

Kreisgruppe Musterstadt

POLIZEI **DEIN PARTNER**

Gewerkschaft der Polizei



**Verkehrswissen
kompakt**



Impressum

Bearbeitet und zusammengestellt von
Bernd Brutscher, Wadern-Morscholz

Fotos Titel/Innentitel: benjaminmolte/; Gerhard
Seybert/stock.adobe.com

Nachdruck des redaktionellen Teils nur nach aus-
drücklicher Genehmigung des Herausgebers.

Sämtliche hier veröffentlichte Anzeigen, die im
Kundenauftrag für die Drucklegung vom Verlag
gestaltet wurden, sind urheberrechtlich geschützt.
Nachdruck, Vervielfältigung und elektronische
Speicherung ist nur mit Zustimmung des Anzeigen-
kunden und des Verlages erlaubt. Verstöße hier-
gegen werden vom Verlag, auch im Auftrag
des Anzeigenkunden, unnachsichtig verfolgt.



VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR GMBH
Anzeigenverwaltung
Ein Unternehmen der Gewerkschaft der Polizei

Forststraße 3 a • 40721 Hilden
Telefon 0211 7104-0 • Telefax 0211 7104-174
av@vdp-polizei.de

Geschäftsführer: Bodo Andrae, Joachim Kranz
Anzeigenleiterin: Antje Kleuker

Gestaltung und Layout: Jana Kolffhaus

Anzeigensatz: Guido Prenger, Düsseldorf
Druck: schmitz druck & medien GmbH & Co. KG
Weihersfeld 41 • 41379 Brüggen

© 2024

009-2024-000

www.vdp-polizei.de

Verkehrswissen kompakt

**Praktische Hinweise für richtiges
Verhalten im Straßenverkehr**

Stand: Oktober 2024

POLIZEI
DEIN PARTNER
Gewerkschaft der Polizei

Neues aus dem Verkehrsrecht.....	x
Probezeit für Fahranfänger.....	x
Rund um die „Flensburger Punkte“	x
Entzug der Fahrerlaubnis.....	x
Verkehrsverstöße und ihre Folgen.....	x
Auszüge aus dem Punktekatalog in alphabetischer Reihenfolge	x

Neues aus dem Verkehrsrecht

Ausgewählte Themen aus den umfangreichen Änderungen der jüngsten Zeit und zur Rechtsprechung

Unfall mit Sonderrechtsfahrzeug an einer roten Ampel

§§ 35 und 38 StVO, OLG Frankfurt, Urteil vom 20.11.2023, 17 U 121/23, veröffentlicht in ZfSch 2024, 80-85

Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden.

Auch wenn Fahrzeuge des Rettungsdienstes nach § 35 Abs. 5a StVO bei einer Einsatzfahrt von den Vorschriften der StVO befreit sind, kann eine Sorgfaltsverletzung darin liegen, dass sie bei der Wahrnehmung der Sonderrechte sorgfaltswidrig gehandelt haben. Nach § 35 Abs. 8 StVO kommt den Erfordernissen der Verkehrssicherheit stets Vorrang gegenüber dem Interesse des Einsatzfahrzeuges am raschen Vorwärtkommen zu. Je mehr der Sonderrechtsfahrer von Verkehrsregeln abweicht, umso höhere Anforderungen sind an seine Sorgfalt zu stellen. Der Fahrer des Einsatzfahrzeugs, der bei für ihn rotem Ampellicht eine Kreuzung überqueren will, muss sich vorsichtig in diese vortasten, um sich auf diese Weise davon zu überzeugen, dass sämtliche Teilnehmer des Querverkehrs die Signale wahrgenommen haben. Er darf nur unter Anwendung größtmöglicher Sorgfalt das Vorfahrtrecht eines anderen Verkehrsteilnehmers im Zusammenhang mit der Einsatzfahrt außer Acht lassen.

Angesichts seiner durch die besondere Gefahrenlage verstärkten Sorgfaltspflicht kann es im Einzelfall sogar erforderlich sein, dass der Fahrer des Einsatzfahrzeugs sein Fahrzeug fast zum Stillstand abzubremsen, um auf diese Weise eine hinreichende Übersicht über die Verkehrslage zu gewinnen.

In jedem Fall darf er sich nur mit einer Geschwindigkeit nähern, die ihm ein rechtzeitiges Anhalten ermöglicht. Er darf nur dann die Kreuzung bei Rot überqueren, wenn er sich überzeugt hat, dass die anderen Verkehrsteilnehmer ihn wahrgenommen und sich auf seine Absicht eingestellt haben.

Voraussetzungen für eine lebenslange Sperrfrist

§ 69a Abs. 1 Satz 2 StGB, BGH, Beschluss vom 18.7.2023, 4 StR 42/23, veröffentlicht in NZV 24, 145

Die Anordnung einer lebenslangen Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 1 Satz 2 StGB bedarf stets besonders sorgfältiger Prüfung und

erschöpfender Begründung. Sie setzt voraus, dass eine Sperre von fünf Jahren zur Abwendung der vom Täter drohenden Gefahr nicht ausreicht. Bei charakterlichen Mängeln kommt sie in der Regel nur bei Fällen schwerster Verkehrskriminalität in Betracht; so z. B. bei chronischer Trunkenheitsdelinquenz und sonstiger auf fest verwurzeltem Hang beruhender Verkehrsdelinquenz, bei mehreren Vorstrafen und mehrfacher Entziehung der Fahrerlaubnis.

Parken von e-Scootern auf dem Gehweg

Vor dem Hintergrund, dass es sich bei Parkraum um ein knappes Gut handelt, würde eine Konkurrenzsituation zwischen Elektrokleinstfahrzeugen zu den übrigen Kraftfahrzeugen den Parkdruck noch weiter erhöhen. Dies kann insbesondere unter Verkehrssicherheitsaspekten nicht hingenommen werden. Infolge ihrer Vergleichbarkeit mit den Fahrrädern bzw. sonstigen von Fußgängern genutzten Mobilitätshilfen und dementsprechend zugewiesenen Verkehrsflächen werden Elektrokleinstfahrzeuge daher wie Fahrräder bzw. andere Mobilitätshilfen abgestellt. Die für das Parken von Fahrzeugen zur Anwendung kommenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung gelten somit nicht für Elektrokleinstfahrzeuge“ (BR-Drs. 158/19, S. 38 f.).

Das Parken eines E-Scooters quer auf der Mittelfläche eines Gehwegs verstößt somit gegen § 1 Abs. 2 StVO, wenn eine vermeidbare Behinderung vorliegt. § 1 Abs. 2 StVO gilt nämlich auch für Radfahrer und somit über die §§ 9 und 11 Abs. 5 eKFV auch für die Führer von Elektrokleinstfahrzeugen (AG Tiergarten v. 6.9.2023, in NZV 24, 148).

Verbot des Radfahrens nach einer Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad mit mehr als 1,6 Promille

OVG Lüneburg, Beschluss vom 23.8.2023, 12 ME 93/23, veröffentlicht in NZV 24, 149
Auf der Begründung:

Jedenfalls für die vorliegende, für den Anwendungsbereich des § 3 FeV wohl typische Fallgestaltung des im Anschluss an eine Trunkenheitsfahrt (mit mehr als 1,6 ‰ BAK) mit dem Fahrrad ausgesprochenen Verbots, (fahrerlaubnisfreie) Fahrzeuge zu führen, folgt im Übrigen auch der Senat im Rahmen dieses Eilverfahrens weiterhin (vgl. Senatsbeschl. v. 2.2.2012 - 12 ME 274/11 -, juris, Rn. 7) der erstinstanzlichen Beurteilung, dass § 3 FeV insoweit eine hinreichend bestimmte und verhältnismäßige Regelung enthält.

Denn dass demjenigen, der einen übermäßigen Alkoholkonsum und das Fahren mit einem Fahrrad (oder einem insoweit gleichgestellten, nach § 4 Abs. 1 FeV fahrerlaubnisfreien Fahrzeug, wie etwa Mofa, Pedelec oder E-Scooter) nicht trennen

kann, die erforderliche „Fahreignung“ fehlt, ergibt sich schon aus dem Wortlaut der Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV; diese Norm stellt nämlich auf das Führen von „Fahrzeugen“ ab. Dass jedenfalls bei einer BAK von mehr als 1,6 ‰ ein Radfahrer fahruntüchtig ist, ihm also das notwendige Trennungsvermögen fehlt, ist anerkannt (vgl. nur König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 47. Aufl., § 316 StGB, Rn. 18, m. w. N.). Fälle, nach denen in der o. a. Fallgestaltung, d. h. nach einer Trunkenheitsfahrt mit mehr als 1,6 ‰ BAK, deren Wiederholung zu befürchten ist, alkoholbedingt zwar kein Kraftfahrzeug, wohl aber ein Fahrrad (oder gar eines der bezeichneten fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeuge) gefahrenfrei gefahren werden kann, sind danach nicht zu erkennen. Daher ist es gerechtfertigt, nach § 3 Abs. 2 FeV zur Feststellung dieser fehlenden Eignung § 13 FeV entsprechend heranzuziehen, zumal auch § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV ausdrücklich auf das Führen eines Fahrzeugs mit einer BAK von mindestens 1,6 ‰ abstellt, also selbst für die Überprüfung der Kraftfahreignung insoweit nicht das Führen eines „Kraftfahrzeuges“ voraussetzt (vgl. Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 13 FeV, Rn. 23a, m. w. N.).

Verkehrszeichen 253 mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“

§ 41 StVO, Anlage 2, VZ 253 mit ZZ „Lieferverkehr frei“, OLG Zweibrücken, Beschl. vom 16.1.2024, 1 Orbs 4 SsRs 60/23, veröffentlicht in VerkMitt 24 Nr. 28

Das Verkehrszeichen 253 verbietet den fließenden und ruhenden Verkehr von Kraftfahrzeugen über 3,5 t. Unter „Lieferverkehr“ ist der geschäftsmäßige Transport von Sachen von oder zu Gewerbetreibenden sowie von oder zu sonstigen Kunden eines Gewerbetreibenden zu verstehen. Das Zusatzschild „Lieferverkehr frei“ soll das Fortbestehen der geschäftlichen Betätigung von Firmen im Bereich des Zufahrtsverbots ermöglichen.

Die Zufahrt ist somit ausschließlich für die Abwicklung des geschäftsmäßigen Transports von Sachen erlaubt. Neben Be- und Entladetätigkeiten werden auch mit einem geschäftsmäßigen Transport unmittelbar verbundene Nebenverrichtungen erfasst, die üblicher Weise zum Liefern bzw. zum Transport gehören und nur kurze Zeiträume in Anspruch nehmen.

Eine feste Zeitgrenze für das Be- und Entladen im Rahmen des Lieferverkehrs besteht nicht. Nach Beendigung der Ladetätigkeit hat sich das Kraftfahrzeug allerdings unverzüglich aus dem Bereich zu entfernen.

Verzögert der Ladende das Ladegeschäft unnötig oder nimmt er während seiner Durchführung irgendwelche anderen, für die Ladearbeit nicht notwendigen Tätigkeiten vor, so wird das Laden zum verbotswidrigen Parken.

Obliegenheitsverletzung mit Regressfreiheit wegen alkoholischer Beeinflussung von 1,77 Promille

§ 426 Abs. 2 BGB, § 116 Abs. 1 Satz 2 VVG; D.2, D.3 AKB, AG Stendal, Urteil vom 14.2.2023, 3 C 30/22, veröffentlicht in SVR 2024, 232

Der Versicherer ist bei einer groben Fahrlässigkeit des betroffenen Fahrzeugführers in der Regel lediglich zu einer quotalen Leistungskürzung berechtigt, die sich an der Schwere des Verschuldens zu orientieren hat.

Dabei ist die Kürzungsquote umso höher, desto schwerwiegender die Alkoholisierung des Betroffenen ist.

Dies kann sogar im Fall der relativen Fahruntüchtigkeit im Einzelfall zu einer vollständigen Leistungsfreiheit führen. Es bedarf dabei jedoch stets einer Abwägung der Umstände des Einzelfalles.

Eine Leistungskürzung auf null ist dabei nicht ausgeschlossen. Insbesondere in den Fällen, in denen sich der Schweregrad der groben Fahrlässigkeit dem Vorsatz annähert, ist dies zulässig. Ist der Fahrzeugführer deutlich über der dafür maßgeblichen Grenze von 1,1 Promille und damit absolut fahruntüchtig, kann eine dahin gehende Abwägung erfolgen, da sich derartige Fälle in der Regel im Grenzgebiet zwischen grober Fahrlässigkeit und bedingtem Vorsatz bewegen.

Dies war auch im vorliegenden Fall so. Der Blutalkoholwert des Beklagten war mit 1,77 Promille sehr deutlich über dem Wert absoluter Fahruntüchtigkeit (1,1 Promille), was eine vollständige Leistungsfreiheit begründet.

Sechsfundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom 10. Juni 2024, Veröffentlicht im BGBl. I 2024 Nr. 191

(Aus der Begründung)

Ziele und Zweck der Änderungs-Verordnung

Die 56. Änderungs-Verordnung dient der Umsetzung unterschiedlicher rechtlicher Sachverhalte.

Zunächst werden eine Vielzahl umweltrelevanter Verordnungsvorgaben, die die Europäische Kommission in den letzten Jahren erlassen hat und die lediglich hinsichtlich typgenehmigter Fahrzeuge unmittelbare Geltung entfalten, auf die sogenannte Einzelgenehmigung übertragen. Sie wird jene europäischen Rechtsakte erfassen, die seit dem Inkrafttreten der Zweifundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Mai 2017 (BGBl. I S. 1282) in Kraft getreten sind. Aufgenommen werden diese europäischen Vorgaben in die umwelt- und Klimaschutzrelevanten Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), dort insbesondere in die §§ 47, 47d und 49 StVZO.

Auf diese Weise werden die unionsrechtlichen Anforderungen zukünftig auch für die nationale Einzelgenehmigung nach § 21 StVZO sowie bei Änderungen nach § 19 Absatz 2 und 3 StVZO gelten. Durch die nationale Anpassung wird auch bei einzelgenehmigten Fahrzeugen der EU-Standard unter Umwelt- und Klimaschutz Gesichtspunkten gewährleistet. Im Übrigen wird die 56. Änderungs-Verordnung Verweise auf europäisches Recht anpassen.

Perspektivisch soll die StVZO eine umfassende Überarbeitung erfahren. In einem ersten Schritt wird § 19 Absatz 1 StVZO dahingehend geändert, dass die Anforderungen des harmonisierte EU-Genehmigungsrecht bei der Erteilung einer Betriebserlaubnis zu erfüllen sind und erst nachrangig, nämlich dann, wenn das harmonisierte EU-Genehmigungsrecht für den konkreten Fall nicht anwendbar ist, die Vorschriften der StVZO einschlägig sein sollen. Dies kann der Fall sein, wenn ein Fahrzeug nicht den Fahrzeugklassen des harmonisierten EU-Genehmigungsrecht entspricht. Weiterhin wird das Teilegutachten aufgehoben und stattdessen die nationale Teiletypgenehmigung eingeführt.

Die Regelung zu den „Prüfungen von Flüssiggasanlagen“ (§ 60) wird als neue Vorschrift eingefügt. Darüber hinaus werden die Anforderungen an Fahrten-schreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer an geändertes EU-Recht und den Stand der Technik angepasst.

Auf Initiative der Länder werden Zuständigkeiten von den bisher zuständigen Landesbehörden auf das KBA übertragen.

Konkret geändert werden mit

Art. 1 – Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung,

Art. 2 – Vorschriften der Bußgeldkatalog-Verordnung.

Art. 3 – durch Art. 3 wird § 5 Abs. 3 der EKFV um einen Satz erweitert und

Art. 4 – ändert die Fahrzeug-Zulassungsverordnung.

Wesentlicher Inhalt der Änderungs-Verordnung

Neben der Aktualisierung des innerhalb der StVZO geregelten Bezugs auf zwischenzeitlich erlassene umweltrelevante EU-Verordnungsvorgaben, erfolgt auch die Übertragung des dortigen Regelungsgehalts auf die sogenannte Einzelgenehmigung; unmittelbare Geltung entfalten diese Regelungen nur hinsichtlich typgenehmigter Fahrzeuge. Aufgenommen werden diese europäischen Vorgaben in die umwelt- und klimaschutzrelevanten Vorschriften der StVZO, dort insbesondere in die §§ 47, 47d und 49 StVZO. Durch die nationale Anpassung wird auch bei einzelgenehmigten Fahrzeugen der EU-Standard unter Umwelt und Klimaschutz Gesichtspunkten gewährleistet. Im Übrigen wird diese Verordnung Verweise auf europäisches Recht anpassen. Zudem werden die Vorschriften über die Erteilung und die Wirksamkeit der Betriebserlaubnis in § 19 geändert.

