

# Das neue Fahreignungsbewertungssystem – eine Bilanz nach 5 Jahren<sup>1</sup>

Von Dr. Frank Albrecht, Ministerialrat, Berlin

## In Kürze

Das sog. Punktsystem wurde im Jahr 2013 grundlegend überarbeitet. Die Ergebnisse einer Umfrage bei den zuständigen Behörden sowie statistische Auswertungen aus dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zeigen, dass die wesentlichen Ziele der damaligen Reform erreicht worden sind. Die Transparenz konnte insbesondere durch den Wegfall der Tilgungshemmung erhöht werden. Das neue System lässt sich besser erklären, Anfragen und Rechtsmittel sind seltener geworden. Befürchtungen, das neue System führe wegen der Beschränkung auf nur drei Punktekategorien und die Festlegung der Entziehung bei bereits 8 Punkten sowie den verlängerten Tilgungsfristen zu einer erhöhten Belastung speziell der Vielfahrer wie der Berufskraftfahrer, sind nicht eingetreten. Statistiken zeigen, dass trotz der vorgenommenen Verschärfungen die Anzahl der angeordneten Rechtsfolgen im Wesentlichen unverändert geblieben ist. Die Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems treffen inzwischen diejenigen Personen, die tatsächlich verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverstöße begehen und damit Verkehrsgefahren setzen. Die bisherigen Erkenntnisse über die Wirksamkeit des Fahreignungsseminars deuten darauf hin, dass das Fahreignungsseminar und die mit ihm verbundene Punktereduzierung beibehalten werden können.

Das Mehrfachtäter-Punktsystem ist nach mehrjähriger Diskussion im Jahr 2013 grundlegend überarbeitet und in das neue Fahreignungsbewertungssystem umgewandelt worden. Maßgeblich waren folgende Regelungen:

- das 5. Gesetz zur Änderung des StVG vom 28.8.2013<sup>2</sup>, mit dem die Ermächtigungsgrundlagen ergänzt worden sind und das neue Gesamtsystem eingeführt worden ist;
- die 9. Verordnung zur Änderung der FeV und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 8.11.2013<sup>3</sup>, die die Ausführungsvorschriften insbesondere zu den konkreten Punkte Regelungen für einzelne Verkehrsverstöße und zur Durchführung des Fahreignungsseminars enthielt<sup>4</sup> und später
- das Gesetz zur Änderung des StVG, der Gewerbeordnung und des Bundeszentralregistergesetzes vom 26.11.2014 mit dem klarstellende Regelungen zur Berechnung des Punktestandes erlassen worden sind. Sie betrafen insbesondere das Durchlaufen des Maßnahmen systems und die Reduzierung des Punktestandes beim Überspringen einer Maßnahmenstufe.<sup>6</sup>

Will man eine Bilanz ziehen, so muss man sich erstens die damals vom Gesetzgeber verfolgten Ziele in Erinnerung rufen und sich fragen, inwieweit diese erreicht worden sind. Zweitens muss man sich darüber im Klaren sein, dass die Reform auch heute noch nicht abgeschlossen ist. Das damals kreierte neue System überlagert sich noch bis Ende April 2019, also gemessen vom Verkehrsgerichtstag 2019 für die weitere Dauer von 3 Monaten, mit den Regelungen, die vor der Verabschiedung des neuen Fahreignungsbewertungssystems gegolten haben. Letzteres macht eine umfassende Bilanzierung zum jetzigen Zeitpunkt schwierig. Drittens muss man sich fragen, welche gesetzgeberischen Erfordernisse zum jetzigen Zeitpunkt bestehen. Das betrifft die Entscheidung des damaligen Gesetzgebers, das seinerzeit als freiwillige Maßnahme eingeführte Fahreignungsseminar einer wissenschaftlichen Evaluierung bis zum 1. Mai 2019 zuzuführen, um auf dieser Grundlage über den weiteren Bestand des Fahreignungsseminars und seine künftige Einbindung in das Fahreignungs-Bewertungssystem entscheiden zu können. Zum Ausdruck kommt dies insbesondere in der zeitlichen Befristung des für den Besuch eines Fahreignungsseminars gewährten Punkteabzugs (§ 4 Abs. 7

StVG), der mit dem 30. April 2020 ausläuft und für den somit eine Entscheidung über eine Fortführung oder eine Modifikation seiner Anwendung getroffen werden muss.

