

Tattag- oder Rechtskraftprinzip bei der Anwendung von § 4 StVG – Teil 2

Die im ersten Teil zusammengefassten Argumente der Vertreter des Rechtskraftprinzips sind noch um ein rein organisatorisches des VG Leipzig zu ergänzen. Die Entscheidung des VG Leipzig wurde aus Versehen im ersten Teil dem Tattagprinzip zugeordnet. *Von Volker Kalus*

In der Entscheidung vom 21. November 2005 führt das VG aus:

„...Auch das Maßnahmensystem des § 4 Abs. 3 StVG ist auf die Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes nach § 4 Abs. 6 StVG aufgebaut. Die Mitteilungen können aber erst zu einem Zeitpunkt erfolgen, an dem die Eintragung erfolgt und damit die zu Grunde liegende Entscheidung rechtskräftig geworden ist. Erst dann ist eine Reaktion der Fahrerlaubnisbehörde möglich. Legte man hier mit der Antragsgegnerin das Tattagprinzip zu Grunde, so käme es nicht nur zu „Unsicherheiten der Behörden bezüglich des jeweils aktuellen Punktestands“ (so ThürOVG, Beschl. v. 12.3.2003, aaO), sondern die Fahrerlaubnisbehörde könnte trotz einer entsprechenden Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes nie sicher sein, welche der Maßnahmen zu ergreifen ist, da für den Betroffenen möglicherweise weitere Eintragungen bevorstehen, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Maßnahmen aber bereits hätten berücksichtigt werden müssen. Gleiches gilt für die Betroffenen,

die nachträglichen Korrekturen ihres Punktestandes ausgesetzt werden und damit einen Verlust an Rechtssicherheit und Rechtsklarheit hinzunehmen haben. Zwar haben die Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes keinen rechtlich verbindlichen Charakter, und es ist Sache der Fahrerlaubnisbehörde, auf der Grundlage der ihr gemachten Mitteilungen den Punktestand in eigener Zuständigkeit zu ermitteln. Die Fahrerlaubnisbehörde kann aber auch für einen in der Vergangenheit liegenden Zeitpunkt nur den Punktestand zu Grunde legen, der sich tatsächlich ergeben hätte, d.h. die Anzahl der Punkte, die zu diesem Zeitpunkt einzutragen oder eingetragen und noch nicht tilgungsreif waren. ...“

Demzufolge wäre die Liste der Argumente noch um den Sachverhalt zu ergänzen, dass es bei der Berücksichtigung der Tattage zum einen den Verwaltungsbehörden nicht möglich wäre zu entscheiden, welche Maßnahme zu ergreifen wäre und auch die Betroffenen selbst damit rechnen müssten, dass im Nachhinein

Punktestände korrigiert werden und damit ein Verlust an Rechtsklarheit und Sicherheit einhergehen würde. Dieses Argument wird auch von Janker als Grundlage genommen, sich für das Rechtskraftprinzip auszusprechen.

Wenden wir uns den Entscheidungen der Gerichte zu, die sich für das Tattagprinzip ausgesprochen haben. In einem aktuellen Fall des OVG Magdeburg wurde die Entziehung einer Fahrerlaubnis unter Anwendung des Tattagprinzips aufgehoben.

Nachdem die zuständige Fahrerlaubnisbehörde mit der Verwarnung und dem Hinweis auf die verkehrspsychologische Beratung die Maßnahme nach § 4 Abs.3 Nr.2 ergriffen hatte, erhöhte sich der Punktestand durch den Eintritt der Rechtskraft einer Zuwiderhandlung, die vor der ergriffenen Maßnahme der Verwaltungsbehörde begangen wurde, auf 18 Punkte. Daraufhin entzog die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis entsprechend § 4 Abs.3 Nr.3 StVG. **Das Gericht führt dazu aus:**

„...Nach Sinn und Zweck des abgestuften Maßnahmenkatalogs muss gleichwohl ausnahmsweise auf den Tattag abgestellt werden, wenn sich eine Maßnahme nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und 2 StVG nicht mehr auswirken konnte (vgl. zu einer entsprechenden teleologischen Auslegung VG Leipzig, Beschluss vom 21.11.2005, 1 K 1110/05, juris). Nach der amtlichen Begründung (BR-Drs. 821/96, S. 52 f.) dient die Regelung in besonderer Weise dem Ziel, einen Anreiz zu einem möglichst frühzeitigen, freiwilligen Abbau von Defiziten zu schaffen und dem Betroffenen zu helfen, die Ursachen seines Fehlverhaltens herauszufinden, d. h. Mängel in seiner Einstellung zu erkennen und zu beheben.