Darüber hinaus werden die Anforderungen an Fahrtschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer in § 57b, 57d und den Anlagen XVIII bis XVIIIId an geändertes EU-Recht und den Stand der Technik angepasst. In diesem Zuge wird die Zuständigkeit für das Anerkennungsverfahren und die Aufsichtsausübung von den Landesbehörden auf das Kraftfahrt-Bundesamt übertragen.

Vorbeifahren an einem haltenden Müllfahrzeug an einer unübersichtlichen Engstelle vor einer Kurve

OLG Celle, Urteil vom 13.12.2023, 14 U 32/23, veröffentlicht in ZfSch 2024, 73

Nach § 6 Abs. 1 StVO muss derjenige, der an einem haltenden Fahrzeug links vorbeifahren will, entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Die Vorschrift regelt die Verhaltenspflichten beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen auf der rechten Fahrbahnseite, die kein Vorbeifahren ohne durch Mitbenutzung der Gegenfahrbahn bedingte Behinderungen des Gegenverkehrs zulassen. Der Gegenverkehr hat, wie bei der Vorfahrt im Sinne des § 8 StVO, Vorrang schon dann, wenn er am zügigen, wenn auch notfalls angepassten langsamen Durchfahren nennenswert gehindert wäre. Es besteht eine Wartepflicht, wenn der Gegenverkehr sonst nennenswert verlangsamen oder erst die Gewissheit darüber abwarten müsste, ob sein Vorrang beachtet wird. Der Wartepflichtige muss sich vor dem Hindernis klar als solcher verhalten. Er muss durch sein Verhalten anzeigen, dass er warten werde, sonst haftet er. Die Wartepflicht setzt allerdings nicht schon dann ein, wenn Gegenverkehr abstrakt möglich ist, vielmehr muss dieser erkennbar sein. Die Vorschrift ist aber auch nicht erst dann einschlägig, wenn der am Hindernis Vorbeifahrende den Gegenverkehr wahrgenommen hat. Vor einer unübersichtlichen Engstelle muss der Wartepflichtige jedoch besonders vorsichtig prüfen, ob ein Vorbeifahren den Gegenverkehr behindern würde. Ist dort Gegenverkehr nicht erkennbar, so darf er mit größter Vorsicht unter Benutzung der Gegenfahrbahn an dem Hindernis vorbeifahren. Wer vor einer Kurve ohne sichtbaren Gegenverkehr das Hindernis links umfährt, muss den Gegenverkehr sichern und ggf. Warnzeichen geben, je nach Einzelfall Schrittgeschwindigkeit einhalten und bei Auftauchen eines entgegenkommenden Fahrzeuges sofort anhalten.

Unzureichender Beweiswert der Haltereigenschaft bei Parkverstößen

BVerfG, Beschluss vom 17.5.2024, 2 BvR 1457/23, veröffentlicht in NJW 2024, 2244

Nach § 49 Absatz 1 Nummer 13 Var. 3 StVO handelt ordnungswidrig iSd § 24 StVG, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen eine Vorschrift über Parkscheiben nach § 13 StVO verstößt.

Das AG hat seine Feststellungen zur Sache allein auf die verlesenen Angaben im Bußgeldbescheid, auf Lichtbilder des Fahrzeugs sowie auf den Umstand gestützt, dass der Betroffene (Bf.) der Halter des in Rede stehenden Fahrzeugs sei. Damit hat das AG zu dem Verkehrsverstoß, der dem Bf. angelastet wird, in seiner Person weder ein aktives Tun noch ein Begehen durch Unterlassen festgestellt.

Die Angaben im Bußgeldbescheid – wie auch die Lichtbilder, die allein das Fahrzeug des Bf. zeigen – haben bezüglich der Frage, ob der Bf. das Fahrzeug bei der bestimmten Fahrt auch tatsächlich geführt hat, keinerlei Aussagekraft. Der Bf. hat zu dem ihn betreffenden ordnungswidrigkeitenrechtlichen Vorwurf geschwiegen. Auch aus dem Umstand, dass der Bf. Halter des in Rede stehenden Pkws ist, darf bei Fehlen jedes weiteren Beweisanzeichens nicht auf dessen Täterschaft geschlossen werden.

Abschleppen von Carsharing-Parkplatz

§ 14 NW OBG, VG Düsseldorf, Urteil vom 20.2.2024, 14 K 491/23, veröffentlicht in NJW 2024, 2201

Das Abschleppen eines verkehrswidrig geparkten Fahrzeugs steht jedenfalls dann mit dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz in Einklang, wenn mit dem verkehrswidrigen Parken eine Funktionsbeeinträchtigung der Verkehrsfläche verbunden ist.

Auf das Vorliegen einer konkreten Verkehrsbehinderung kommt es dabei nicht an.

Von einer derartigen Funktionsbeeinträchtigung ist beim Abstellen eines nicht berechtigten Fahrzeugs im Bereich eines Carsharing-Parkplatzes regelmäßig auszugehen, so dass es keiner Überprüfung bedarf, ob die Kl. durch das verbotswidrige Abstellen konkret ein bevorrechtigtes Carsharing-Fahrzeug am Parken gehindert hat.

Die parkbevorrechtigten Benutzerkreise sollen nach der gesetzgeberischen Wertung darauf vertrauen dürfen, dass der gekennzeichnete Parkraum ihnen unbedingt zur Verfügung steht. Den Verkehrsordnungsbehörden kann nicht die Pflicht auferlegt werden, den Bedarf an freizuhaltenden Parkplätzen fortlaufend zu überprüfen und hiervon ein Einschreiten abhängig zu machen. Die Funktion der Parkplätze für Carsharing-Fahrzeuge wird nur dann gewährleistet, wenn sie jederzeit von nicht parkberechtigten Fahrzeugen freigehalten werden.



Sechstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

vom 16.8.2024, BGBl. I 2024 Nr. 266

Nach langen und teilweise sehr kontrovers geführten Diskussionen gilt mit dem Inkrafttreten des 6.ÄndG seit dem 22.08.2024 für das Führen von Kraftfahrzeugen unter Einfluss von Tetrahydrocannabinol (THC) ein neu eingeführter Grenzwert im § 24a StVG. Der neu eingeführte Wert von 3,5 ng/ml THC im Blutserum löst den „alten“ analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum ab. Das bedeutet, dass eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24a StVG nur noch dann vorliegt, wenn bei einem Betroffenen die 3,5 ng/ml THC im Blut tatsächlich nachgewiesen wurden. Im Rahmen von Verkehrskontrollen oder bei Aufnahme von Verkehrsunfällen entstehen derzeit für die handelnden Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten Feststellungsprobleme, da es aktuell noch keine Vortestgeräte gibt, die feststellen können, ob eine Konzentration von 3,5 ng/ml THC vorhanden ist. In der Bundesratsdrucksache 297/24 vom 5.7.2024 führt der Gesetzgeber zum Inhalt der Gesetzesänderung folgendes aus:

„Aufgrund der Erlaubnis eines begrenzten Besitzes von Cannabis durch das in großen Teilen am 1. April 2024 in Kraft getretene Cannabisgesetz soll das bisherige absolute Verbot des Führens eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss von Cannabis durch eine Regelung ersetzt werden, die einen Grenzwert für die durch den Cannabiskonsum hervorgerufene Substanz Tetrahydrocannabinol (THC) im Blut festlegt.

Bisher gibt es keinen gesetzlichen THC-Grenzwert im Straßenverkehrsgesetz, sondern einen von der Rechtsprechung zugrunde gelegten analytischen Nachweisgrenzwert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum. Eine vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr eingesetzte Arbeitsgruppe wurde beauftragt, bis zum 31. März 2024 den Wert einer Konzentration von THC im Blut vorzuschlagen, bei dessen Erreichen nach dem Stand der Wissenschaft das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr regelmäßig nicht mehr gewährleistet ist.

Diese unabhängige interdisziplinäre Arbeitsgruppe aus Experten der Bereiche Medizin, Recht und Verkehr sowie dem Bereich Polizei hat einen gesetzlichen Wirkungsgrenzwert von 3,5 ng/ml THC im Blutserum vorgeschlagen. Nach Einschätzung der Expertenarbeitsgruppe ist bei Erreichen dieses THC-Grenzwerts nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft eine verkehrssicherheitsrelevante Wirkung beim Führen eines Kraftfahrzeuges nicht fernliegend, aber deutlich unterhalb der Schwelle, ab welcher ein allgemeines Unfallrisiko beginnt.

Das Gesetz zielt nunmehr darauf ab, diesen empfohlenen THC-Grenzwert in § 24a

des Straßenverkehrsgesetzes einzuführen. Danach handelt zukünftig ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 3,5 ng/ml oder mehr THC im Blutserum hat.“

Um der besonderen Gefährdung durch Mischkonsum von Cannabis und Alkohol gerecht zu werden, ist zusätzlich durch einen neuen Absatz 2a im § 24a StVG ein absolutes Alkoholverbot für Cannabiskonsumenten am Steuer normiert worden. Danach handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr 3,5 ng/ml oder mehr THC im Blutserum hat und alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks steht.

Beide Regelungen gelten nicht, sofern die Substanz THC aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

Für Fahranfängerinnen und Fahranfänger beziehungsweise junge Fahrer vor Vollendung des 21. Lebensjahres wird das bestehende Alkoholverbot um das Verbot von Cannabiskonsum ergänzt.



Verkehrssicherungspflicht der Gemeinde bei Gefahrenstelle durch Vertiefung bei einem Gehweg

§ 839 BGB iVm Artikel 34 GG; §§ 9, 9 a, 47 StrWG NRW, OLG Hamm, Urteil vom 1.3.2023, 11 U 73/22, veröffentlicht in SVR 2024, 383

Eine parallel zum Gehweg verlaufende scharfkantige Vertiefung von einer Tiefe bis zu 3,2 cm stellt eine abhilfebedürftige Gefahrenstelle dar. Denn die Vertiefung ist so lang und breit, dass ein Kind, aber auch eine erwachsene Person mit dem überwiegenden Teil des Fußes auf die parallel zum Gehweg verlaufenden Kante der Aussparung treten und wegen ihrer Tiefe von bis zu 3,1 bis 3,2 cm mit dem Fuß seitlich umknicken und sich dadurch schwerwiegend verletzen kann.

Abgesehen davon ist bei Gefahrstellen, die nicht durch Naturereignisse oder Eingriffe Dritter entstanden sind, sondern vom Verkehrssicherungspflichtigen selbst geschaffen wurden, ein besonders strenger Maßstab an die Sicherungspflicht anzulegen. Das gilt auch vorliegend. Denn die am Unfalltag im Gehwegpflaster vorhanden gewesenen Aussparungen sind nicht durch Naturgewalten oder Eingriffe Dritter entstanden, sondern waren im Auftrag der Beklagten von der Firma U hergestellt worden, weshalb bei ihnen jedenfalls Höhenunterschiede von mehr als 2,5 cm als abhilfebedürftige Gefahrenstellen zu bewerten sind.

Ein Fußgänger muss sich allerdings ein anspruchsminderndes Mitverschulden in Höhe von 50 % am Zustandekommen des Verkehrsunfalls anrechnen lassen. Insbesondere dann, wenn es bereits mehrere ähnliche Aussparungen im Gehwegpflaster gegeben hat, die dem Fußgänger schlechterdings nicht alle entgangen sein können, jedenfalls aber von ihr bei Einhaltung der von ihr zu fordernden Eigensorgfalt hätten erkannt werden können.

57. Änderungverordnung von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften

BGBl. I 2024 Nr. 299

Die 57. ÄndV vom 2.10.2024 (BGBl. I 2024 Nr. 299) trat am 3.10.2024 in Kraft. Mit ihr vertritt der Verordnungsgeber das Ziel, die StVO so anzupassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und einer geordneten städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden. Den Ländern, den Kommunen und den Straßenverkehrsbehörden werden mit dieser ÄndV weitere Entscheidungsspielräume und größere Flexibilität eröffnet. Im Wesentlichen gilt das

- für die Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigenden Lichtzeichenregelungen für Linienbusse,
- für die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für die Fußverkehr,

- für die Anordnung von Bewohnerparken bei drohendem oder bestehendem erheblichen Parkraumangel,
- für die erleichterte Möglichkeit in Bezug auf Anordnung von Tempo 30 km/h unter bestimmten Umständen, z. B.
 - Erweiterung auf 500 m zwischen zwei Tempo 30-Strecken oder
 - streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs im unmittelbaren Bereich von besonders schutzwürdigen Einrichtungen (z. B. Fußgängerüberwege, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätze, Alten- und Pflegeheime u.ä.),
- die Erprobung der Anordnung von Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen,
- die erleichterte Anordnung von Bussonderfahrstreifen,
- die Einführung eines Verkehrszeichens „Ladezone“ und
- eine Flexibilisierung der bisher restriktiven Vorgaben der StVO zum Überqueren von Fahrbahnen durch zu Fuß Gehende sowie zur Anordnung von Fußgängerüberwegen.

Wichtig ist, dass bei der Einrichtung von Sonderfahrstreifen und bevorrechtigten Lichtzeichenregelungen für Linienbusse und die Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt werden muss (§ 45 Abs. 1 Ziff. 7 StVO).

Des Weiteren führt die ÄndV das Abschaltverbot von Notbremsassistentensystemen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h ein, da mithilfe von Notbremsassistentensystemen die Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringert werden können. Diese entfalten ihre Funktion jedoch nur, wenn sie eingeschaltet sind. Diese Regelung führt zu Folgeänderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Bußgeldkatalog-Verordnung.

Darüber hinaus sind die in der StVO aufgeführten Sonderrechte der Truppen der Bundeswehr, der verbündeten Streitkräfte und deren Dienstleister durch Ergänzungen in den §§ 30 und 35 erweitert worden.

Probezeit für Fahranfänger

Seit dem 1. Januar 1999 sind die Bestimmungen für Fahranfänger mehrfach modifiziert worden.

Die Hintergründe

Die Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistiken veranlassten den Gesetzgeber im November 1986 für Fahranfänger die zweijährige Probezeit einzuführen. Die Statistiken ergaben zu der Zeit eine hohe Unfallbelastung durch Fahranfänger, die in erster Linie auf Unerfahrenheit und eine hohe Risikobereitschaft zurückgeführt werden konnten. Mit der Einführung der Probezeit soll der erhöhten Unfallgefährdung durch Fahranfänger entgegengewirkt werden.

Modifizierung seit 1. Januar 1999

Durch diese Modifizierung wurden die Maßnahmen nach dem Punktsystem und der Fahrerlaubnis auf Probe angeglichen. Sie setzen beim Fahranfänger jedoch früher ein. Auf den Fahranfänger können folgende Maßnahmen zukommen: die Teilnahme an einem Aufbauseminar, die Verlängerung der Probezeit von zwei auf vier Jahre, die verkehrspsychologische Beratung und die Entziehung der Fahrerlaubnis.

Derzeitige Diskussion

Sowohl die Regelungen über die Probezeit als auch die über das Fahreignungssystem standen und stehen in der Diskussion. Dabei sei beispielhaft auf die jüngsten Vorschläge in Bezug auf die 4. EU-Führerschein-Richtlinie verwiesen. Inwieweit diese Vorschläge Auswirkungen auf die derzeitige Regelung haben werden, bleibt abzuwarten. Zur Probezeit hat der Deutsche Verkehrsgerichtstag bereits eine Empfehlung ausgesprochen: Auf dem 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2020 in Goslar befasste sich der Arbeitskreis VI mit einer Reform der Probezeit. Unter der Überschrift „Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz“ sprach sich der Arbeitskreis mit überragender Mehrheit für ein dort vorgestelltes Maßnahmenkonzept für Fahranfänger nach dem Fahrerlaubniserwerb aus.

Dieses sog. „Optionsmodell“ sieht eine generelle Verlängerung der Probezeit von zwei auf drei Jahre vor mit der Möglichkeit einer Verkürzung auf bis zu zwei Jahre durch die freiwillige Teilnahme an Schulungsmaßnahmen und/oder am Begleiteten Fahren, das auch für volljährige Fahranfänger geöffnet werden soll. Ob oder inwieweit die Empfehlung des Arbeitskreises in die Gesetzgebung einfließen wird, bleibt abzuwarten.

Das Unfallrisiko der „Jungen Fahrer“

Mit 18 Jahren können junge Männer und Frauen ohne Begleitung Auto fahren. Selbstständig mit dem – vielleicht sogar eigenen – Auto auch größere Distanzen zurückzulegen, ist ein großer Schritt in die Unabhängigkeit der jungen Erwachsenen. Autofahren hat für die 18- bis 24-Jährigen demzufolge eine besondere Bedeutung. Dies gilt nach wie vor, wenngleich das Auto als Statussymbol in den letzten Jahren an Bedeutung verloren hat. Allerdings endet so manche Fahrt wegen noch zu geringer Erfahrung am Steuer verbunden mit einer Überschätzung des eigenen Könnens abrupt.

Die Straßenverkehrsunfallstatistik zeigt hier jährlich eine traurige Bilanz.

