

Presse – Information

Arbeitskreis 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?

Presse – Information

Arbeitskreis I

I / 1

Kurzfassung des Referats

Mehr „Einzelfallgerechtigkeit“ bei der Verhängung von Fahrverboten

Dr. Alessandro Bellardita

Richter und Dozent an der Hochschule für Rechtspflege Schwetzingen

Das primäre Ziel eines Richters ist die Einzelfallgerechtigkeit. Doch Einzelfallgerechtigkeit bedeutet Einzelfallprüfung und ein entsprechendes Ermessen in der Entscheidung. Hier soll der Fokus auf die in der Rechtspraxis besonders relevanten Verkehrsordnungswidrigkeiten gelegt werden, die ein Regelfahrverbot mit sich bringen, insbesondere in Fällen, in denen dem Betroffenen erstmalig ein Fahrverbot auferlegt wurde (so genannte „Ersttäter“). Das Gesetz sieht nämlich gerade bei der Verhängung eines Regelfahrverbotes kaum Spielräume für den Richter vor, um dem Gebot der Einzelfallgerechtigkeit wirklich gerecht zu werden:

Während bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße – auch unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen und der Voreintragungen – eine Abweichung vom Regelfall zulässig ist, bestimmt § 25 Abs. 1 Alt. 1 StVG lediglich, dass Fahrverbote zwischen einem und drei Monaten anzuordnen sind. Hinzu kommt, dass ein Absehen vom Fahrverbot – aus Gründen der Verhältnismäßigkeit – nur dann in Betracht kommt, wenn erhebliche und unvermeidliche Härten durch Arbeits- oder Existenzverlust oder besondere persönliche Härten drohen.

Gerade vor dem Hintergrund der deutlich eingeschränkten richterlichen Ermessensspielräume, wären in diesem Zusammenhang neue Wege begrüßenswert:

1) Ein denkbarer Weg, um den Gerichten mehr Spielraum bei der Einzelfallbeurteilung zu gewähren, bestünde in der Verhängung eines Fahrverbots mit der Möglichkeit der Aussetzung der Vollziehung dieser Nebenfolge zur Bewährung. Um in den Genuss einer solchen Fahrverbotsaussetzung zu kommen, müsste der Betroffene als Auflage eine verkehrserzieherische Maßnahme durchführen, die entweder der Richter anzuordnen hat oder der Betroffene bereits vor der mündlichen Verhandlung in Eigenregie unternimmt.

2) Auch eine Aufteilung des Fahrverbots (z. B. bei der Verhängung eines einmonatigen Fahrverbots in zwei Fahrverboten von jeweils fünfzehn Tagen) könnte vorteilhaft sein, um berufliche oder andere Härten bei Bedarf abmildern zu können, ohne aber auf die Erziehungswirkung des Fahrverbotes gänzlich zu verzichten. Diese Regelung würde mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Einsprüche gegen Bußgeldbescheide spürbar reduzieren.

3) Schließlich könnte für den Betroffenen unter bestimmten Bedingungen auch eine Verzichtsmöglichkeit auf die in § 25 Abs. 2a StVG geregelte Schonfrist eingeführt werden: Wer freiwillig eine zeitnahe Vollstreckung des Fahrverbotes ermöglicht, könnte dann z. B. mit einem verkürzten Fahrverbot auf zwei Wochen belohnt werden. Dies würde durchaus dem Erziehungskonzept des Fahrverbotes entsprechen.

Presse – Information

Arbeitskreis I

1 / 2

Kurzfassung des Referats

Denkzettel statt Strafzettel – was bewirkt die Verkehrspsychologie als Sanktion?

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

Innerhalb der Trias der Sanktionsmöglichkeiten für Verkehrsverstöße bewegt sich die verkehrspsychologische Maßnahme zwischen Bußgeld, Fahrverbot sowie einem Eintrag im Fahreignungsregister und wird oft als sichere Ausfahrt vor dem Entzug der Fahrerlaubnis missverstanden. Verkehrsteilnehmer passen ihr Verhalten stetig an. Die Beobachtung im Verkehrsraum zeigt, die ursprünglich erworbene Regelkonformität erodiert mit zunehmender Fahrerfahrung. Dieser Prozess verläuft individuell unterschiedlich, erfolgt meist in Stufen und ist in der Ausprägung heterogen. Entscheidend bei der Verkehrssozialisierung ist, ab wann ein Korrektiv einsetzt, um eine vom Subjekt akzeptierte Norm der Regelübertretung zu hinterfragen bzw. offen zu legen. Fahrten unter Alkoholeinfluss sind in diesem Zusammenhang anders zu bewerten als das je nach Ortslage systematische Überschreiten der erlaubten Geschwindigkeit oder bspw. die vorsätzlich herbeigeführte Ablenkung durch technische Geräte. Nahezu alle Verstöße eint das erhöhte Unfallrisiko und bedingen Maßnahmen zur Regulation.