Dementsprechend dient das Punktsystem nicht mehr nur der Feststellung von Defiziten, sondern enthält auch Angebote und Hilfestellungen, diese Defizite zu beheben (vgl. BayVGH, Beschluss vom 11.08.2006, 11 CS 05.2735, juris). Der Begründung des Gesetzentwurfs lässt sich entnehmen, dass die zwingende Entziehung der Fahrerlaubnis auf dem Gedanken beruht, dass die weitere Verkehrsteilnahme eines Kraftfahrers, der trotz Hilfestellungen durch Aufbau Seminare und verkehrspsychologische Beratung, trotz Bonus-Gutschriften und trotz der Möglichkeiten von zwischenzeitlichen Tilgungen im Verkehrszentralregister 18 oder mehr Punkte erreicht, eine Gefahr für die übrigen Verkehrs-

teilnehmer darstellt (BR-Drs. 821/96 S. 53). Dementsprechend stellt § 4 Abs. 5 StVG sicher, dass keine der in dem abgestuften Katalog vorgesehenen Maßnahmen übersprungen wird, wenn der Betroffene auf atypische Weise 14 oder 18 Punkte erreicht, also „auf einen Schlag“, ohne verwahrt worden zu sein und ohne Gelegenheit gehabt zu haben, das Bonus-System und die Möglichkeiten des Aufbau Seminars und der verkehrspsychologischen Beratung zu nutzen. Knüpft aber die unwiderlegliche Ungeeignetheitsvermutung an die Uneinsichtigkeit eines Mehrfachtäters, der sämtliche Angebote und Hilfestellungen zum Abbau von vorhandenen Defiziten und auch die Möglichkeit, einen Punkterabatt zu erhalten, nicht oder nicht hinreichend genutzt hat (BayVGH, Beschluss vom 11.08.2006, 11 CS 05.2735, juris) an, und sollen die Chancen der verschiedenen Stufen jedem Betroffenen zugute kommen, **müssen die Maßnahmen des Punktesystems auch tatsächlich wirksam werden können, wenn das Erreichen von 18 Punkten die Ungeeignetheit des Fahrerlaubnisinhabers begründen soll.**

Dies ist aber dann nicht der Fall, wenn sich der Punktestand - wie hier - nach Anordnung einer Maßnahme nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 StVG durch Eintritt der Rechtskraft einer Entscheidung wegen einer bereits vor Anordnung der Maßnahme begangenen Straftat oder Verkehrsordnungswidrigkeit

auf 18 Punkte erhöht. Denn was diesen Verkehrsverstoß betrifft, konnte die Maßnahme den Fahrerlaubnisinhaber nach Nr. 2 nicht mehr erreichen. Er könnte auch durch die entsprechende Ausrichtung seines Verhaltens und eine völlig verkehrsunabhängige Fahrweise der Fahrerlaubnisentziehung nach Nr. 3 nicht mehr entgehen. Dies ist mit Sinn und Zweck des abgestuften Maßnahmensystems nicht vereinbar. Deswegen ist davon auszugehen, dass mit einer Maßnahme nach Nr. 2 alle bis zur Bekanntgabe der entsprechenden Verfügung begangenen Verstöße abgegolten sind, auch wenn die entsprechenden Ahndungen erst zu einem späteren Zeitpunkt rechtskräftig werden, und dass eine weitere Erhöhung des Punktestandes damit davon abhängig ist, ob der Betroffene in zeitlicher Hinsicht nach der Maßnahme weitere relevante Zuwiderhandlungen begeht (vgl. Bouska/Laeverenz, Fahrerlaubnisrecht, 3. Aufl. 2004, § 4 StVG Erl. zu Absatz 5). ...“

Unter Zugrundlegung der Begründung des Gesetzgebers (BR-Drs. 821/96 S. 53) führt das Gericht aus, dass der **Gesetzgeber erst dann von der Ungeeignetheit ausgeht, wenn der zur Verfügung stehende abgestufte Maßnahmenkatalog durch die Betroffenen genutzt werden konnte.** Dies sei nur dann gegeben, wenn nach der Maßnahme – hier die Verwarnung mit dem Angebot der verkehrspsychologischen Verwarnung – weitere relevante

Zuwiderhandlungen begangen werden. Im vorliegenden Fall sieht das Gericht die Notwendigkeit, über § 4 Abs. 5 StVG eine Punktereduzierung auf 17 Punkte vorzunehmen.