Überblick

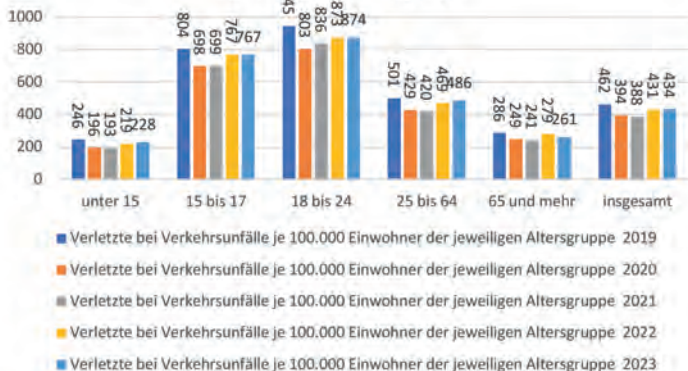
18-24-jährige Verkehrsteilnehmer haben immer noch das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Im Jahr 2023 verunglückten in Deutschland insgesamt 53.693 junge Männer und Frauen dieser Altersgruppe im Straßenverkehr. 272 junge Erwachsene wurden getötet. Damit waren 14,6 % aller Verletzten und 9,6 % aller Getöteten im Straßenverkehr im Alter von 18 bis 24 Jahren.

Die besondere Gefährdung der 18-24-jährigen wird deutlich wenn die Daten auf die Einwohnerzahlen bezogen werden: Je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 874 junge Erwachsene im Straßenverkehr, dies war das Doppelte des Durchschnittswertes für die Gesamtbevölkerung (434). In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch. 44 junge Erwachsene je eine Million Einwohner wurden im Straßenverkehr getötet. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mit 34 Getöteten je eine Million Einwohner war auch das Tötungsrisiko der 18-24-jährigen mehr als eineinhalbmals so hoch.

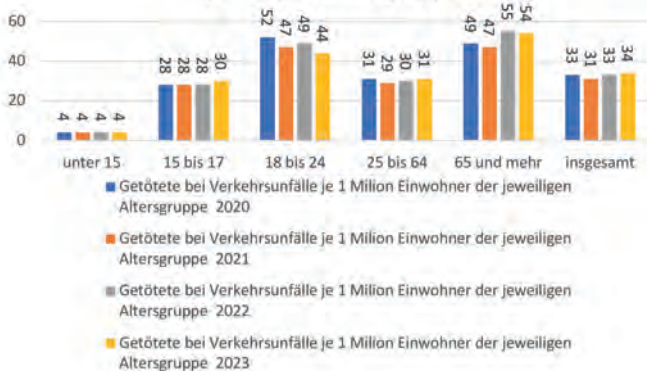
Verunglückte 18-24-jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2023

Langfristig ist allerdings ein deutlicher Abwärtstrend zu beobachten: Seit 1991 ist die Zahl der verunglückten 18-24-jährigen um mehr als die Hälfte von 134.764 auf 53.693 Personen in 2023 zurückgegangen. Die Zahl der Getöteten dieser Altersgruppe sank innerhalb dieses Zeitraumes auf 9,9 % (von 2.749 auf 272) des

Verletzte bei VU je 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe



Getötete bei VU je 1 Million Einwohner der jeweiligen Altersgruppe



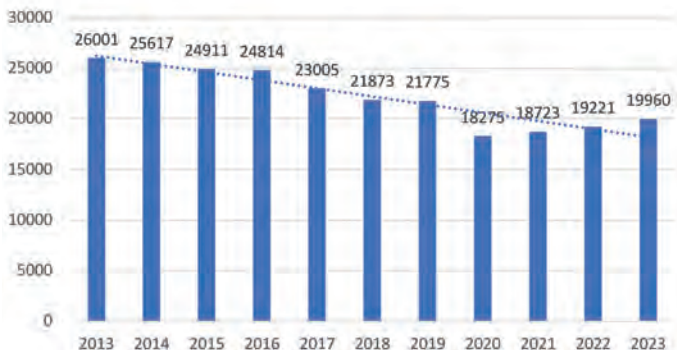
ursprünglichen Wertes. Im Vergleich zum Jahr 1980 ist in Deutschland die Zahl der verunglückten 18-24-jährigen um rund 66 % (von 157.331), die der getöteten um 92,6 % (von 3.667) gesunken. Gegenüber dem Vorjahr (2022) verunglückten allerdings 5 % mehr 18-24-jährige im Jahr 2023. Die Zahl der Todesopfer dieser Altersgruppe ist um ca. 9 % gesunken. Damit nähern sich die Zahlen wieder der Vorcoronazeit an.

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

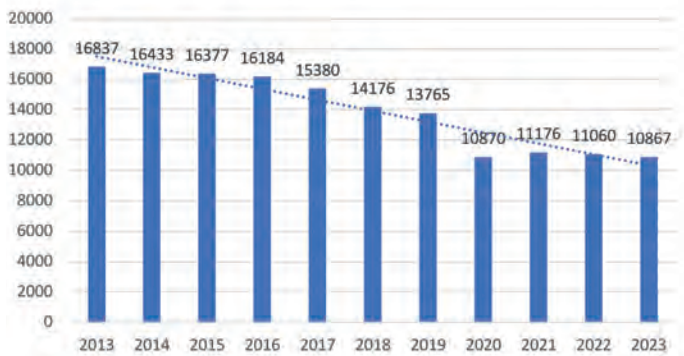
Während noch im Jahr 2013 die Altersgruppe der 18-24-jährigen am häufigsten als Pkw-Fahrer Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden waren (42.843 = 21,3 %), konnte in 2023 eine deutliche Verbesserung erreicht werden. Mit 30.842 (17,8 %) lag die Altersgruppe der 18-24-jährigen hinter der Altersgruppe der 25-35-jährigen mit 32.002 (17,8 %).

Auffällig ist nach wie vor, dass junge Männer deutlich häufiger Verkehrsunfälle mit Personenschaden verursachen als junge Frauen. In 2023 verursachten in 19.960 Fällen junge Männer Verkehrsunfälle mit Personenschaden, dagegen nur in 10.867 Fällen junge Frauen. In beiden Gruppen ist seit 2013 ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

Beteiligte Fahrer von Pkw als Hauptverursacher an Verkehrsunfällen mit Personenschaden; Männer zwischen 18 und 24 Jahren



Beteiligte Fahrer von Pkw als Hauptverursacher an Verkehrsunfällen mit Personenschaden; Frauen zwischen 18 und 24 Jahren



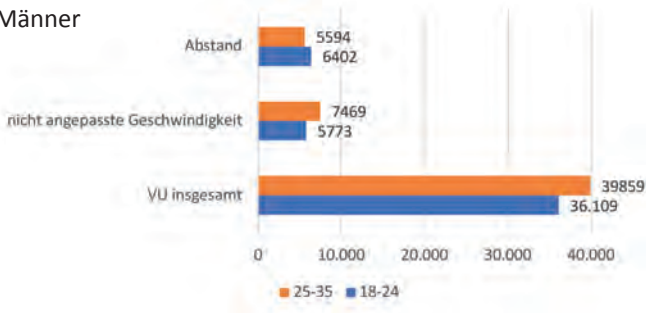
Bei den jungen Männern von 26.001 in 2013 auf 19.960 (23,2 %) und bei den jungen Frauen sogar von 16.837 auf 10.867 (35,5 %). In beiden Gruppen ist erkennbar, dass seit 2020 wieder ein Anstieg zu verzeichnen ist.

Fehlverhalten der Fahrer bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden 2023

Auch bei den Unfallverursachern spielten junge Verkehrsteilnehmer eine führende Rolle. Jeder sechste Unfall mit Personenschaden (17,1 %) wurde von einem 18-24-jährigen verursacht. Besonders häufig ist in dieser Altersgruppe ein Fehlverhalten im Hinblick auf die nicht angepasste Geschwindigkeit und Abstandsverstöße. Jeder vierte Verkehrsunfall mit Personenschaden, welcher durch nicht angepasste Geschwindigkeit bzw. Abstandsverstöße verursacht wird, fällt in die Altersgruppe der 18-24-jährigen (25,6 %). Differenziert man diese Hauptunfallursache nach der Art der Beteiligung ragen dort die Teilnahme mit Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen mit 1.968 Verkehrsunfällen (28,8 %) und die Teilnahme mit Pkw mit 6.862 (32,4 %) heraus. Als Vergleich: Die Altersgruppe der 25-35-jährigen verursachte mit Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen und der Hauptunfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit nur 1.338 (16,2 %) und mit Pkw 12.811 (23 %) Verkehrsunfälle.

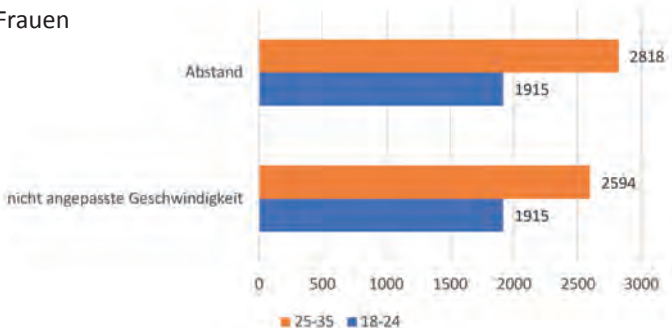
Auch zwischen der Verursachung von jungen Männern und Frauen gibt es erhebliche Unterschiede. Vergleicht man das Fehlverhalten in Bezug auf die Hauptunfallursache nicht angepasste Geschwindigkeit der Fahrer je 1.000 Beteiligte der Altersgruppe bei Unfällen mit Personenschaden so ergibt sich folgendes Bild:

Männer



Fast man bei dieser Auswertung der statistischen Daten die beiden Hauptunfallursachen nicht angepasste Geschwindigkeit und Abstand zusammen, so sind die jungen Männer mit 35,2 % je 1.000 Beteiligte der Altersgruppe an der Verursachung beteiligt. Die hier als Vergleich aufgeführte Altersgruppe der 25-35-jährigen kommt nur auf 12,7 %. Deutlich anders sieht das Bild bei den Frauen aus.

Frauen



Verkürzung der Probezeit

Dieser hohen Unfallbelastung der jungen Fahranfänger sollte durch weitere, der Risikogruppe angemessene Maßnahmen begegnet werden. Die zuständigen Landesbehörden haben deshalb durch die Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe (Fahranfängerfortbildungsverordnung – FreiFortbV – BGBl. I 2003, S. 709) die Möglichkeit erhalten, besondere Fortbildungsseminare für Inhaber der Klasse B einzuführen, deren Fahrerlaubnis auf Probe ausgestellt ist. Bei den Fortbildungsseminaren für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe der Klasse B handelte es sich um eine Kombination aus Unterricht in Form von Gruppensitzungen durch speziell geschulte Fahrlehrer, einer Übungs- und Beobachtungsfahrt sowie praktischen Sicherheitsübungen. Die Teilnehmer mussten mindestens sechs Monate im Besitz der Fahrerlaubnis auf Probe der Klasse B sein. Als Anreiz zur freiwilligen Teilnahme verkürzte sich die Probezeit um ein Jahr. Die in § 6 FreiFortbV vorgeschriebene Evaluation brachte aber kein positives Ergebnis, so dass die Verordnung nicht übernommen wurde und am 31.12.2010 auslief.

Die Vorschrift

Den Vorschriften über die Fahrerlaubnis auf Probe sind alle unterworfen, die erstmals eine Fahrerlaubnis erwerben; mit Ausnahme der Fahrerlaubnisklassen AM, L und T. Die Probezeit dauert grundsätzlich nur zwei Jahre. Sie gilt als bestanden, wenn innerhalb der zwei Jahre keine Verkehrsverstöße begangen wurden, die ein Aufbauseminar nach sich ziehen. Sie verlängert sich jedoch, wenn innerhalb dieser Zeit die Teilnahme an einem Aufbauseminar angeordnet wurde. Verwaltungsrechtliche Konsequenzen für den Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe treten erst ein, wenn Verkehrsdelikte begangen wurden, für die mindestens ein Bußgeld vorgesehen ist. Verkehrsdelikte also, die auch im Fahreignungsregister gespeichert werden. Die Ahndung eines Verkehrsverstoßes mit einem Verwarngeld (5 - 55 Euro) hat keine Auswirkungen auf die Probezeit. Die Bewertung der begangenen Verkehrsverstöße erfolgt in zwei Kategorien: Schwerwiegende oder weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen.

Die Folge von Verkehrsverstößen

Begibt der Fahranfänger einen Verkehrsverstoß, der als schwerwiegende Zuwiderhandlung oder zwei Verkehrsverstöße, die als weniger schwerwiegende Zuwiderhandlung eingestuft sind, hat er auf eigene Kosten ein Aufbauseminar zu absolvieren. Wird nach der Teilnahme an einem Aufbauseminar eine weitere schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen begangen,

gen, so muss an einer verkehrspsychologischen Beratung teilgenommen werden. Nimmt der Fahranfänger nicht an den Maßnahmen teil oder begeht er nach dem Besuch der verkehrspsychologischen Beratung eine weitere schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen, wird die Fahrerlaubnis für mindestens drei Monate entzogen.

Die Maßnahmen im Einzelnen

Aufbauseminar: Ist gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe eine rechtskräftige Entscheidung wegen einer schwerwiegenden oder zwei weniger schwerwiegenden Zuwiderhandlungen (vgl. Anlage 12 zur FeV) ergangen, kann die Fahrerlaubnisbehörde die Teilnahme an einem Aufbauseminar anordnen. Aufbauseminare dürfen nur von speziellen, autorisierten Fahrlehrern durchgeführt werden. Sie beinhaltet u.a. auch eine Fahrprobe. Mit der Anordnung eines Aufbauseminars verlängert sich die Probezeit um 2 Jahre. Wird der Anordnung zur Teilnahme nicht gefolgt, so wird die Fahrerlaubnis entzogen.

Besondere Aufbauseminare: Besondere Aufbauseminare werden für diejenigen Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe angeordnet, die wegen einer Alkohol- bzw. Drogenfahrt (vgl. § 36 Abs. 1 FeV) auffällig wurden.

Schriftliche Verwarnung mit Empfehlung auf verkehrspsychologische Beratung: Diese erhält der Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe, wenn er nach Teilnahme an einem Aufbauseminar innerhalb der Probezeit erneut eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlung begeht. Die Teilnahme soll möglichst innerhalb von zwei Monaten freiwillig erfolgen. In der verkehrspsychologischen Beratung soll der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe veranlasst werden, Mängel in seiner Einstellung zum Straßenverkehr und im verkehrssicheren Verhalten zu erkennen und die Bereitschaft zu entwickeln, diese Mängel abzubauen. Die Beratung findet in Form eines Einzelgesprächs statt. Sie kann durch eine Fahrprobe ergänzt werden, wenn der Berater dies für erforderlich hält. Der Berater soll die Ursachen der Mängel aufklären und Wege zu ihrer Beseitigung aufzeigen. Erkenntnisse aus der Beratung sind nur für den Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe bestimmt und nur diesem mitzuteilen. Der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe erhält jedoch eine Bescheinigung über die Teilnahme zur Vorlage bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde.

Entziehung der Fahrerlaubnis auf Probe: Begeht der Inhaber nach Ablauf der für die empfohlene Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung genannten Zwei-Monats-Frist erneut eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen, so wird die Fahrerlaubnis entzogen. Eine Neuerteilung ist anschließend erst nach frühestens drei Monaten möglich.

Rund um die Flensburger Punkte

Neues Fahreignungs-Bewertungssystem

Das neue Fahreignungsregister (FAER) steht für mehr Verkehrssicherheit!

(aus einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)

Mit dem „Fahreignungsregister“ (FAER) wurde das Verkehrszentralregister (VZR) und mit dem „Fahreignungs-Bewertungssystem“ das „Mehrfachtäter-Punktsystem“ abgelöst.

Das Fahreignungsregister startete am 1. Mai 2014. Das Register wird einfacher, gerechter und transparenter; die Verkehrssicherheit wird erhöht. Die dazu erforderlichen Gesetzes- und Ordnungsänderungen wurden durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze (BGBl. I 2013, S. 3313) und die Neunte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2013, S. 3920) umgesetzt. Das Fahreignungs-Bewertungssystem (vgl. §§ 4 und 4a StVG) sieht im Wesentlichen folgendes vor:

Drei Maßnahmenstufen: Beim Punktestand von 1 bis 3 erfolgt die Vormerkung ohne weitere Maßnahme. Wer 4 bis 5 Punkte erreicht (1. Stufe), erhält eine Ermahnung und eine Information über das Fahreignungs-Bewertungssystem. Wird nun ein Fahreignungsseminar freiwillig besucht, kann dadurch 1 Punkt abgebaut werden. Beim Punktestand von 6 oder 7 (2. Stufe) erfolgt eine Verwarnung. Auch jetzt kann ein Fahreignungsseminar freiwillig besucht werden, in dieser Stufe allerdings ohne Punktabbaumöglichkeit. Das Erreichen von 8 Punkten oder mehr (3. Stufe) führt zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

Von sieben auf drei Kategorien: Das neue Fahreignungs-Bewertungssystem unterscheidet nur noch zwischen drei Kategorien: Die jeweiligen Verstöße werden mit 1, 2 oder 3 Punkten bewertet. Das verringert die Komplexität der Berechnungen. Diese gröbere Einstufung reicht für die Bewertung des Verkehrssicherheitsrisikos aus.