*Erstens.* Zur Bilanz bei der Erreichung der gesetzgeberischen Ziele:

Die nachfolgende Bilanzierung basiert auf zwei Grundlagen: Zum einen basiert sie auf einer Umfrage bei den für die Umsetzung der Regelungen zuständigen obersten Landesbehörden, die ihrerseits die für das Fahreignungs-Bewertungssystem zuständigen örtlichen Behörden beteiligt haben; von insgesamt 13 Bundesländern sind z. T. umfangreiche Rücküberlegungen eingegangen. Zum anderen gründet sie auf statistischen Auswertungen aus dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Sie lassen die Verallgemeinerung zu, dass die wesentlichen Ziele der Reform erreicht worden sind.

1. Im Hinblick auf die Erhöhung der Transparenz besteht fast durchgängig seitens der für das Fahrerlaubnisrecht zuständigen obersten Landesbehörden die Auffassung, dass diese erreicht werden konnte<sup>7</sup>. Das neue System lässt sich nach Einschätzung der Behörden dem Bürger besser erklären. Es wird aus den Ländern berichtet, dass die Anzahl von Nachfragen und Rechtsmitteln deutlich geringer geworden ist. Positiv wird beurteilt, dass der Fahrerlaubnisinhaber seinen Punktestand beim KBA seit Dezember 2016 online abfragen kann und – sofern im Einzelfall nicht ausnahmsweise noch ein Teil der Akte in Papier geführt wird – die Auskunft auch online ohne Zeitverzug erhält. Das KBA hat im Jahr 2017 an etwa 381.000 Personen Auskünfte zu Punkten erteilt. Zwar kann die betreffende Auskunft immer nur einen Ausschnitt aus der Realität wiedergeben, weil Punkte auch außerhalb des Registers mit einer noch nicht geahndeten Tat entstehen können und die für Berechnungen aus diesem Grund erforderliche Überliegefrist den tatsächlichen Punktestand beeinflussen kann. Das ist Folge des sog. Tattagprinzips, wonach sich Punkte mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergeben, sofern sie rechtskräftig geahndet wird. Diese Regelung führt bekanntlich dazu, dass Punkte gewissermaßen virtuell schwebend entstehen und das Punktekonto nachträglich, nämlich nach Bekanntwerden bei der Behörde, ergänzen<sup>8</sup>. Diese Problematik kann sich zwar zwangsläufig nachteilig auf die Vollständigkeit der Punkteauskunft auswirken, weil die Auskunft natürlich nur die bekannten und rechtskräftig geahndeten Taten beinhalten kann. Das wird aber nur in – wenn auch zahlreichen – Einzelfällen relevant; in vielen Fällen wird der Punktestand in den Auskünften aktuell und richtig ausgewiesen. Aus diesem Grund sehen manche Fahrerlaubnisbehörden noch ein Potenzial für eine weitere Verbesserung der Transparenz, wenn man darauf verzichten könnte, anstelle eines kombinierten Tattag- und Rechtskraftsystems durchgängig, also auch für das Entstehen der Punkte, an der Rechtskraft anzuknüpfen; dies war jedoch bereits im Zuge der Erörterungen zur Reform diskutiert und abgelehnt worden, hauptsächlich, weil die Befürchtung bestand, dass sonst zahlreiche taktische Rechtsmittel eingelegt und die Gerichte dadurch belastet werden. Die bessere Transparenz zeigt sich auch daran, dass die Zahl der um Klärung bittenden Anfragen einzelner Betroffener, also nicht nur solcher nach dem Punktestand, beim KBA nach einem Anstieg in der Einführungsphase abgenommen hat. (...)

<sup>1</sup> Der Artikel gibt den Vortrag des Autors im Arbeitskreis I des 57. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2019 wieder.