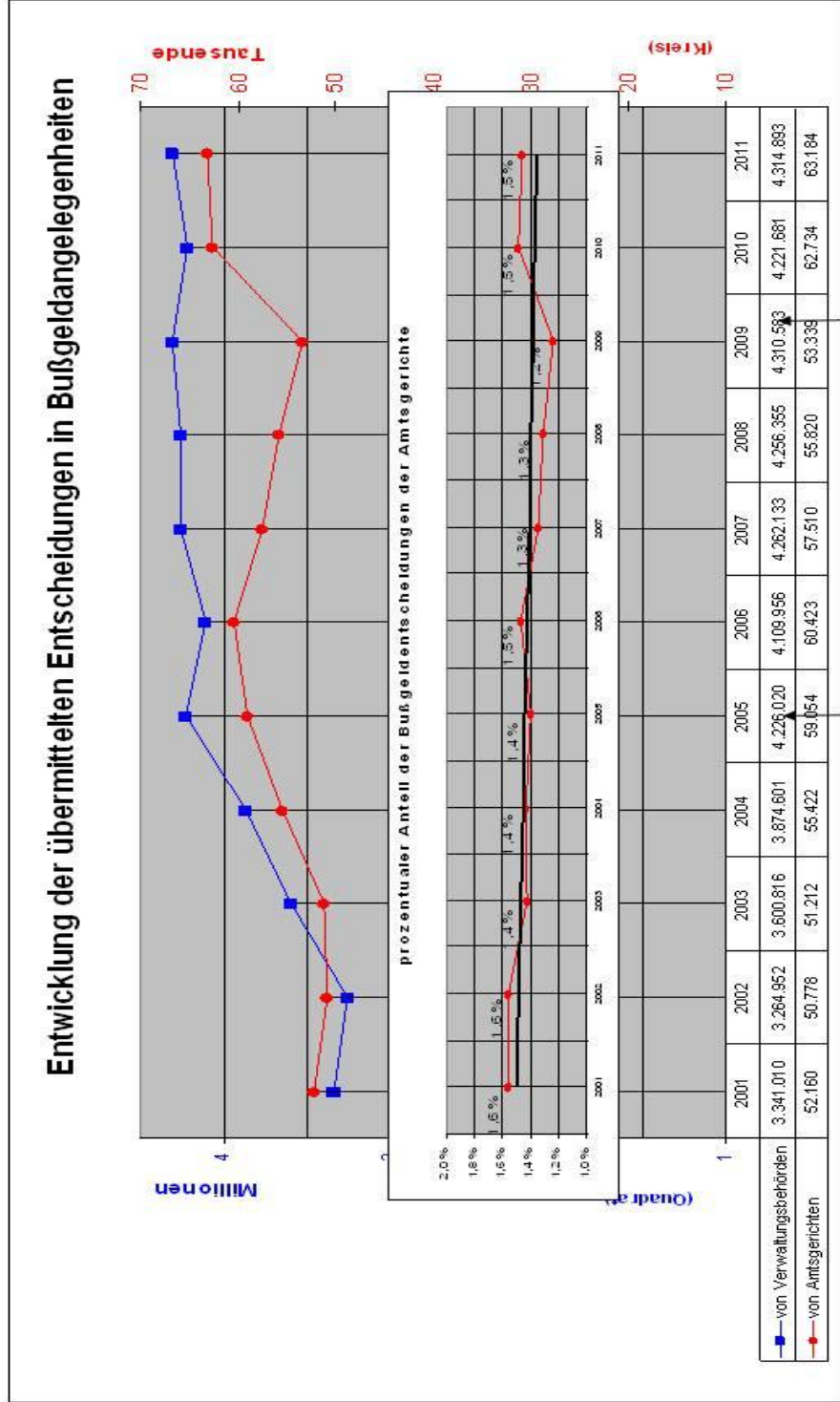
<sup>21</sup> Vgl. BT-DRs. 17/12636, S. 40

<sup>22</sup> 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 Berufskrafffahrer

**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



Verlängerung der Überlieferfrist  
von 3 Monate auf 1 Jahr

Anhebung der Bußgelder