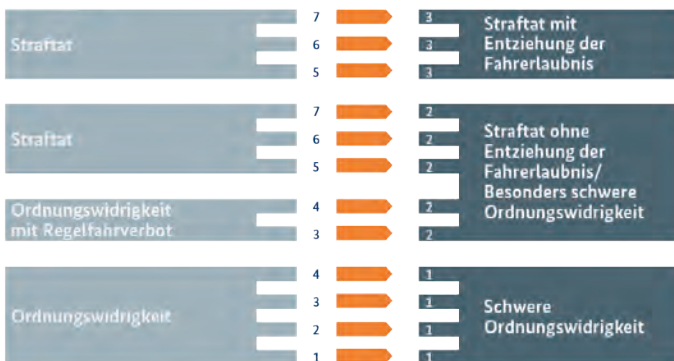
Schwere und besonders schwere Verstöße sowie Straftaten: Ordnungswidrigkeiten ohne Regelfahrverbot werden als schwere Verstöße mit 1 Punkt bewertet.

Punktebewertung im Vergleich

Verkehrszentralregister (VZR) vs. Fahreignungsregister (FAER)

Punktsystem
bis 30.04.2014

Fahreignungs-Bewertungssystem
ab 01.05.2014



Ordnungswidrigkeiten mit einem Regelfahrverbot sowie Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis werden als besonders schwere Verstöße eingestuft und mit 2 Punkten bewertet. Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis sind eine eigene Kategorie, die mit 3 Punkten bewertet wird.

Die Tilgungshemmung entfällt. Ein neuer Verstoß führt nicht mehr dazu, dass eine bereits eingetragene Tat länger gespeichert bleibt. Jede Tat und ihre Punkte verfallen nach festen Tilgungsfristen: Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis nach 10 Jahren, Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis nach 5 Jahren, besonders schwere Ordnungswidrigkeiten nach 5 Jahren und schwere Ordnungswidrigkeiten nach 2,5 Jahren. Gelöscht werden die Eintragungen nach jeweils einem weiteren Jahr Überlieferfrist, um korrekte Berechnungen zu ermöglichen.

Gerechter

Einheitliche Fahreignungsseminare im Sinne der Verkehrssicherheit: Die bisherigen Aufbau-seminare und verkehrspsychologischen Beratungen bleiben nur noch im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe erhalten. Für das Fahreignungs-

Bewertungssystem wurde speziell ein neues Fahreignungsseminar konzipiert. Es verbindet verkehrspädagogische mit verkehrspsychologischen Elementen und verhindert ein reines „Absitzen“. Mit dem Fahreignungsseminar soll erreicht werden, dass die Teilnehmer sicherheitsrelevante Mängel in ihrem Verkehrsverhalten und insbesondere in ihrem Fahrverhalten erkennen und abbauen (§ 4a Abs. 1 StVG).

Verbesserte Qualitätssicherung: Das Fahreignungsseminar wurde zunächst in einem 5-jährigen Modellversuch bei freiwilliger Teilnahme erprobt und von der Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich überprüft. Nach Vorlage des Evaluationsberichts der BASt wurde die Regelung entfristet. Damit besteht die Nutzungsmöglichkeit eines Fahreignungsseminars derzeit unbefristet.

Freiwilliger Punkteabbau führt zu besserem Fahrverhalten: Im Rahmen des Modellversuchs kann freiwillig ein Fahreignungsseminar besucht werden. Hierdurch kann 1 Punkt abgebaut werden bei einem Punktestand von 1 bis 5 Punkten, allerdings nur einmal innerhalb des Fünfjahreszeitraums.

Anhebung der Eintragungsgrenze: Der Punkteeintrag erfolgt erst ab einem Bußgeld von 60 Euro.

Transparenter

Konzentration auf Verkehrssicherheit: Im Fahreignungsregister werden verkehrssicherheitsrelevante Verstöße erfasst. Auf die Erfassung von Verstößen, die keinen direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben, wird verzichtet.

Einfachere Berechnung des Punktestandes: Punkte entstehen am Tattag und werden für die Berechnung des Punktestandes so lange herangezogen, wie die Tilgungsfrist für die betreffende Tat noch nicht abgelaufen ist. Hierdurch soll das Taktieren von Wiederholungstätern vermieden werden, die Rechtsmittel nur einlegen, um den Punktestand noch vorübergehend zu drücken.

Einheitliche Berechnung der Tilgungsfristen: Der Beginn der Fristen wird nicht mehr von der Art der Entscheidung abhängen – heute deren Rechtskraft oder Tag des ersten Urteils oder Tag der Unterzeichnung des Strafbefehls –, sondern einheitlich mit der Rechtskraft der Entscheidung beginnen.

Information steht obenan: Verkehrsteilnehmer sollen ab der Ermahnung und beim Erreichen jeder weiteren Stufe informiert werden. Bereits vor Inkrafttreten der Reform wurde ermöglicht, dass im Internet mittels des neuen Personalausweises ein Antrag auf Auskunft zum Punktestand gestellt werden kann.

Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems sind von der Speicherung einzelner Verstöße im Register zu unterscheiden. Jeder verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Verstoß wird wie bisher auch künftig im Fahreignungsregister

(FAER) eingetragen. Auch bei Personen ohne Fahrerlaubnis! Die Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems – Ermahnung, Verwarnung und Entziehung – richten sich allerdings nur gegen Inhaber einer Fahrerlaubnis.

Nach Einführung des Systems mit 1 bis 3 Punkten je Verstoß ergibt sich folgende Reihung von Maßnahmen:



Vormerkung (bis 3 Punkte): Es werden gegen den Betroffenen keine Maßnahmen ergriffen; der Begriff Vormerkung verdeutlicht dies klarer als bisher. Betroffene haben die Möglichkeit, freiwillig ein Fahreignungsseminar zu besuchen. Sie erhalten dafür einen Punktabzug von 1 Punkt.

1. **Eingriffsstufe (4 oder 5 Punkte): „Ermahnung“.**
Als wiederholt auffällige Person erhält der Fahrerlaubnisinhaber eine Ermahnung und eine Information über das Fahreignungs-Bewertungssystem. Daneben ergeht der Hinweis, dass ein Fahreignungsseminar als Hilfestellung zur Verbesserung der individuellen Fahreignung freiwillig besucht werden kann. Hierfür wird ein Abzug von 1 Punkt gewährt. Ein Punktabzug wird generell nur einmal in 5 Jahren gewährt.
2. **Eingriffsstufe (6 oder 7 Punkte): „Verwarnung“.** Freiwillig kann ein Fahreignungsseminar ohne Punktabzug besucht werden.
3. **Eingriffsstufe (ab 8 Punkte): Entziehung der Fahrerlaubnis.** Alle Maßnahmenstufen müssen durchlaufen werden. Die jeweilige Maßnahme wird nur beim erstmaligen Erreichen eines der genannten Punktestände ergriffen. Allerdings können die Stufen je nach Tilgung von eingetragenen Entscheidungen mehrfach durchlaufen werden, wenn sich der entsprechende Punktestand wieder ansammelt.

Regelungen über die Erfassung im Fahreignungsregister (FAER)

Nur wenn der Verkehrsteilnehmer das Bewertungssystem versteht, ist er bereit, es zu akzeptieren und sein Verhalten zu ändern. In diesem Sinne wird eine abschließende Auflistung der im Fahreignungsregister (FAER) zu speichernden Verkehrsverstöße getroffen. Künftig gelten zwei kumulative Voraussetzungen, ob eine Ordnungswidrigkeit eingetragen wird oder nicht. Zum einen muss die Geldbuße die Eintragungsgrenze von 60 Euro erreichen, zum anderen muss es sich um eine Ordnungswidrigkeit handeln, die in der Anlage 13 zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgelistet ist. Auch für Straftaten genügt es nicht mehr, dass sie im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs stehen, sondern es kommt außerdem darauf an, dass die Straftat in der Anlage zur Fahrerlaubnis-Verordnung aufgelistet ist.

Festsetzung der Verwarnungsgeldobergrenze auf 55 Euro und der Eintragungsgrenze auf 60 Euro

Die Verwarnungsgeldobergrenze für Ordnungswidrigkeiten liegt bei 55 Euro und die Eintragungsgrenze bei 60 Euro. Vor der Reform des Punktesystems im Jahr 2014 lagen diese bei 35 bzw. 40 Euro. Durch die Anhebung wird das Verwarnungsverfahren zur einfachen und zügigen Erledigung von geringfügigen Ordnungswidrigkeiten gestärkt. Dies entspricht der Zielsetzung der 2014-Reform, das FAER zu entlasten und das Verfahren wegen Verkehrsverstößen zu vereinfachen. Da verkehrssicherheitsrelevante Verstöße durch die Neuregelung des Punktesystems betont werden sollen, sind einige Regelsätze angehoben worden. Das betrifft die Regelsätze für Verkehrsordnungswidrigkeiten, die bislang unterhalb von 60 Euro lagen und dadurch nun nicht mehr erfasst werden würden.

Fahreignungsseminar

Das Fahreignungsseminar ersetzt im Rahmen des Fahreignungsregisters (FAER) das bisherige Aufbauseminar, das nur von Fahrlehrern durchgeführt wird. Das Fahreignungsseminar soll mehrfach verkehrsauffällige Kraftfahrer dabei unterstützen, ihr Fahrverhalten zu ändern und sich zukünftig im Straßenverkehr regelkonform zu verhalten. Es wurde von Experten unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) konzipiert.

Eingeführt wird eine neue Kombination aus verkehrspädagogischen und verkehrspsychologischen Elementen. Die Neukonzeption des Fahreignungsseminars verhindert ein reines „Absitzen“, so dass mit der Teilnahme ein besseres Fahrverhalten und damit ein Mehr an Verkehrssicherheit einhergeht.

Durch den freiwilligen Besuch des neuen Fahreignungsseminars bei einem Stand von 1 bis 5 Punkten kann 1 Punkt abgebaut werden – allerdings nur einmal



innerhalb eines Zeitraums von 5 Jahren. Beim freiwilligen Besuch des Fahreignungsseminars bei der Stufe „Verwarnung“ (6-7 Punkte) kann kein Punkt abgebaut werden.

Das Fahreignungsseminar besteht aus zwei Teilmaßnahmen, die aufeinander abgestimmt werden:

- einer verkehrspädagogischen Teilmaßnahme und
- einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme.

Verkehrspädagogische Teilmaßnahme

In der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme werden durch speziell geschulte Fahrlehrer unter anderem Verkehrsregeln, Sinnhaftigkeit von Regeln und Risikoinformationen bei Überschreitung der Regeln vermittelt. Außerdem soll das Gefahrenbewusstsein verbessert werden.

Verkehrspsychologische Teilmaßnahme

Im Rahmen der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme werden mit Hilfe besonders geschulter Verkehrspsychologen individuelle Wege zur Veränderung des riskanten Fahrverhaltens aufgezeigt. Diese persönlichen Strategien sollen dann im Alltag erprobt und die damit verbundenen Erfahrungen mit dem Verkehrspsychologen besprochen werden.

Glossar: Fahreignungsregister

Auf den nachfolgenden Seiten finden Sie die wichtigsten Neuerungen.

	Neues Fahreignungs- Bewertungssystem	alte Rechtslage im („alten“) Verkehrs- zentralregister (VZR)
Aufbau seminar	Das Aufbauseminar wird durch ein Fahreignungsseminar ersetzt. Modellversuch: Wer bei einem Punktestand von 1 bis 5 Punkten freiwillig ein Fahreignungsseminar besucht, kann einmal in 5 Jahren 1 Punkt abbauen. Bei einem Punktestand von 6 bis 7 Punkten kann ein Fahreignungsseminar freiwillig besucht werden, ohne Punktabzug.	Die Teilnahme an einem Aufbauseminar kann freiwillig oder aufgrund der Anordnung der Fahrerlaubnisbehörde erfolgen. Bei 14 bis 17 Punkten ordnet die Fahrerlaubnisbehörde die Teilnahme ohne Punktabzug an. Wer freiwillig ein Aufbauseminar besucht, kann einmal in 5 Jahren 2 - 4 Punkte abbauen.
Entziehung	Mit der Entziehung der Fahrerlaubnis erlischt die Berechtigung zum Führen eines Kraftfahrzeuges. Die Fahrerlaubnisbehörde muss jedem die Fahrerlaubnis entziehen, der sich als ungeeignet oder unfähig für das Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Das Fahreignungsregister (FAER) sieht die Entziehung bei Erreichen der 3. Maßnamensstufe ab 8 Punkten vor.	Mit der Entziehung der Fahrerlaubnis erlischt die Berechtigung zum Führen eines Kraftfahrzeuges. Die Fahrerlaubnisbehörde muss jedem die Fahrerlaubnis entziehen, der sich als ungeeignet oder unfähig für das Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Der Verkehrsteilnehmer gilt als ungeeignet, wenn er 18 Punkte erreicht hat.
Fahrverbot	Ein- bis dreimonatiges Verbot, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr zu führen.	
Fahreignungs- register (FAER)	Im Fahreignungsregister (FAER) werden schwere und besonders schwere Ordnungswidrigkeiten und Straftaten gespeichert, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.	

	Neues Fahreignungs- Bewertungssystem	alte Rechtslage im („alten“) Verkehrs- zentralregister (VZR)
Tilgungs- fristen	Feststehende Fristen: 2,5 Jahre, 5 Jahre und 10 Jahre (zuzüglich einer Überliegefrist von einem Jahr)	2 Jahre, 5 Jahre und 10 Jahre (zuzüglich einer Überliegefrist von einem Jahr), abhängig von Tilgungshemmung
Tilgungs- hemmung	Entfällt im neuen System.	Eine Tilgungshemmung tritt ein, wenn ein neuer Verstoß vor Ablauf der Tilgungsfrist begangen wird und bis zum Ablauf der Überliegefrist zu einer weiteren Eintragung führt.
Überliege- frist		Eintragungen werden nach Ablauf der Tilgungsfristen noch ein Jahr aufbewahrt. Die Überliegefrist verhindert, dass Eintragungen aus dem VZR getilgt werden, obwohl erneut ein Verstoß begangen wurde oder eine Entscheidung getroffen worden ist, die eine Tilgungshinderung auslöst, aber erst nach Ablauf der Tilgungsfrist von bereits gespeicherten Entscheidungen mitgeteilt wird.
Verkehrs- zentral- register (VZR)	Im neuen System übernimmt das Fahreignungsregister (FAER) die Funktion des VZR.	Im VZR werden im Straßenver- kehr begangene Ordnungswid- rigkeiten und Straftaten sowie Maßnahmen zur Fahrerlaubnis gespeichert.
Vor- merkung	Notwendige Ersterfassung zur Erkennung einer wiederholt auffälligen Person.	

Entzug der Fahrerlaubnis

Allgemeines

Die Fahrerlaubnis kann entzogen werden

- durch das Gericht oder
- durch die Verwaltungsbehörde.

Fahrerlaubnisentzug durch das Gericht

Rechtsgrundlage für eine Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Gericht ist § 69 StGB. Die Bestimmung stellt auf die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ab. Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen liegt vor, wenn von dem Täter „nach sorgfältiger Prüfung des Tathergangs, seiner Persönlichkeit und Lebensführung nicht erwartet werden kann, dass er gewillt und fähig ist, den Lockungen zu widerstehen und den besonderen Gefahren zu begegnen, die sich aus der Führung von Kraftfahrzeugen für ihn bzw. für ihn und die Allgemeinheit ergeben“. Die Ungeeignetheit eines Kraftfahrzeugführers kann sich dabei aus der Begehung von Straftaten der unterschiedlichsten Art ergeben. In Betracht kommen aber nur Straftaten, Ordnungswidrigkeiten genügen nicht.

So ist seit langem anerkannt, dass eine Tat im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges begangen ist, wenn ein funktionaler Zusammenhang zwischen der Straftat und dem Führen eines Kraftfahrzeuges besteht. Ein solcher Zusammenhang ist gegeben, wenn die Straftat entweder die Betriebsgefahr des Kfz steigert oder das Kfz als Fortbewegungsmittel zur

Vorbereitung, Durchführung, Ermöglichung, Verdeckung oder Ausnutzung

der Tat dient und durch das Verhalten des Täters eine erhöhte Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer eintritt und die Gefahr besteht, der Täter werde seine kriminellen Ziele über die im Verkehr gebotene Sorgfalt und Rücksichtnahme stellen. Eine solche innere Beziehung zwischen dem Führen eines Kraftfahrzeuges und einer Straftat ist zum Beispiel beim Zeigen des „Vogels“ gegeben (OLG Zweibrücken in NZV 2001, 482), beim Durchstechen von Reifen, sodass es zu unkontrollierbaren Ausbrüchen des Fahrzeugs während der späteren Fahrt und damit zu schwersten Unfällen kommen kann (OLG Karlsruhe in VRS 109, 272) oder wenn das Kraftfahrzeug als Versteck für eine Diebesbeute dient (OLG Köln in MDR 72,622).