Auch der VGH München stützt **das Grundargument der Notwendigkeit der Wirksamkeit der Maßnahmen und argumentiert darüber hinaus wie folgt:**

„...Aus der Formulierung von § 4 Abs. 3 Satz 2 StVG kann nicht geschlossen werden, dass der Gesetzgeber sich im Rahmen des § 4 Abs. 3 StVG gegen das Tattagprinzip entschieden hätte. Hiernach ist die Fahrerlaubnisbehörde bei den Maßnahmen nach den Nrn. 1 bis 3 an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder Ordnungswidrigkeit gebunden. Diese Regelung in § 4 Abs. 3 Satz 2 StVG zielt darauf ab, klarzustellen, dass die Fahrerlaubnisbehörde in der Begründung bzw. Bewertung eines Verkehrsverstoßes nicht von einer bereits vorliegenden rechtskräftigen Entscheidung abweichen darf. Weder aus ihrem Wortlaut noch aus ihrem Sinn und Zweck kann aber entnommen werden, dass für die in § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 bis 3 StVG vorgesehenen Maßnahmen jeweils nur solche Zuwiderhandlungen herangezogen werden dürften, über die bereits rechtskräftig entschieden worden ist. Auch die Registrierung rechtskräftiger Entscheidungen im Verkehrszentralregister kann nicht der maßgebliche Zeitpunkt sein, da sie nicht zu einer verbind-

lichen Punktebewertung durch das Kraftfahrt-Bundesamt führt, sondern diese Punktebewertung durch die Fahrerlaubnisbehörde selbständig und anlassbezogen gemäß § 4 Abs. 2 Satz 1 StVG i.V.m. § 40 FeV vorzunehmen ist (vgl. OVG Thüringen a.a.O.; gegen die Maßgeblichkeit des Zeitpunkts der Eintragung in das Verkehrszentralregister auch OVG Frankfurt/Oder vom 16.7.2003, Az. 4 B 145/03, DAR 2004, 46 ff.). Einzuräumen ist, dass das Tattagprinzip im Einzelfall zu Unsicherheiten führen kann, weil bei seiner Anwendung nicht sichergestellt ist, dass die Fahrerlaubnisbehörde von allen durch den Betroffenen begangenen und damit rechtlich relevanten Verkehrsverstößen im Zeitpunkt ihrer Entscheidung auch Kenntnis hat. Dies ist jedoch hinzunehmen vor dem Hintergrund, dass nur mit dem Tattagprinzip die objektiv im Zeitpunkt der Entscheidung über eine Maßnahme im Sinne von § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 bis 3 StVG vorliegenden Verstöße berücksichtigt werden können, welche das tatsächliche Defizit des Betroffenen abbilden, auf dessen Bekämpfung der Maßnahmenkatalog abzielt und an dessen Vorliegen er anknüpft.

Deutlich hierzu auch das VG Potsdam, das darstellt, wie das Rechtskraftprinzip den Maßnahmenkatalog und damit die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen aushebeln könnte:

„...Um mit diesem eindeutigen Gesetzeszweck überein-

zustimmen, muss der Wortlaut des § 4 Abs. 5 Satz 2 StVG dahingehend ausgelegt werden, dass 18 Punkte nicht erst mit Eintragung in das Verkehrszentralregister, sondern bereits am Tattag des Verstoßes „erreicht“ sind. Nur so ist sichergestellt, dass der Fahrerlaubnisinhaber zeitlich noch vor dem entscheidenden Verkehrsverstoß im gesetzlich vorgesehenen Sinne gewarnt war und sein Verhalten danach ausrichten konnte. Käme es hingegen darauf an, wann der Verstoß im Verkehrszentralregister eingetragen oder die Straßenverkehrsbehörde davon unterrichtet wurde, könnten wie im vorliegenden Fall mehrere Maßnahmen aufeinanderfolgen, ohne dass der Betroffene in der Lage wäre, dies durch sein Verhalten zu beeinflussen, denn der Geschehensablauf resultierte nur aus der Dauer des Ordnungswidrigkeitsverfahrens und der weiteren Verzögerungen, die infolge der Eintragung in das Verkehrszentralregister und der Unterrichtung der Straßenverkehrsbehörde eintreten.