Die Wahrnehmung und das Empfinden einer (a)moralischen Kognition nach einem Fehlverhalten im Verkehrsraum wird dabei u.a. beeinflusst durch die uneinheitliche gesellschaftliche Ächtung der Verkehrsdelikte, die Wahrscheinlichkeit mit der Situation konfrontiert zu werden und die Reversibilität der Handlung. Eine verkehrspsychologische Intervention bietet die Chance, die eigenen Einstellungen bezogen auf den Straßenverkehr in diesem Kontext zu reflektieren und die Ursachen für das eigene (riskante) Verhalten zu ergründen. Die Maßnahme gleicht somit einem „Denkzettel“ für auffällig gewordene Verkehrsteilnehmer.

Konventionelle „Strafzettel“, die mit Bußgeldern beglichen werden, weisen (im Wiederholungsfall) auf eine vorhandene Symptomatik i.S. eines gezeigten Fehlverhaltens hin, lassen den Betroffenen aber mit den Ursachen allein, so dass eine Besserung i.S. einer erhöhten Regelkonformität bestenfalls nur durch weiteren Kontrolldruck erreicht wird. Überwachung und Bestrafung unterdrücken ein unerwünschtes Verhalten, können es aber im Ursprung nicht beseitigen.

Insofern stellt sich die Frage, weshalb eine verkehrspsychologische Intervention nicht schon frühzeitig bei auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmern systematisch und verbindlich bspw. als Alternative zu Fahrverboten genutzt wird, um verkehrssicherheitsabträglichen Einstellungen und Verhaltensweisen aktiv und wirksam begegnen zu können. Dafür notwendige Kriterien in der Strafverfolgung sind zu erörtern.

Presse – Information

Arbeitskreis I

1 / 3

Kurzfassung des Referats

Welcher Maßstab gilt für die Anordnung und vor allem für das Absehen vom (Regel-) Fahrverbot?

Ralph Gübner

Rechtsanwalt und FA für Strafrecht, Die Anwälte, Kiel

In der täglichen Praxis zeigt sich immer wieder, dass die Chancen ein Regelfahrverbot abzuwenden, weniger von den konkreten Umständen abhängt, sondern davon, wo sich der Vorfall ereignet hat. Diese regionalen Unterschiede beruhen darauf, dass ein verbindlicher und nachvollziehbarer Maßstab fehlt, um die Ausnahme von der Regel zu bestimmen, und inwieweit der Trichter bereit ist, von der oftmals viel zu strengen Rechtsprechung der Obergerichte abzuweichen.

Für die Geldbuße sind solche Zumessungskriterien in §17 OWiG benannt. Das führt beispielsweise zu dem kuriosen Ergebnis, dass der Regelsatz nach oben oder unten zu korrigieren ist, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen deutlich vom Durchschnitt abweichen. Anders beim Fahrverbot: die finanziellen Auswirkungen sollen nach der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte erst zu beachten sein und ein Absehen vom Fahrverbot ermöglichen, wenn dessen Auswirkungen zu einem Existenzverlust führen können.

Die Bedeutung persönlicher Umstände (z.B. alleinerziehender Elternteil) oder die Teilnahme an einer qualifizierten verkehrspsychologischen Maßnahme lassen sich ohne Kenntnis der örtlichen Spruchpraxis praktisch nicht vorsehen.

Eine Vereinheitlichung und die damit einhergehende Rechtssicherheit könnten durch eine differenzierte Regelung im Gesetz erreicht werden. Dazu wäre es einerseits sinnvoll, ein Fahrverbot auf Bewährung einzuführen und zudem Zumessungskriterien zu benennen, die dem Tatgericht wie auch der den Bußgeldstellen einen Maßstab vorgeben, an dem die Erforderlichkeit des Fahrverbots auch in den Regelfällen zu überprüfen ist.

Presse – Information

Arbeitskreis I

I / 4

Kurzfassung des Referats

Angemessene Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht

Timo Payer

Präsident, Bayerisches Polizeiverwaltungsamt, Straubing

Der Vortrag beleuchtet aus Sicht einer Verwaltungsbehörde die angemessenen Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht gerade im Hinblick auf den zuletzt am 09.11.2021 geänderten Bußgeldkatalog.

Der Beitrag zeigt auf, dass Verschärfungen im Bußgeldkatalog in erster Linie der Verkehrssicherheit dienen sollen. Dies setzt allerdings voraus, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass die entsprechenden Erhöhungen der Geldbußen auch wirken und nicht durch naheliegendes Betroffenenverhalten im Verwaltungsverfahren entwertet werden.

Hierzu wird die Anpassung der Gebühren für Bußgeldbescheide und Halterhaftungsbescheide gefordert, da ansonsten die Verschärfungen der Ahndungsbeträge im ruhenden Verkehr ins Leere laufen.

Ferner wird das Erfordernis einer Erhöhung der Verwarnungsgeldgrenze auf mindestens 70,00 € hingewiesen.

Es bedarf auch einer systematischen Überprüfung sowohl des Bußgeldkataloges, der hierfür zugrunde liegenden Verordnungen und der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Ordnungswidrigkeitenverfahren und StVG, auch im Hinblick auf die Punktbewertung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem.

Außerdem zeigt der Beitrag auf, dass eine Fahrtenbuchauflage ungeeignet ist, die Defizite der bisherigen Verordnung zu kompensieren.

Bei der Forderung nach ausdifferenzierten Erleichterungen beim Fahrverbot muss auch die Möglichkeit einer effizienten Bearbeitung von massenhaft auftretenden Fahrverbotsfällen in die Betrachtung einbezogen werden.