Bei fünf Regelbeispielen kann die Ungeeignetheit ohne weitere Gesamtprüfung unterstellt werden, da die Taten für sich allein bereits so schwerwiegend sind, dass sie ein ungewöhnliches Maß an Verantwortungslosigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern erkennen lassen, so dass es einer weiteren Prüfung nicht mehr bedarf, sondern damit zugleich in der Regel der Eignungsmangel feststeht.

Dies ist so in den in § 69 Abs. 2 StGB angegebenen Fällen:

- Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c StGB)
- Verbotene Kraftfahrzeugrennen (§315d StGB)
- Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB)
- Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB), obwohl der Täter weiß oder wissen kann, dass bei dem Unfall ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden oder an fremden Sachen bedeutender Sachschaden entstanden ist und
- Vollrausch (§ 323 a StGB), der sich auf eine der o.g. Taten bezieht.

Entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis, so bestimmt es nach § 69a StGB zugleich, dass für die Dauer von sechs Monaten bis zu fünf Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf (Sperre). Die Sperre kann für immer angeordnet werden, wenn zu erwarten ist, dass die gesetzliche Höchstfrist zur Abwehr der von dem Täter drohenden Gefahr nicht ausreicht. Hat der Täter keine Fahrerlaubnis, so wird nur die Sperre angeordnet. Das Mindestmaß der Sperre beträgt ein Jahr, wenn gegen den Täter in den letzten drei Jahren vor der Tat bereits einmal eine Sperre angeordnet worden war.

Es gibt jedoch Ausnahmen von der Sperre. So kann das Gericht von der Sperre bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen ausnehmen, wenn besondere Umstände die Annahme rechtfertigen, dass der Zweck der Maßregel dadurch nicht gefährdet wird. Zudem ist ein Absehen von der FE-Entziehung durch das Gericht selbst bei Vorliegen einer Indiztat gem. § 69 Abs. 2 StGB möglich, wenn besondere Umstände vorliegen, die die Tat in einem milderen Licht erscheinen lassen (OLG Düsseldorf, VRS 74, 259), sei es,

- dass die Tat Ausnahmecharakter hat (OLG Stuttgart, NJW 87, 142)
- dass der Täter einer Straßenverkehrsgefährdung nur leicht fahrlässig gehandelt hat, sodass ein Fahrverbot (§ 44 StGB) als „Denkzettel“ ausreicht,
- dass der betrunkene Fahrer das Fahrzeug nur eine kurze Wegstrecke bzw. innerhalb einer Parklücke (LG Gera, DAR 99, 420) bewegt hat oder nur, um einen verkehrsstörenden Zustand zu beseitigen (OLG Stuttgart, NJW 87, 142),
- dass ein Arbeitnehmer unvorhergesehen von seinem Arbeitgeber zum Fahren genötigt wurde (OLG Hamm, DAR 57, 77) oder ein Arzt überraschend zu einem dringenden Patientenbesuch gerufen wird, also in notstandsähnlichen Situationen oder
- dass der Täter vor und nach einem unerlaubten Entfernen vom Unfallort beauftragungsfrei am Straßenverkehr teilgenommen hat, die Tat bereits längere Zeit zurückliegt (hier: mehr als 1 Jahr und 7 Monate) und er sich zur Tatzeit in einer psychischen Ausnahmesituation befand (OLG Hamburg, NZV 19, 428).

Keine Ausnahme von dem gemäß § 69 Abs. 2 StGB regelmäßig zu verhängenden FE-Entzug soll nach überwiegender Auffassung aber allein deswegen gemacht werden,

- weil es sich bei der Trunkenheit oder sonstigen Indiztat um das erstmalige Versagen eines langjährig bewährten Kraftfahrers gehandelt hat (LG Saarbrücken, BA 99, 310),
- weil der Täter Jugendlicher ist (FE-Klassen A1, AM, T, L); denn § 7 JGG lässt die FE-Entziehung auch im Jugendverfahren zu. Gleiches gilt für dem Jugendstrafrecht unterliegende Heranwachsende (§§ 7, 105 JGG) oder
- weil der Täter wegen des Fahrerlaubnisverlustes wirtschaftliche Nachteile hat (OLG Düsseldorf, NZV 92, 331) oder arbeitslos zu werden droht.

Fahrerlaubnisentzug durch die Verwaltungsbehörde

Die Fahrerlaubnisbehörde hat gemäß § 3 StVG in Verbindung mit den §§ 11 bis 14, 46 und 47 FeV die Verpflichtung, jemandem die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich die Person als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Sie darf das aber nur tun, wenn Einschränkungen oder Auflagen nicht ausreichen.

Rechtsfolgen der Entziehung

Die Rechtsfolgen der Entziehung der Fahrerlaubnis sind gleich, egal ob es sich um eine gerichtliche oder verwaltungsbehördliche Entziehung handelt.

Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Entziehung, und zwar in vollem Umfang. Der Führerschein wird im strafgerichtlichen Urteil eingezogen und im verwaltungsbehördlichen Verfahren ist er der Behörde, die die Maßnahme ausgesprochen hat, abzuliefern. Ist die Fahrerlaubnis entzogen, erlischt das Recht, fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum führen zu dürfen. Das heißt, fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge dürfen sehr wohl noch geführt werden (beachte aber § 5 FeV). Im Gegensatz dazu steht das Fahrverbot. Ein Fahrverbot verbietet generell das Führen von Kraftfahrzeugen, also auch von fahrerlaubnisfreien Kraftfahrzeugen. Fahrverbote können vom Gericht (§ 44 StGB = Nebenstrafe) oder von der Verwaltungsbehörde (§ 25 StVG = Nebenfolge) ausgesprochen werden. Werden trotz Entzug der Fahrerlaubnis fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge geführt, liegt eine Straftat nach §§ 2 und 21 StVG vor (Fahren ohne Fahrerlaubnis). Eine einmal entzogene Fahrerlaubnis lebt nicht von selbst wieder auf. Nach Ablauf der festgesetzten Sperrfrist darf demnach nicht wieder ohne weiteres ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug geführt werden. Es muss in jedem Fall eine neue Fahrerlaubnis beantragt werden. Dieser Antrag wird wie ein Antrag auf Ersterteilung behandelt (§ 20 Abs. 1 FeV).

Verkehrsverstöße und ihre Folgen

Bußgeldkatalog-Verordnung und bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog

Die überwiegende Anzahl von Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften sind Ordnungswidrigkeiten. Bei ordnungswidrigem Verhalten bestimmt sich die Höhe der Geldbuße nach § 17 Abs. 1 OWiG, wonach sie mindestens fünf Euro und höchstens 1.000 Euro beträgt. Dieser Regelrahmen der Geldbuße gilt immer dann, wenn das jeweilige Gesetz keinen anderen Bußgeldrahmen angibt.

Gerade bei massenhaft vorkommenden Ordnungswidrigkeiten, wie dies insbesondere im Straßenverkehr der Fall ist, entsteht bei der Ahndung der Verstöße einerseits das Problem der gleichmäßigen Bewertung gleichartiger Zuwiderhandlungen und andererseits haben die Ahndungsbehörden ein großes Interesse an einer Rationalisierung und Schematisierung. Aber gerade diese Gleichbehandlung und Schematisierung dient der Rechtssicherheit, da damit unterschiedliche Beurteilungen verhindert werden. Für Betroffene sind die Folgen überschaubar und berechenbar.

Diesem Zweck dient die vom zuständigen Bundesministerium erlassene Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr, die Bußgeldkatalog-Verordnung.

In der Bußgeldkatalog-Verordnung sind die Sanktionsvorschriften übersichtlich zusammengefasst, wobei die Verkehrsverstöße enthalten sind, die für die Verkehrssicherheit bedeutsam und die besonders häufig sind. Der Verkehrsteilnehmer kann sich in einem einzigen Regelwerk darüber informieren, welche Sanktionen in der Regel drohen, wenn er gegen Verkehrsvorschriften verstößt. Die darin enthaltenen Regelsätze (Bußgeld- bzw. Verwarngeldregelsätze) gehen vom Regelfall aus. Der Regelfall liegt bei fahrlässiger Begehung und gewöhnlichen Tatumständen vor. Das ist dann der Fall, wenn die Tatumstände allgemein üblicher Begehungsweise entsprechen und weder objektiv noch subjektiv Besonderheiten aufweisen. In seiner Begründung führt das Bundesministerium als Beispielfall eine Geschwindigkeitsüberschreitung an, die unter normalen Verhältnissen erfolgt und die Verkehrssicherheit nicht in besonderem Maße, zum Beispiel bei hoher Verkehrsdichte oder im Kreuzungsbereich, gefährdet.

Neben dem Regelfall werden aber auch bestimmte Ausnahmen mit abweichenden Bußgeldsätzen geregelt.

Neben dem Bußgeldkatalog ist zur Verwaltungsvereinfachung noch ein bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog geschaffen worden. Der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog kann unter folgender Internet-Adresse eingesehen werden:

www.kba.de

Bußgeldkatalog und bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog sehen Verwarngelder zwischen fünf und 55 Euro und Bußgelder ab 60 Euro vor. Mit der Verhängung eines Bußgeldes ist gleichzeitig auch die Eintragung in die „Flensburger Punkte-datei“ (Fahreignungsregister) verbunden. Für bestimmte, schwere Verstöße kann zudem noch ein Fahrverbot ausgesprochen werden.

Das Erfüllen von Straftatbeständen wird nicht mehr mit einem Verwar- oder Bußgeld geahndet. In diesen Fällen wird ein Strafverfahren eingeleitet.

Die Bußgeldkatalog-Verordnung wurde in der Vergangenheit vielfach geändert und ergänzt.

Ziel war unter anderem, dass im Wesentlichen nur noch solche Verkehrsverstöße in das Fahreignungsregister eingetragen werden sollen, welche die Verkehrssicherheit gefährden. Die Eintragung hängt insbesondere davon ab, ob der Tatbestand in der Anlage 13 zu § 40 FeV aufgelistet ist und damit als verkehrssicherheitsgefährdend eingestuft wird. Daneben muss bei Ordnungswidrigkeiten entweder ein Fahrverbot verhängt worden sein oder die erhöhte Eintragungsgrenze nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 Buchst. a Doppelbuchst. bb StVG von 60 Euro erreicht werden, um tatsächlich zur Eintragung zu führen. Weitere wesentliche Änderungen der Bußgeldkatalog-Verordnung wurden mit der 52. und 53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 08.10.2017 (BGBl. I 2017 Seite 1282 bzw. Seite 3549) sowie dem 56. Strafrechtsänderungsgesetz vom 30.09.2017 (BGBl. I 2017 Seite 3532) umgesetzt.

Im Wesentlichen betraf dies die Vorschriften über die intensiv in der Öffentlichkeit und den Fachgremien diskutierten einschlägigen Vorschriften über die Ablenkung, die Bildung von Rettungsgassen und die Missachtung von Verkehrsverboten zum Schutze der Infrastruktur.

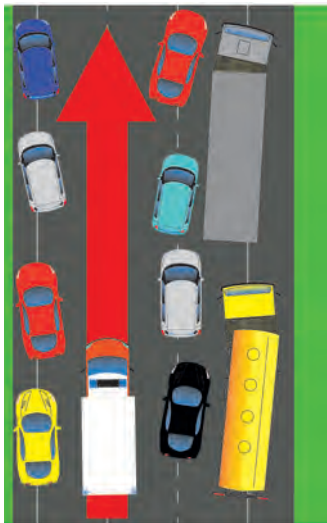
Um die Intention des Gesetzgebers für die doch erhebliche Anhebung der Bußgelder zu verdeutlichen wird auf die folgenden Begründungen verwiesen.

Durch die Aufnahme der Qualifikationstatbestände der lfd. Nummern 246.2 und 246.3 des Bußgeldkatalogs (BKat) in § 4 Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 BKatV wird der Verstoß gegen § 23 Absatz 1a StVO im Falle der Gefährdung und Sachbeschädigung als grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers eingestuft, der zu einem Regelfahrverbot führt. Die **verbotswidrige Nutzung**

eines elektronischen Gerätes führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Fahrleistung des Fahrzeugführers und weist objektiv ein hohes Gefährdungspotenzial für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf, welches sich im Falle einer eingetretenen Gefährdung oder Sachbeschädigung bereits manifestiert hat. Die vorsätzliche, nicht rechtskonforme Nutzung der Geräte durch den Kraftfahrzeugführer ist in diesen Fällen als besonders leichtsinnig, grob nachlässig und gleichgültig einzuordnen. Dieses besonders verantwortungslose Verhalten des Fahrzeugführers selbst in Verkehrslagen, in denen es auf die Beachtung der Vorschrift besonders ankommt, rechtfertigt die Annahme eines Regelfahrverbots.

Eine vergleichbare Einordnung gilt für die **Nichtbeachtung der Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse**. Dieses Fehlverhalten trägt ein objektiv hohes Gefährdungspotenzial in sich. Verzögert sich die Hilfe, weil die Rettungskräfte nicht rechtzeitig den Unfallort erreichen, können Unfallopfer sterben oder lebenslange Behinderungen erleiden. Der Staat ist daher in der Pflicht, alles zu unternehmen, damit Rettungsmaßnahmen nicht erschwert oder sogar verhindert werden. Die falsche Bildung oder Nichtbildung der Rettungsgasse ist als besonders leichtsinnig, grob nachlässig und gleichgültig einzuordnen, sie stellt daher eine grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers dar. Die Ergänzung der Nummer 250a folgt in Anlehnung an die laufende Nummer 244, die ein Regelfahrverbot für das Befahren eines Bahnübergangs trotz geschlossener Schranke festlegt. Da die unmittelbar durch die Handlung hervorgerufene Gefahr hier jedoch weniger konkret ist als am Bahnübergang, ist die Dauer des Regelfahrverbots leicht unterhalb des dortigen Wertes anzusetzen.

Durch die Einführung der neuen Regelungen in Bezug auf **Verstöße gegen die Pflicht zur Bildung einer Rettungsgasse** sah der Gesetzgeber einen Wertungswiderspruch zu Verstößen gegen die Pflicht, bei blauem Blinklicht und



Einsatzhorn sofort freie Bahn zu schaffen. Folgerichtig hat er mit folgender Begründung Verstöße gegen diese Vorschriften ebenfalls in ihrer Sanktionshöhe verschärft:

Die Rettungsgasse ist gemäß § 11 Absatz 2 StVO nur bei Stillstand oder Schrittgeschwindigkeit zu bilden. Als Schrittgeschwindigkeit werden zumeist Geschwindigkeiten bis zu 7 km/h angesehen. Die alleinige Verschärfung der Ahndung von Verstößen gegen die Bildung der Rettungsgasse würde dazu führen, dass Verkehrsteilnehmer, die Einsatzfahrzeuge blockieren, bei geringfügigem Überschreiten dieser Grenzgeschwindigkeit nur noch mit einer deutlich verringerten Ahndung zu rechnen hätten. Eine Angleichung würde darüber hinaus die Einsatzfahrzeuge, die blockierende Fahrzeuge melden oder verfolgen, davon entbinden, Feststellungen zur Geschwindigkeit zu machen.