Die gegenteilige Ansicht (vgl. VG Berlin, Beschluss v. 31. 1. 2002 -11 A 286.02-, NZV 2002, 338) stützt sich zu Unrecht auf § 4 Abs. 6 StVG. Die in dieser Vorschrift enthaltene Benachrichtigungspflicht soll - wie gezeigt - nur die Zwecke des Verkehrszentralregisters als Verwaltungshilfe erfüllen, trifft aber inhaltlich keine verbindlichen Vorgaben über die materiell-rechtliche Punktebewertung. Das weitere Argument, ein Fahr-

erlaubnisinhaber dürfe nicht dadurch besser gestellt werden, dass er in kurzen Abständen verkehrsauffällig wird und die Fahrerlaubnisbehörde mit den erforderlichen Maßnahmen nicht „hinterherkäme“, ist durch den Gesetzgeber selbst widerlegt, der ausweislich Wortlaut und Gesetzesbegründung eine solche Besserstellung gerade bezweckte. Sowohl die Verwaltung als auch die Gerichte sind an diesen Gesetzeszweck gebunden (vgl. Art. 20 Abs. 3 GG).

Das VG Ansbach durfte sich mit der Frage beschäftigen, ob die Teilnahme an einem freiwilligen Aufbauseminar eine Punktegutschrift von 2 oder 4 Punkten nach § 4 Abs. 4 Satz 1 StVG begründet. Die Verwaltungsbehörde hat sich im vorliegenden Fall aufgrund der Tatsache, dass mehr als 8 Punkte verursacht waren und unter Anwendung des Tattagprinzips zum Zeitpunkt der Vorlage der Teilnahmebescheinigung nur 2 Punkte gutgeschrieben. **In seiner Entscheidungsbegründung führt das Gericht dazu aus:**

„...Der hier wesentliche Kern des Streits ist, ob im Rahmen von § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 StVG das „Tattagprinzip“ oder das „Rechtskraftprinzip“ anzuwenden ist.

Diese Entscheidung ist nach Überzeugung der Kammer vornehmlich an der ratio legis der vorgenannten Rechtsvorschrift zu orientie-

ren. Es ist also zu fragen, **welchen Zweck die Regelung des § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 StVG innerhalb des Gesamtsystems des § 4 StVG erfüllen soll**, soweit sie zwei verschiedene Varianten von Punktegutschriften zur Verfügung stellt.

Soweit dort überhaupt bei - freiwilligem - Besuch eines ASP ein Punkteabzug gewährt wird, liegt dies in der Gesamtkonzeption des Verfahrens nach § 4 StVG begründet, welche dem Betroffenen einen Anreiz geben soll, freiwillig Defizite zu beheben (vgl. amtliche Begründung, BR-Drucksache 821/96, Seite 72 = VkB. 1998, Seite 794 f.) und trägt damit auch dem Gedanken Rechnung, dass durch eine entsprechende Seminarbeteiligung sich der - durch den Punktstand ausgedrückte - Grad der durch Defizite begründeten Gefährdung zumindest potentiell mindert.

Die Regelung, dass einem Betroffenen bei bestimmten Punktständen verschiedene hohe Punkterabatte gewährt werden, bezweckt ausweislich der amtlichen Begründung (a.a.O.) einen - weiteren - Anreiz zu geben, „das freiwillige Aufbauseminar möglichst früh zu besuchen“. **Nach Sinn und Zweck der Gesamtregelung kann dieses „früh“ dann jedoch nur dahingehend verstanden werden, dass möglichst bald die sich abzeichnenden Defizite behoben werden, d.h. noch rechtzeitig, „bevor noch mehr passiert“.** Kann dieser Zweck

durch das Aufbauseminar **nicht mehr - vollständig - erreicht werden, weil schon vor dessen Abschluss weitere Verkehrszuwiderhandlungen begangen wurden, ist es folgerichtig, mangels Zweckerreichung keinen oder nur noch eingeschränkten Punkterabatt zu gewähren.**

