

## Presse – Information

### AK I: Angemessene Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht

- Welcher Maßstab gilt für Fahrverbote, Bußgelder und Punkte?
- Welche Maßnahmen stärken die Verkehrssicherheit?
- Mehr Spielräume für mehr Einzelfallgerechtigkeit?

**Leitung** **Gerhard Hillebrand**, Rechtsanwalt, Vorsitzender der ARGE Verkehrsrecht im DAV, ADAC Verkehrspräsident, Steinbach & Partner GbR, Neumünster

**Referent** **Dr. Alessandro Bellardita**, Richter am Amtsgericht Karlsruhe, hauptamtlicher Dozent an der Hochschule für Rechtspflege Schwetzingen

**Referent** **Ulrich Chiellino**, Dipl.-Psych., Leiter Verkehrspolitik des ADAC e.V., München

**Referent** **Ralph Gübner**, Rechtsanwalt, Kanzlei „Die Anwälte“, Kiel

**Referent** **Timo Payer**, Präsident, Bayerisches Polizeiverwaltungsamt, Straubing

#### ***In Kürze:***

***Wenn eine Verhaltensveränderung auch erreicht werden kann, ohne dass ein Fahrverbot ausgesprochen werden muss, führt dies zu einer Entlastung der Betroffenen, Behörden und Gerichte bei gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Arbeitskreis wird Möglichkeiten und Ausgestaltungen einer solchen Option unter verschiedenen Aspekten diskutieren sowie die Änderung des Bußgeldkataloges vom Herbst 2021 kritisch würdigen.***

Im Einzelnen:

Geldbußen und Fahrverbote sollen ein Fehlverhalten im Straßenverkehr angemessen sanktionieren und – zusammen mit dem Punktsystem – Einfluss auf das zukünftige Verhalten nehmen. In der Praxis wird meist um das Fahrverbot gestritten, was nicht nur die Betroffenen belastet, sondern Behörden und Gerichten viel Arbeit macht. Allenfalls bei entsprechendem Verteidigungsvortrag wird noch geprüft, ob es eines Fahrverbots zur Verhaltensänderung überhaupt bedarf. Könnten diese Denkfunktionsziele auch oder sogar besser durch verkehrspsychologische Interventionsprogramme erreicht werden, sodass (aufteilbare) Fahrverbote nur hilfsweise auf Bewährung oder nur gegen Mehrfachtäter verhängt werden müssten? Was sind überhaupt die Ursachen für Verkehrsverstöße und wie kann bei auffällig Gewordenen das Regelverständnis verbessert werden? Wären verbindliche Zumessungskriterien besser als der bundeseinheitliche Bußgeldkatalog geeignet, um der regionalen Ungleichbehandlung bei der Verhängung von Fahrverboten zu begegnen und so die Einzelfallgerechtigkeit zu verbessern? Welche Folgen hat die jüngste Änderung des Bußgeldkataloges für die Verkehrssicherheit und die Rechtsanwender? Welche Konsequenzen sollten für die Verwarnungs- und Eintragungsgrenze gezogen werden?