Beide Vorschriften erfüllen den gleichen Zweck, nämlich die Ermöglichung des schnellen Erreichens des Einsatzortes durch Einsatzkräfte. Die beiden Verstöße wiegen gleich schwer, weswegen sie bislang auch beide mit dem gleichen Bußgeld (20 Euro) geahndet wurden. Eine unterschiedliche Bewertung kann nicht nachvollzogen werden. Bei der Angleichung wurde jedoch auf eine eigene Qualifikation mit Bezug auf Behinderung verzichtet, da dem Nichtschaffen freier Bahn bei Blaulicht und Einsatzhorn eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen immanent ist. Wird keine freie Bahn geschaffen, werden Einsatzfahrzeuge immer behindert. Die Kontrolle von Lkw-Verkehrsverboten auf Autobahnbrücken hat gezeigt, dass dort **Verkehrsverbote zum Schutze der Infrastruktur** in erheblichem Umfang nicht beachtet werden. So verstießen beispielsweise auf der Rheinbrücke der BAB 1 bei Leverkusen bis zu 1.000 Lkw-Fahrer täglich trotz eines räumlich weit gestaffelten Hinweis- und Umleitungskonzeptes und wiederholter Polizeikontrollen gegen entsprechende Verkehrsverbote. Dabei macht die gesamte Beschilderung mehr als deutlich, dass die Brücke für ein Befahren von schweren Fahrzeugen tatsächlich nicht mehr geeignet ist. Nach Erfahrungsberichten der Polizei erfolgt zumindest ein Teil der „schwarzen“ Lkw-Überfahrten nicht versehentlich, sondern vorsätzlich. Angesichts der medialen Begleitung dieser Sperrung und der weitreichenden, wiederholenden Hinweise und Umleitungsempfehlungen im Zulauf auf die Brücke ist bereits beim ersten Verstoß eine vorsätzliche Begehung zu unterstellen. Der hier erläuterte Fall der Rheinbrücke Leverkusen steht beispielhaft für eine Vielzahl von künftig ggf. ähnlich gelagerten Fällen im gesamten Bundesgebiet. Vergleichbare Probleme sind bereits im Zusammenhang mit der Schiersteiner Brücke zwischen Mainz und Wiesbaden und der Fechinger Talbrücke im Saarland bekannt. Hintergrund dieses Verhaltens ist oftmals, dass etwaige Geldbußen billigend in Kauf genommen werden, um Umwege zu vermeiden und

just-in-time Lieferungen zu gewährleisten. Diese rein gewinnorientierte Einstellung geht zu Lasten der Allgemeinheit, insbesondere der Verkehrssicherheit und der Infrastruktur und bedeutet eine besonders leichtsinnige, grob nachlässige und gleichgültige Einstellung gegenüber Allgemeininteressen. Ein solches Fehlverhalten ist als grobe und beharrliche Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers im Sinne eines Miteinanders im Straßenverkehr einzustufen. Nach langen, auch in der breiten Öffentlichkeit geführten Diskussionen, wurde mit der Veröffentlichung im BGBl. I 2019, S. 756, die Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV) in Kraft gesetzt. Die Elektrokleinstfahrzeuge waren bislang nicht vom Gesetz erfasst, sind aber Kraftfahrzeuge nach § 1 StVG und mussten demnach, sofern sie im öffentlichen Verkehrsraum geführt werden sollen, einer gesetzlichen Regelung zugeführt werden. Mit der Inkraftsetzung der eKFV wurden auch entsprechende Verstöße in die Bußgeldkatalog-Verordnung aufgenommen.

Nachdem bereits durch die 52. und 53. ÄndVO umfangreiche Anpassungen in der Bußgeldkatalog-Verordnung vorgenommen wurden, enthält die 54. ÄndVO (BGBl. I 2020 Seite 814) weitere umfassende Änderungen.

Es sind dies im Wesentlichen Änderungen

- zur Beseitigung redaktioneller Ungereimtheiten im Nachgang zur sog. Handy-Novelle (53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. Oktober 2017, BGBl. I S. 3549),
- erforderliche Folgeänderungen im Zusammenhang mit der fahrradgerechten Überarbeitung der StVO,
- Schaffung eigenständiger Bußgeldbewehrungen z. B. für die Missachtung der Schrittgeschwindigkeit beim innerörtlichen Rechtsabbiegen für Kfz über 3,5 t oder
- der unberechtigten Nutzung einer Rettungsgasse sowie Anhebung der Geldbußen für bestimmte Halt- und Parkverstöße.

Des Weiteren werden unter Ausschöpfung der Verwarnungsgeldobergrenze von 55 Euro die Geldbußen für unberechtigtes Parken auf einem Schwerbehinderten-Parkplatz sowie in Zusammenhang mit der Behinderung von Rettungskräften vor oder in Feuerwehruzufahrten erhöht. Darüber hinaus werden zum Schutz des Radverkehrs für das Halten von Kraftfahrzeugen auf Schutzstreifen und in zweiter Reihe sowie verbotswidriges Parken auf Geh- und Radwegen unter Ausschöpfung der Verwarnungsgeldobergrenze von 55 Euro die Grundtatbestände erhöht. Die Tatbestände der Behinderung werden mit einem Regelsatz von 70 Euro neu im Bußgeldbereich verankert. Gleichzeitig werden für die o. g. Verstöße

neue Qualifikationen der Gefährdung und Sachbeschädigung mit Regelsätzen bis zu 100 Euro im Bußgeldbereich geschaffen.

Ebenso wird für Verstöße gegen § 11 Absatz 2 StVO (Bilden einer Rettungsgasse) ein Regelfahrverbot eingeführt.

Für die Missachtung der Schrittgeschwindigkeit beim innerörtlichen Rechtsabbiegen für Kfz über 3,5 t, sowie die Verwirklichung eines der oben genannten qualifizierten Halt- oder Parkverstöße werden zudem jeweils ein Punkt im Fahreignungsregister (FAER) verankert. Für Verstöße gegen § 11 Absatz 2 StVO (unberechtigte Nutzung einer Rettungsgasse) wird jeweils die Eintragung von zwei Punkten im FAER vorgesehen.

Nach Inkrafttreten der 54. ÄndVO entstand eine lebhafte Diskussion in Bezug auf den Artikel 3 (Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung).

Nach langen Diskussionen entschied sich der Ordnungsgeber dann für eine 1. Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BGBl. I 2021, Seite 4688). Mit dieser 1. Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung wurden die Regelungen des Artikels 3 der 54. ÄndVO bestätigt und neu gefasst. Die Neufassung war, so der Ordnungsgeber, erforderlich, weil in der 54. ÄndVO in der Eingangsformel die Ermächtigungsgrundlage für die Fahrverbote (§ 26a Absatz 1 Nummer 3 Straßenverkehrsgesetz, StVG) nicht genannt wurde. Wegen dieses Zitierfehlers gingen die Länder und der Ordnungsgeber von einer Teilnichtigkeit der 54. ÄndVO aus, die sich auf deren Artikel 3 bezog. Aus Gründen der Rechtssicherheit war es daher geboten, die betroffenen Vorschriften – unter inhaltlicher Modifikation – erneut zu erlassen. Mit der Neufassung wurden allerdings auch gleichzeitig verschiedene Sanktionen für Geschwindigkeitsvorschriften geändert.

Mit der Verordnung zum Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und zur Änderung weiterer Vorschriften (BGBl. I 2023 Nr. 199) wurden durch Artikel 5 auch Änderungen der Bußgeldkatalog-Verordnung vorgenommen. Hervorzuheben sind hierbei insbesondere die neuen Tatbestände hinsichtlich der internetbasierten Zulassung von Fahrzeugen.

Sechsfundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2024 Nr. 191)

Mit der o.g. Verordnung wurden unterschiedliche rechtliche Sachverhalte umgesetzt. Neben der Aktualisierung der StVZO wurden auch europäische Vorgaben in die umwelt- und klimaschutzrelevanten Vorschriften der StVZO, dort insbesondere in die §§ 47, 47d und 49 StVZO, aufgenommen. Zudem werden die

Vorschriften über die Erteilung und die Wirksamkeit der Betriebserlaubnis in § 19 StVZO geändert.

Darüber hinaus wurden die Anforderungen an Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer in § 57b, 57d StVZO und den Anlagen XVIII bis XVIIIId an geändertes EU-Recht und den Stand der Technik angepasst. Diese Änderungen hatten natürlich auch Einfluss auf die Bußgeldkatalog-Verordnung. So wurde beispielsweise die laufende Nummer 200 wieder eingeführt. Hiermit wird jetzt ein Verstoß gegen die Prüfpflicht von Flüssiggasanlagen in Fahrzeugen nach § 60 StVZO geahndet. Die Ahndung orientiert sich an der laufenden Nummer 186.2 für die Überschreitung der Fristen für die Vorführung zur Hauptuntersuchung.

Sechstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2024 Nr. 266)

Am 23. Februar 2024 wurde das Gesetz zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung weiterer Vorschriften (CanG) und damit die Freigabe von Cannabis in Deutschland im Deutschen Bundestag beschlossen. Dadurch wurden auch umfangreiche Änderung im Straßenverkehrsrecht notwendig, die mit dem 6. ÄndG umgesetzt wurden. Das Gesetz enthält unter anderem die durch die neuen Ordnungswidrigkeitentatbestände in § 24a Abs. 1a und in Absatz 2a StVG und den erweiterten Ordnungswidrigkeitentatbestand des § 24c Abs. 1 StVG erforderlichen Anpassungen der Bußgeldkatalog-Verordnung.

Siebenundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BGBl. I 2024 Nr. 299)

Eine weitere wesentliche Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung wurde mit der 56. ÄndVO umgesetzt. Mit dieser ÄndVO wurden das StVG und die StVO so angepasst, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt wurden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.

Des Weiteren führt diese Verordnung das Abschaltverbot von Notbremsassistentensystemen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t ab einer Geschwindigkeit von über 30 km/h ein, da mithilfe von Notbremsassistentensystemen die Anzahl und Schwere von Auffahrunfällen mit schweren Nutzfahrzeugen deutlich verringert werden kann. Diese entfalten ihre Funktion jedoch nur, wenn sie eingeschaltet sind. Folgerichtig wurde durch Art. 3 der ÄndVO deshalb eine neue Ziffer 109 in den Bußgeldkatalog aufgenommen. Die Festlegung der Höhe eines Regelbußgeldes

von 100 Euro in laufender Nummer 109 BKat ist zum einen der Höhe nachgebildet, die für einen Verstoß des Fahrers gegen das Lkw-Sonn- und Feiertagsfahrverbot (120 Euro gemäß laufender Nummer 119 BKat) verankert wurde. In beiden Fällen sind wirtschaftliche Gründe häufig Motiv für die Zuwiderhandlung.

Die Fahrer stellen den Notbremsassistenten aus, um näher an den Vordermann heranfahren zu können, unter Missachtung des Sicherheitsabstandes. Dies ermöglicht ein Windschattenfahren, was zu Kraftstoff- und Zeitersparnissen führt, weil der Überholvorgang so leichter mit einem Geschwindigkeitsvorteil in Angriff genommen werden kann. Anders als der Verstoß gegen das Sonn- und Feiertagsfahrverbot sind die Verstöße oft von kürzerer Dauer, weshalb eine leicht geringere Bebußung unter diesem Aspekt gerechtfertigt ist.

Zum anderen erscheint im Hinblick auf das Sanktionsgefüge vom Gefährdungspotential her ein Vergleich mit dem Tatbestand der Inbetriebnahme eines Kfz, bei dem der vorgeschriebene Geschwindigkeitsanzeiger nicht benutzt wurde (laufende Nummer 223 BKat), angezeigt.

Die Regelgeldbuße beträgt hier ebenfalls 100 Euro. Das Ausschalten vorgeschriebener Sicherheitssysteme wie dem des Notbremsassistenten weist objektiv ein hohes Gefährdungspotential für die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf, so dass eine Bewehrung im Regelfall von 100 Euro angemessen und verhältnismäßig ist.

Auszüge aus dem Punkteкатalog

Im nachfolgenden Auszug sind unfallträchtige und häufig begangene Verkehrsverstöße unter alphabetisch geordneten Oberbegriffen zusammengefasst:



Abbiegen



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Beim Linksabbiegen nicht voreinander abgebogen und dadurch einen anderen gefährdet.	70	•	
Abgebogen, ohne Fahrzeug durchfahren zu lassen und dadurch einen anderen gefährdet.	140	•	1 Monat
Beim Abbiegen auf zu Fuß Gehende keine besondere Rücksicht genommen und ihn dadurch gefährdet.	140	•	1 Monat
Beim Abbiegen in ein Grundstück, beim Wenden oder beim Rückwärtsfahren einen anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet.	80	•	
Abgebogen, ohne sich ordnungsgemäß oder rechtzeitig ein- geordnet oder ohne vor dem Einordnen oder Abbiegen auf den nachfolgenden Verkehr geachtet zu haben.	10		
– mit Gefährdung.	30		
– mit Sachbeschädigung.	35		
Als Linksabbieger auf längs verlegten Schienen eingeordnet und dadurch ein Schienenfahrzeug behindert.	5		
Abgebogen, ohne die Fahrtrichtungsänderung rechtzeitig und deutlich anzukündigen.	10		
Innerorts mit einem Kraftfahrzeug mit einer Gesamtmasse über 3,5 rechts abgebogen und nicht mit Schrittgeschwindigkeit gefahren.	70	•	



Abstand



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Nichteinhalten des Abstandes von einem vorausfahrenden Fahrzeug. Der Abstand vor einem vorausfahrenden Fahrzeug betrug in Metern.			
a) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h von weniger als			
5/10 des halben Tachowertes.	75	•	
4/10 des halben Tachowertes.	100	•	
3/10 des halben Tachowertes.	160	•	
2/10 des halben Tachowertes.	240	•	
1/10 des halben Tachowertes.	320	•	
b) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h von weniger als			
5/10 des halben Tachowertes.	75	•	
4/10 des halben Tachowertes.	100	•	
3/10 des halben Tachowertes.	160	••	1 Monat
2/10 des halben Tachowertes.	240	••	2 Monate
1/10 des halben Tachowertes.	320	••	3 Monate
b) bei einer Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h von weniger als			
5/10 des halben Tachowertes.	100	•	
4/10 des halben Tachowertes.	180	•	
3/10 des halben Tachowertes.	240	••	1 Monat
2/10 des halben Tachowertes.	320	••	2 Monate
1/10 des halben Tachowertes.	400	••	3 Monate
Erforderlichen Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten bei einer Geschwindigkeit bis 80 km/h	25		
– mit Gefährdung.	30		
– mit Sachbeschädigung.	35		

Abstand

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Als Vorfahrer ohne zwingenden Grund stark gebremst			
– mit Gefährdung.	20		
– mit Sachbeschädigung.	30		
Den zum Einscheren erforderlichen Abstand von dem vorausfahrenden Fahrzeug außerhalb geschlossener Ortschaften nicht eingehalten.	25		
Mit Lkw (zGG über 3,5 t) oder KOM bei einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h auf einer Autobahn Mindestabstand von 50 m von einem vorausfahrenden Fahrzeug nicht eingehalten.	80	•	

Aushändigen von Führerscheinen, Bescheinigungen und Fahrzeugpapieren

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Aushändigen von Führerscheinen und Bescheinigungen			
Führerschein, Bescheinigung oder die Übersetzung des ausländischen Führerscheins auf Verlangen nicht ausgehändigt	10		
Aushändigen von Fahrzeugpapieren			
Die Zulassungsbescheinigung Teil I oder sonstige Bescheinigung auf Verlangen nicht ausgehändigt	10		



Ausländische Kraftfahrzeuge

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Zulassungsbescheinigung oder die Übersetzung des ausländischen Zulassungsscheins nicht mitgeführt oder nicht ausgehängt.	10		
An einem ausländischen Kraftfahrzeug oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger das heimische Kennzeichen oder das Unterscheidungszeichen unter Verstoß gegen eine Vorschrift über deren Anbringung geführt.	10		
An einem ausländischen Kraftfahrzeug oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger das vorgeschriebene heimische Kennzeichen nicht geführt.	40		
An einem ausländischen Kraftfahrzeug oder ausländischen Kraftfahrzeuganhänger das Unterscheidungszeichen nicht geführt.	15		



Autobahn



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Auf Autobahnen oder Kraftfahrtstraßen gewendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung gefahren			
– in einer Ein- oder Ausfahrt.	75	•	
– auf Nebenfahrbahn oder Seitenstreifen.	130	•	
– auf durchgehender Fahrbahn.	200	••	1 Monat
Seitenstreifen zum Zwecke des schnelleren Vorwärtkommens benutzt.	75	•	
Auf Autobahnen oder Kraftfahrtstraßen Fahrzeug geparkt.	70	•	

Autobahn

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Autobahn oder Kraftfahrzeugstraße mit einem Fahrzeug benutzt, dessen durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit weniger als 60 km/h betrug oder dessen zulässige Höchstabmessungen zusammen mit der Ladung überschritten waren.	20		
An dafür nicht vorgesehenen Stellen eingefahren.	25		
Auf einer Autobahn oder Kraftfahrstraße gehalten.	30		
An dafür nicht vorgesehenen Stellen ausgefahren.	25		
Mit einem Lastkraftwagen über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht, einschl. Anhänger, oder einer Zugmaschine den äußerst linken Fahrstreifen bei Schneeglätte oder Glatteis oder, obwohl die Sichtweite durch erheblichen Schneefall oder Regen auf 50 m oder weniger eingeschränkt ist, benutzt.	80	•	



Bahnübergänge



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Mit einem Fahrzeug den Vorrang eines Schienenfahrzeugs nicht beachtet.	80	•	
Bahnübergang unter Verstoß gegen die Wartepflicht überquert, obwohl sich ein Schienenfahrzeug nähert.	80	•	
rotes Blinklicht oder gelbe oder rote Lichtzeichen gegeben werden, die Schranken sich senken oder geschlossen sind, oder ein Bahnbediensteter Halt gebietet.	80	•	1 Monat

Berauschende Mittel

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Zu widerhandlungen gegen §§ 24a, 24c StVG, 0,5-Promille-Grenze			
Kraftfahrzeug geführt mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr oder mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr oder mit einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt	500	••	1 Monat
bei Eintragung von bereits einer Entscheidung nach § 24a StVG, § 316 oder § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a StGB im Fahreignungsregister	1.000	••	3 Monate
bei Eintragung von bereits mehreren Entscheidungen nach § 24a StVG, § 316 oder § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a StGB im Fahreignungsregister	1.500	••	3 Monate
3,5-ng/ml-Tetrahydrocannabinol-Grenze			
Kraftfahrzeug geführt mit 3,5 ng/ml oder mehr Tetrahydrocannabinol im Blutserum	500	••	1 Monat
bei Eintragung von bereits einer Entscheidung nach § 24a StVG, § 316 oder § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a StGB im Fahreignungsregister	1.000	••	3 Monate
bei Eintragung von bereits mehreren Entscheidungen nach § 24a StVG, § 316 oder § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a StGB im Fahreignungsregister	1.500	••	3 Monate
Berauschende Mittel			
Kraftfahrzeug unter Wirkung eines in der Anlage zu § 24a Absatz 2 StVG genannten berauschenden Mittels geführt	500	••	1 Monat
bei Eintragung von bereits einer Entscheidung nach § 24a StVG, § 316 oder § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a StGB im Fahreignungsregister	1.000	••	3 Monate
bei Eintragung von bereits mehreren Entscheidungen nach § 24a StVG, § 316 oder § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a StGB im Fahreignungsregister	1.500	••	3 Monate

Berauschende Mittel

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Alkoholverbot für Cannabiskonsumenten und Cannabiskonsumentinnen			
Als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr 3,5 ng/ml oder mehr Tetrahydrocannabinol im Blutserum und 1. ein alkoholisches Getränk zu sich genommen oder 2. die Fahrt unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks angetreten	1.000	••	1 Monat
bei Eintragung von bereits einer Entscheidung nach § 24a StVG, § 316 oder 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a StGB im Fahreignungsregister	1.500	••	3 Monate
bei Eintragung von bereits mehreren Entscheidungen nach § 24a StVG, § 316 oder § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buch- stabe a StGB im Fahreignungsregister	2.000	••	3 Monate
Alkohol- und Cannabisverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen			
In der Probezeit nach § 2a StVG oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßen- verkehr ein alkoholisches Getränk oder die Substanz Tetra- hydrocannabinol zu sich genommen oder die Fahrt unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks oder der Substanz Tetrahydrocannabinol angetreten	250	•	

Blaues und gelbes Blinklicht

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Einem Einsatzfahrzeug, das blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn verwendet hatte, nicht sofort freie Bahn geschaffen	240	••	1 Monat
– mit Gefährdung	280	••	1 Monat
– mit Sachbeschädigung	320	••	1 Monat



Elektrokleinstfahrzeug



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Versicherungskennzeichen und -plaketten:			
Fahrzeug in Betrieb genommen, dessen Versicherungskennzeichen oder -plakette nicht wie vorgeschrieben ausgestaltet ist, ausgenommen ist das Fehlen des vorgeschriebenen Versicherungskennzeichens oder der vorgeschriebenen Versicherungsplakette.	10		
Betriebsbeschränkungen:			
Elektrokleinstfahrzeug ohne die erforderliche Allgemeine Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt.	70		
Die Inbetriebnahme eines Elektrokleinstfahrzeugs ohne die erforderliche Allgemeine Betriebserlaubnis oder Einzelbetriebserlaubnis auf öffentlichen Straßen angeordnet oder zugelassen.	70		
Elektrokleinstfahrzeug ohne gültige Versicherungsplakette auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt.	40		
Die Inbetriebnahme eines Elektrokleinstfahrzeugs auf öffentlichen Straßen ohne die erforderliche Versicherungsplakette angeordnet oder zugelassen.	40		
Elektrokleinstfahrzeug trotz erloschener Betriebserlaubnis auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt und dadurch die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt.	30		
Die Inbetriebnahme eines Elektrokleinstfahrzeugs auf öffentlichen Straßen trotz erloschener Betriebserlaubnis angeordnet oder zugelassen.	30		
Elektrokleinstfahrzeug unter Verstoß gegen die Vorschriften über die Anforderungen an die lichttechnischen Einrichtungen im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb gesetzt.	20		
Elektrokleinstfahrzeug unter Verstoß gegen die Vorschriften über die Anforderungen an die Schalleinrichtung im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb gesetzt.	15		

Elektrokleinstfahrzeug

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Elektrokleinstfahrzeug unter Verstoß gegen die Vorschriften über die Anforderungen an die sonstigen Sicherheitsanforderungen im öffentlichen Straßenverkehr in Betrieb gesetzt.	25		
Nichtaushändigen oder nicht rechtzeitiges Aushändigen der Datenbestätigung bzw. Bescheinigung über die Einzelbetriebs- erlaubnis auf Verlangen der zuständigen Person.	10		
Personenbeförderung mit einem Elektrokleinstfahrzeug.	10		
Mitführen eines Anhängers an einem Elektrokleinstfahrzeug.	10		
Verhaltensrechtliche Anforderungen:			
Mit einem Elektrokleinstfahrzeug eine nicht zulässige Verkehrsfläche befahren.	15		
– mit Behinderung.	20		
– mit Gefährdung.	25		
– mit Sachbeschädigung.	30		
Mit einem Elektrokleinstfahrzeug nebeneinander gefahren.	15		
– mit Behinderung.	20		
– mit Gefährdung.	25		
– mit Sachbeschädigung.	30		
Verstöße gegen Wechsel- und Dauerlichtzeichen (§ 37 StVO):			
Missachtung eines Rotlichts der Lichtzeichenanlage durch den Fahrer eines Elektrokleinstfahrzeugs	60	•	
– mit Gefährdung	100	•	
– mit Sachbeschädigung	120	•	
Missachtung eines Rotlichts der Lichtzeichenanlage durch den Fahrer eines Elektrokleinstfahrzeugs (Die Rotlichtphase dauerte bereits länger als 1 Sekunde an)	100	•	
– mit Gefährdung	160	•	
– mit Sachbeschädigung	180	•	

Fahrzeugmängel

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Kfz (außer Mofa) oder Anhänger mit abgefahrenen Reifen in Betrieb genommen	60	•	
oder als Halter Inbetriebnahme angeordnet oder zugelassen.	75	•	
Als Halter die Inbetriebnahme eines Kfz oder Zuges unter Verstoß gegen eine Vorschrift über Lenkeinrichtungen, Bremsen, Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen, angeordnet oder zugelassen			
– bei Lastkraftwagen oder KOM.	270	•	
– bei anderen als den o.g. Kfz.	135	•	
Als Halter Fahrzeug zur Hauptuntersuchung oder zur Sicherheitsprüfung nicht vorgeführt			
– bei Fahrzeugen die nach Nr. 2.1 der Anlage VIII zu § 29 StVZO in bestimmten Zeitabständen einer Sicherheitsprüfung zu unterziehen sind, wenn der Vorführtermin überschritten worden ist um			
bis zu 2 Monate.	15		
mehr als 2 bis zu 4 Monate.	25		
mehr als 4 bis zu 8 Monate .	60	•	
mehr als 8 Monate.	75	•	
– bei anderen als den o.g. Fahrzeugen, wenn der Vorführtermin überschritten worden ist um			
mehr als 2 bis zu 4 Monate.	15		
mehr als 4 bis zu 8 Monate.	25		
mehr als 8 Monate.	60	•	
Prüfung von Flüssiggasanlagen			
Als Halter eine Flüssiggasanlage nicht, nicht richtig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig prüfen lässt			
mehr als 2 bis zu 4 Monaten	15		
mehr als 4 bis zu 8 Monaten	25		
mehr als 8 Monate	60		
Fahrzeug zur Nachprüfung der Mängelbeseitigung nicht rechtzeitig vorgeführt.	15		

Fahrzeugmängel

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Kraftfahrzeug oder Fahrzeugkombination in Betrieb genommen, obwohl Teile, die den Verkehr mehr als unvermeidbar gefährdeten, über dessen Umriss hervor ragten.	20		
Unter Verstoß gegen eine Vorschrift über mitzuführendes Erste-Hilfe-Material			
– einen Kraftomnibus	15		
– ein anderes Fahrzeug in Betrieb genommen.	5		
Als Halter die Inbetriebnahme unter Verstoß gegen eine Vorschrift über mitzuführendes Erste-Hilfe-Material			
– eines Kraftomnibusses	25		
– eines anderen Kraftfahrzeugs angeordnet oder zugelassen.	10		
Kraftfahrzeug, dessen Schalldämpferanlage defekt war, in Betrieb genommen.	20		
Die Zulassungsbescheinigung Teil 1 oder sonstige Bescheinigung nicht mitgeführt oder auf Verlangen nicht ausgehändigt.	10		
Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeuganhänger ohne die erforderliche EU-Typgenehmigung, Einzelgenehmigung oder Zulassung auf einer öffentlichen Straße in Betrieb gesetzt.	70	•	
Das vorgeschriebene Kennzeichen an einem von der Zulassungspflicht ausgenommenen Fahrzeug nicht geführt.	40		
Kraftfahrzeug oder Kraftfahrzeuganhänger außerhalb des auf dem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums oder nach dem auf dem Kurzzeitkennzeichen oder nach dem auf dem Ausfuhrkennzeichen angegebenen Ablaufdatum oder Fahrzeug mit Wechselkennzeichen ohne oder mit einem unvollständigen Wechselkennzeichen auf einer öffentlichen Straße in Betrieb gesetzt.	40		
Betriebsverbot wegen Verstoßes gegen Mitteilungspflichten oder die Pflichten beim Erwerb des Fahrzeugs nicht beachtet.	40		
Ein Fahrzeug in Betrieb gesetzt, dessen Kennzeichen nicht wie vorgeschrieben ausgestattet oder angebracht ist; ausgenommen ist das Fehlen des vorgeschriebenen Kennzeichens.	10		



Fußgänger



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
An einem Fußgängerüberweg, den ein Bevorrechtigter erkennbar benutzen wollte, das Überqueren der Fahrbahn nicht ermöglicht oder nicht mit mäßiger Geschwindigkeit herangefahren oder an einem Fußgängerüberweg überholt.	80	•	
Trotz vorhandenen Gehwegs oder Seitenstreifens auf der Fahrbahn oder außerhalb geschlossener Ortschaften nicht am linken Fahrbahnrand gegangen.	5		
Fahrbahn ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs oder nicht zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung oder an nicht vorgesehener Stelle überschritten			
– mit Gefährdung.	5		
– mit Sachbeschädigung.	10		





Geschwindigkeit



Tatbestand				Euro	Punkte	Fahr- verbot
Als Fahrzeugführer ein Kind, einen Hilfsbedürftigen oder älteren Menschen gefährdet, insbesondere durch nicht ausreichend verminderte Geschwindigkeit, mangelnde Bereitschaft oder unzureichenden Seitenabstand beim Vorbeifahren oder Überholen.				80	•	
Mit nicht angepaßter Geschwindigkeit gefahren, trotz angekündigter Gefahrenstelle, bei Unübersichtlichkeit, an Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen, Bahnübergängen oder bei schlechten Sicht- oder Wetterverhältnissen (z. B. Nebel oder Glatteis).				100	•	
Die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit einem Personenkraftwagen oder mit einem anderen Kraftfahrzeug mit einem zul. Gesamtgewicht bis 3,5 t überschritten:						
Über- schreitung	Geldbuße Euro		Punkte		Fahrverbot in Mona- ten bei Übertretung	
in km/h	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts
bis 10	30	20				
11 - 15	50	40				
16 - 20	70	60				
21 - 25	115	100	•	•		
26 - 30	180	150	•	•		
31 - 40	260	200	••	•	1	
41 - 50	400	320	••	••	1	1
51 - 60	560	480	••	••	2	1
61 - 70	700	600	••	••	3	2
über 70	800	700	••	••	3	3



Grünpfeil



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Beim Rechtsabbiegen mit Grünpfeil			
– vor dem Rechtsabbiegen mit Grünpfeil nicht angehalten.	70	•	
– den Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen, ausgenommen den Fahrradverkehr auf Radwegefurten, gefährdet.	100	•	
– den Fußgängerverkehr oder den Fahrradverkehr auf Radwegefurten der freigegebenen Verkehrsrichtungen.			
* behindert.	100	•	
* gefährdet.	150	•	





Halten und Parken



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Unzulässig gehalten			
an engen und unübersichtlichen Straßenstellen.	20		
im Bereich von scharfen Kurven.	20		
– auf Einfädelungs- und Ausfädelungstreifen.	20		
– auf einem Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340)	55		
– mit Behinderung.	70	•	
– mit Gefährdung.	80	•	
– mit Sachbeschädigung.	100	•	
– vor und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten.	20		
► jeweils mit Behinderung.	35		
Unzulässig gehalten in „zweiter Reihe“.	55		
– mit Behinderung.	70	•	
– mit Gefährdung.	80	•	
– mit Sachbeschädigung.	100	•	
Unzulässig geparkt			
– an engen und unübersichtlichen Straßenstellen oder im Bereich einer scharfen Kurve.	35		
– mit Behinderung.	55		
– länger als eine Stunde.	55		
– mit Behinderung.	55		
– wenn ein Rettungsfahrzeug im Einsatz behindert worden ist.	100	•	
– in einem Abstand von weniger als 15 Metern von einem Haltestellenschild (Zeichen 224)	55		
– im Bereich eines Taxenstandes (Zeichen 229)	25		

Halten und Parken

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
– auf einem durch Richtungspfeile (Zeichen 297) gekennzeichneten Fahrbahnteil.	25		
– auf einem Fußgängerüberweg bzw. in einem Abstand von weniger als 5 Metern vor einem Fußgängerüberweg.	25		
– auf einem Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245).	55		
– mit Behinderung	70		
– mit Gefährdung	80		
– mit Sachbeschädigung	100		
– innerhalb einer Grenzmarkierung (Zeichen 299) für ein Halt- oder Parkverbot	55		
– innerhalb des Kreisverkehrs (Zeichen 1015) auf der Fahrbahn.	25		
– auf einem Radweg (Zeichen 237)	55		
– mit Behinderung	70	•	
– mit Gefährdung	80	•	
– mit Sachbeschädigung	100	•	
– vor oder in amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrten geparkt	55		
– vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten.	10		
– weniger als 8 Meter vor der Kreuzung/Einmündung, obwohl in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein Radweg baulich angelegt ist.	10		
– wenn es die Benutzung gekennzeichneten Parkflächen verhindert.	10		
– vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber.	10		
– bis zu je 15 m vor und hinter Haltestellenschildern (Zeichen 224).	10		
– vor und hinter Andreaskreuzen.	10		
– über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen.	10		

Halten und Parken

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
– soweit es durch folgende Verkehrszeichen verboten ist.	10		
* Vorfahrtsstraße (Zeichen 306) außerhalb geschlossener Ortschaften.	10		
* Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 Buchstabe a) oder einseitige Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 296 Buchstabe b).	10		
* Grenzmarkierung für Parkverbote (Zeichen 299).	10		
– vor Bordsteinabsenkungen.	10		
► jeweils mit Behinderung.	15		
In obigen Fällen länger als drei Stunden geparkt.	20		
– mit Behinderung.	30		
– auf einem Sonderparkplatz für Schwerbehinderte (Zeichen 314/315) und Zusatzzeichen mit Rollstuhlfahrersinnbild).	55		
Ein besonderer Parkausweis lag nicht gut lesbar aus.			
– auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge (Zeichen 314/315) mit Zusatzzeichen.	55		
– auf einem Parkplatz für Carsharingfahrzeuge (Zeichen 314/315) mit Zusatzzeichen	55		
– in einer Nothalte- und Pannenbucht (Zeichen 328)	25		
– auf einem Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340).	55		
– mit Behinderung	80		
– mit Gefährdung	90		
– mit Sachbeschädigung	110		
– im Fahrraum von Schienenfahrzeugen	55		
– mit Behinderung	70		
– auf einem unbeschilderten Radweg	55		
– mit Behinderung	70	•	
– mit Gefährdung	80	•	
– mit Sachbeschädigung	100	•	

Handy-Verbot

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Elektronisches Gerät rechtswidrig benutzt			
beim Führen eines Fahrzeugs.	100	•	
– mit Gefährdung.	150	••	1 Monat
– mit Sachbeschädigung.	200	••	1 Monat
beim Radfahren.	55		
– mit Gefährdung.	75		
– mit Sachbeschädigung.	100		

Internetbasierte Zulassung

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Als Halter einen Plakettenträger nicht, nicht rechtzeitig oder nicht ordnungsgemäß (ausgenommen auf einem anderen als dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen) angebracht.	40		
Plakettenträger auf einem Kennzeichenschild mit einem anderen als dem zugehörigen zugeteilten Kennzeichen angebracht.	65		
Fahrzeug ohne die dafür übersandten Plakettenträger oder mit einem anderen als den angebrachten Plakettenträgern zugehörigen zugeteilten Kennzeichen in Betrieb gesetzt.	70		
Als Halter die Inbetriebsetzung eines Fahrzeuges ohne die dafür übersandten Plakettenträger oder mit einem anderen als den angebrachten Plakettenträgern zugehörigen zugeteilten Kennzeichen zugelassen oder angeordnet.	70		

Kindersicherung und sonstige Sicherungspflichten

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Kraftfahrzeug in Betrieb genommen unter Verstoß gegen			
das Verbot der Anbringung von nach hinten gerichteten Kinderrückhalteeinrichtungen auf Beifahrerplätzen mit Airbag.	25		
die Pflicht zur Anbringung des Warnhinweises zur Verwendung von Kinderrückhalteeinrichtungen auf Beifahrerplätzen mit Airbag.	5		
die Pflicht zur rückwärts oder seitlich gerichteten Anbringen von Rückhalteeinrichtungen für Kinder bis zum Alter von 15 Monaten.	25		
Ein Kind mitgenommen, ohne für die vorschriftsmäßige Sicherung zu sorgen (außer in KOM über 3,5 t zG)			
– bei einem Kind.	30		
– bei mehreren Kindern.	35		
Ein Kind mitgenommen oder nicht für eine Sicherung eines Kindes in einem Kfz gesorgt (außer in KOM über 3,5 t zG) oder beim Führen eines Kraftrades ein Kind befördert, obwohl es keinen Schutzhelm trug			
– bei einem Kind.	60	•	
– bei mehreren Kindern.	70	•	
Vorgeschriebenes Rollstuhl-Rückhaltesystem oder Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem während der Fahrt nicht angelegt.	30		
Als Halter die Inbetriebnahme eines Personenkraftwagens, in dem ein Rollstuhlnutzer befördert wurde, angeordnet oder zugelassen, obwohl er nicht mit dem vorgeschriebenen Rollstuhlstellplatz ausgerüstet war.	35		
Personenkraftwagen, in dem ein Rollstuhlnutzer befördert wurde, in Betrieb genommen, obwohl er nicht mit dem vorgeschriebenen Rollstuhlstellplatz ausgerüstet war.	35		
Als Halter die Inbetriebnahme eines Personenkraftwagens, in dem ein Rollstuhlnutzer befördert wurde, angeordnet oder zugelassen, obwohl der Rollstuhlstellplatz nicht mit dem vorgeschriebenen Rollstuhl-Rückhaltesystem oder Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem ausgerüstet war.	30		

Kindersicherung und sonstige Sicherungspflichten

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahrverbot
Einen Personenkraftwagen, in dem ein Rollstuhlnutzer befördert wurde, in Betrieb genommen, obwohl der Rollstuhlstellplatz nicht mit dem vorgeschriebenen Rollstuhl-Rückhaltesystem oder Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem ausgerüstet war.	30		
Als Fahrer nicht sichergestellt, dass das Rollstuhl-Rückhaltesystem oder Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem in der vom Hersteller des jeweiligen Systems vorgesehenen Weise während der Fahrt betrieben wurde.	30		
Als Halter nicht sichergestellt, dass das Rollstuhl-Rückhaltesystem oder Rollstuhlnutzer-Rückhaltesystem in der vom Hersteller des jeweiligen Systems vorgesehenen Weise während der Fahrt betrieben wurde.	30		





Parkzeit

Einrichtungen zur Überwachung



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
An einer abgelaufenen Parkuhr, ohne vorgeschriebene Parkscheibe, ohne Parkschein oder unter Überschreiten der erlaubten Höchstparkdauer geparkt.	20		
– bis zu 30 Minuten.	20		
– bis zu 1 Stunde.	25		
– bis zu 2 Stunden.	30		
– bis zu 3 Stunden.	35		
– länger als 3 Stunden.	40		



Radarwarngeräte-Verbot



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Als Kfz-Führer ein technisches Gerät betrieben oder betriebsbereit mitgeführt, das dafür bestimmt ist, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören.	75	•	



Radfahrerverstöße



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Generelle Zumessungsregel für die Verkehrsverstöße der Radfahrer.	15		
Einzelne Verstöße:			
Beim Linksabbiegen mit dem Fahrrad nach einer Kreuzung oder Einmündung die Fahrbahn überquert und dabei den Fahrzeugverkehr nicht beachtet oder einer Radverkehrsführung im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich nicht gefolgt.	15		
– mit Behinderung.	20		
– mit Gefährdung.	25		
– mit Sachbeschädigung.	30		
Befahren des linksseitig angelegten Radweges, obwohl dieser nicht freigegeben war (bei nichtvorhandenem rechten Radweg).	55		
– mit Behinderung.	70		
– mit Gefährdung.	80		
– mit Sachbeschädigung.	100		
Befahren des Radweges in entgegengesetzter Richtung (bei vorhandenem rechten Radweg).	20		
– mit Behinderung.	25		
– mit Gefährdung.	30		
– mit Sachbeschädigung.	35		
Nichtbenutzen des mit Verkehrsschild ausgewiesenen Radweges.	20		
– mit Behinderung.	25		
– mit Gefährdung.	30		
– mit Sachbeschädigung.	35		
Verstoß gegen Ausrüstungsvorschriften (Klingel, Beleuchtung).	15		
Nichtbenutzung der vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen, obwohl es die Sichtverhältnisse erforderten.	20		
Fahren entgegen der Einbahnstraße.	20		

Radfahrerverstöße

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Fahrbahn, Radweg oder Seitenstreifen nicht vorschriftsmäßig benutzt.	15		
– mit Behinderung.	20		
– mit Gefährdung.	25		
– mit Sachbeschädigung.	30		

Rettungsgasse

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Bei stockendem Verkehr auf einer Autobahn oder Außerorts- straße für die Durchfahrt von Polizei- oder Hilfsfahrzeugen keine vorschriftsmäßige Gasse gebildet.	200	••	1 Monat
– mit Behinderung.	240	••	1 Monat
– mit Gefährdung.	280	••	1 Monat
– mit Sachbeschädigung.	320	••	1 Monat

Rote Ampel

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Ampel bei „Rot“ überfahren.	90	•	
Ampel bei „Rot“ überfahren mit Gefährdung oder Sachbeschädigung.	200 240	••	1 Monat
Ampel bei schon länger als 1 Sekunde leuchtendem „Rot“ überfahren.	200	••	1 Monat
Ampel bei schon länger als 1 Sekunde leuchtendem „Rot“ mit Gefährdung oder Sachbeschädigung überfahren.	320 360	••	1 Monat

Rote Kennzeichen, Kurzzeitkennzeichen

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahrverbot
Gegen die Pflicht zur Eintragung in Fahrzeugscheinhefte verstoßen oder das rote Kennzeichen oder das Fahrzeugscheinheft nicht zurückgegeben.	10		
Kurzzeitkennzeichen oder Oldtimerkennzeichen für unzulässige Fahrten oder an einem anderen Fahrzeug verwendet.	50		
Gegen die Pflicht zum Fertigen, Aufbewahren oder Aushängen von Aufzeichnungen über die Fahrten mit roten Kennzeichen verstoßen.	25		
Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen der Fahrzeugscheinheft für Oldtimerfahrzeuge mit roten Kennzeichen nicht mitgeführt.	10		
Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen nicht mitgeführt.	10		



Schutz der Infrastruktur



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahrverbot
Vorschriftswidrig ein Verbot für Kraftwagen mit einem die Gesamtmasse beschränkenden Zusatzzeichen (Zeichen 251 mit Zusatzzeichen 1053-33) oder eine tatsächliche Höhenbeschränkung (Zeichen 265) nicht beachtet, wobei die Straßenfläche zusätzlich durch Verkehrseinrichtungen (Anlage 4 lfd.Nr. 1 bis 4 zu § 43 Absatz 3 StVO) gekennzeichnet ist.	500		2 Monate

Sonstige Verkehrsverstöße

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Nicht weit genug rechts gefahren.			
– bei Gegenverkehr, beim Überholwerden, an Kuppen, in Kurven oder bei Unübersichtlichkeit und dadurch einen anderen gefährdet.	80	•	
– auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen und dadurch einen anderen behindert.	80	•	
Sonntagsfahrverbot für LKW:			
Verbotswidrig an einem Sonntag oder Feiertag gefahren.	120		
Als Halter das verbotswidrige Fahren an einem Sonntag oder Feiertag angeordnet.	570		
Verstöße gegen Vorschriften über die Kennzeichnung und Anbringung von Kindersitzen auf Beifahrerplätzen mit Airbag.			
– Nichtkennzeichnung.	5		
– falsche Anbringung des Kindersitzes.	25		
rechtswidriges Benutzen der Busspur.	15		
– bei Behinderung.	35		
– bei Begehung durch Radfahrer.	10		
Ladung oder Ladeeinrichtung nicht verkehrssicher verstaut oder gegen Herabfallen nicht besonders gesichert			
– bei Lkw oder KOM.	60	•	
– mit Gefährdung.	75	•	
– bei anderen Kfz.	35		
– mit Gefährdung.	60	•	
Fahren bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte ohne entsprechende Reifen.	60	•	
– bei Behinderung.	80	•	
Beim Führen eines Kraftfahrzeugs Gesicht verdeckt oder verhüllt.	60		
Nicht sichergestellt, dass ein vorgeschriebenes Notbremsassistentensystem eingeschaltet ist.	100	•	

Straftaten

Tatbestand	Punkte	Fahr- verbot
Grob verkehrswidriges und rücksichtsloses Nichtbeachten der Vorfahrt, falsches Überholen oder sonstiges Falschfahren bei Überholvorgängen, falsches Fahren an Fußgängerüberwegen, zu schnelles Fahren an unübersichtlichen Stellen, Straßenkreuzungen und -einemündungen oder Bahnübergängen, Nichteinhalten der rechten Fahrbahn an unübersichtlichen Stellen, Wenden, Rückwärtsfahren, Fahren entgegen der Fahrtrichtung oder der Versuch auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen, Nichtkenntlichmachung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge auf ausreichende Entfernung, obwohl das zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist, wenn dadurch Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet werden.	•••*	Freiheitsstrafe bis zu 5 Jahren oder Geldstrafe, Entziehung der Fahrerlaubnis.
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort.	•••*	Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren oder Geldstrafe, möglicherweise Entziehung der Fahrerlaubnis.
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort bei tätiger Reue, wenn das Gericht die Strafe mildert oder von Strafe absieht (Voraussetzungen sind: Freiwillige Feststellungen innerhalb von 24 Stunden nach einem Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs mit ausschließlich nicht bedeutendem Sachschaden).	•••*	
Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel.	•••*	Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe, Fahrerlaubnisentzug.

* soweit die Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre angeordnet ist; ansonsten 2 Punkte

Straftaten

Tatbestand	Punkte	Fahr- verbot
Teilnahme an einem nicht erlaubten Kraftfahrzeugrennen oder Fortbewegung mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen.	...	Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder Geldstrafe, Fahrerlaubnisentzug, Einziehung des Kfz ist möglich.
– dabei Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert.	...	Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe, Fahrerlaubnisentzug, Einziehung des Kfz ist möglich.
– bei Fahrlässigkeit.	...	Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe, Fahrerlaubnisentzug, Einziehung des Kfz ist möglich.
– bei Tod oder schwerer Gesundheitsschädigung eines anderen Menschen oder einer Gesundheitsschädigung einer großen Zahl von Menschen.	...	Freiheitsstrafe von einem Jahr bis zu zehn Jahren, in minder schweren Fällen Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren, Fahrerlaubnisentzug, Einziehung des Kfz ist möglich.

* soweit die Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre angeordnet ist; ansonsten 2 Punkte

Straftaten

Tatbestand	Punkte	Fahr- verbot
Führen eines Fahrzeugs bei Fahrunsicherheit infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel.	●●●*	Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe, Fahrerlaubnis-entzug.
Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kraftfahrzeugs ohne Fahrerlaubnis oder trotz Fahrverbots.	●●●*	Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe.
Führen oder Anordnen oder Zulassen des Führens eines Kraftfahrzeugs trotz Inverwahrungnahme, Beschlagnahme oder Sicherstellung des Führerscheins.	●●●*	Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe.
Kennzeichenmissbrauch.	●●●**	Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe.

* soweit die Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre angeordnet ist; ansonsten 2 Punkte

** soweit die Entziehung der Fahrerlaubnis oder eine isolierte Sperre angeordnet ist.
Ansonsten 2 Punkte, wenn ein Fahrverbot angeordnet worden ist.

Straßenverkehr-Transportbegleitungs- verordnung

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Weisung eines Transportbegleiters bei einem Großraum- oder Schwertransport nicht befolgt	20		
Zeichen eines Transportbegleiters bei einem Großraum- oder Schwertransport nicht befolgt	70		



Überholen



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Überholt unter Nichtbeachten von Verkehrszeichen (VZ 276, 277).	70	•	
Zum Überholen ausgeschert und dadurch nachfolgenden Verkehr gefährdet.	80	•	
Außerhalb geschlossener Ortschaft rechts überholt.	100	•	
Überholt, obwohl nicht übersehen werden konnte, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen war, oder bei unklarer Verkehrslage.	100	•	
– und dabei Verkehrszeichen nicht beachtet oder Fahrstreifenbegrenzung überquert oder überfahren oder der durch Pfeile vorgeschriebenen Fahrtrichtung nicht gefolgt.	150	•	
– mit Gefährdung.	250	••	1 Monat
– mit Sachbeschädigung.	300	••	1 Monat
Innerhalb geschlossener Ortschaften rechts überholt.	30		
– mit Sachbeschädigung.	35		
Mit nicht wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende überholt.	80	•	
Beim Überholen ausreichenden Seitenabstand zu einem anderen Verkehrsteilnehmer nicht eingehalten.	30		
– mit Sachbeschädigung.	35		
Nach dem Überholen nicht sobald wie möglich wieder nach rechts eingeordnet.	10		
Nach dem Überholen beim Einordnen einen Überholten behindert.	20		
Beim Überholtwerden Geschwindigkeit erhöht.	30		
Als Führer eines langsamen Fahrzeugs Geschwindigkeit nicht ermäßigt oder nicht gewartet, um mehreren unmittelbar folgenden Fahrzeugen das Überholen zu ermöglichen.	10		

Umweltschutz

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Bei der Benutzung des Fahrzeugs unnötigen Lärm verursachen	80		
Bei der Benutzung des Fahrzeuges vermeidbare Abgasbelästigungen verursachen	80		
Belästigen Anderer durch unnützes Hin- und Herfahren mit dem Fahrzeug innerhalb einer geschlossenen Ortschaft	100		





Vorfahrt / Verkehrszeichen



Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Vorfahrt nicht beachtet und dadurch einen Vorfahrtberechtigten wesentlich behindert.	25		
Vorfahrt nicht beachtet und dadurch einen Vorfahrtberechtigten gefährdet.	100	•	
Beim Einfahren in eine Autobahn oder Kraftfahrstraße Vorfahrt auf der durchgehenden Fahrbahn nicht beachtet.	75	•	
Mit einem Fahrzeug den Vorrang eines Schienenfahrzeugs nicht beachtet oder Bahnübergang unter Verstoß gegen die Wartepflicht in Fällen des § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 StVO überquert.	80	•	
Bahnübergang unter Verstoß gegen die Wartepflicht in den Fällen des § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bis 4 StVO überquert (außer bei geschlossener Schranke).	240	••	1 Monat
Vor einem Bahnübergang Wartepflicht verletzt.	10		

Versicherungskennzeichen und -plaketten

Tatbestand	Euro	Punkte	Fahr- verbot
Fahrzeug in Betrieb gesetzt, dessen Versicherungskennzeichen oder -plakette nicht wie vorgeschrieben ausgestaltet ist, ausgenommen ist das Fehlen des vorgeschriebenen Versicherungskennzeichens oder der vorgeschriebenen Versicherungsplakette.	10		

VIELEN DANK!

Mit der Beteiligung an dieser Broschüre haben uns die inserierenden Unternehmen sehr geholfen.



Wir danken sehr herzlich für die Unterstützung und bitten um bevorzugte Berücksichtigung dieser Unternehmen bei der nächsten Disposition.

Wo Polizei drauf steht, muss keineswegs Polizei drin sein!

Der VERLAG DEUTSCHE POLIZEILITERATUR Anzeigenverwaltung (VDP) verurteilt die unseriösen Verlage, die immer wieder versuchen, mit Täuschungsmanövern Gewerbetreibenden Geld aus der Tasche zu ziehen. Seit über 70 Jahren sind wir im Bereich Anzeigenwerbung für seriöse Polizeipublikationen tätig.

Wir sind eine 100%ige Tochter der Gewerkschaft der Polizei (GdP), der mit ca. 200.000 Mitgliedern mit Abstand größten polizeilichen Berufsvertretung. Kompetente Hilfe und ausführliche Hinweise erhalten Sie auf unserer Homepage www.vdp-polizei.de

ACHTUNG!

**FALSCHES POLIZEI?
DER SCHEIN KANN TRÜGEN.**