Diese Betrachtung korrespondiert auch system-schlüssig mit der Anwendung des Tattagprinzips (vgl. etwa BayVGH vom 14.12.2005 - 11 CS 05.1677) im Rahmen von § 4 Abs. 5 StVG: Konnte sich dort die Vorwarnfunktion der Maßnahmen nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 oder Nr. 2 StVG noch nicht bei bereits vor der jeweiligen Maßnahme begangenen Verkehrszuwiderhandlungen auswirken, ist es systemgerecht, alle Punkte für vor Maßnahmeergreifung begangene Verkehrszuwiderhandlungen der Reduzierungsvorschrift des § 4 Abs. 5 StVG zu unterwerfen.

Vergleichbar liegt es hier: Ist Zweck der Regelung, weitere Verkehrszuwiderhandlungen möglichst schnell zu verhindern, kann dieser Zweckbestimmung nur nachgekommen werden, wenn auch die bereits vor Schulungsabschluss begangenen Verkehrszuwiderhandlungen berücksichtigt werden, was nur durch die Anwendung des Tattagprinzips zu bewerkstelligen ist.

Da der Punktstand im Rahmen von Eingriffsmaßnahmen des § 4 StVG stets Vorfrage ist

Auffassung nicht auch auf das Punktesystem übertragbar sein soll, nur weil hier nicht konkret in den Formulierungen auf den Tattag abgehoben wird, ist nicht nachvollziehbar. Würde man das Rechtskraftprinzip bei der Umsetzung von Punktegutschriften zugrunde legen, könnte hier ebenfalls durch die Einlegung von Rechtsmitteln die Rechtskraft verschoben werden. Damit verschafft sich der Betroffene den Vorteil, durch den Besuch eines Aufbauseminars oder einer verkehrspsychologischen Beratung, sein Punktekonto um 2 oder 4 Punkte zu reduzieren, obwohl er schon eine Vielzahl von Zuwiderhandlungen begangen hat. Dies steht klar im Widerspruch zum Sinn und Zweck der Angebote dieser Maßnahmen. Das freiwillige Aufbauseminar soll frühzeitig, also bevor eine bestimmte Anzahl von Verkehrsvergehen begangen wurde, eine Veränderung ermöglichen und damit ist auch der Bonus verbunden.

Auch die verkehrspsychologische Beratung soll eine Veränderung bewirken, bevor es zu einer Anhäufung von Punkten kommt, durch die die Ungeeignetheit nach § 4 Abs.3 StVG anzunehmen und die Fahrerlaubnis zu entziehen ist. Stichhaltig wäre das Argument, dass es bei der Berücksichtigung der Tattage den Verwaltungsbehörden nicht möglich wäre zu entscheiden, welche Maßnahme zu ergreifen selbst damit rechnen müssten,

dass im Nachhinein Punktstände korrigiert werden und damit ein Verlust an Rechtsklarheit und -sicherheit einhergehen würde.

Auf Seiten der Verwaltungsbehörden ist dieses Argument nicht stichhaltig. Entsprechend § 4 Abs.6 StVG informiert das Kraftfahrt-Bundesamt die Verwaltungsbehörde immer dann über Eintragungen, wenn eine Eingriffsschwelle (8, 14 oder 18 Punkte) erreicht wird. Bei jeder Mitteilung hat die Verwaltungsbehörde in eigener Verantwortlichkeit die mitgeteilten Punktstände zu überprüfen und eine eigene Punkteberechnung durchzuführen.

Entsprechend dem Ergebnis wird die Entscheidung getroffen, ob und welche Maßnahme ergriffen wird. Stellt sich bei einer weiteren Mitteilung heraus, dass zum Zeitpunkt des Ergreifens einer Maßnahme weitere Taten hinzugekommen sind, wird eine Punktereduktion nach § 4 Abs.5 StVG vorgenommen. **Um diese Punktereduzierung - die ausschließlich den Hintergrund hat, den Betroffenen Maßnahmen und Bonussystem zu erhalten - in Einzelfällen zu minimieren, wäre eine Änderung des § 4 Abs.6 StVG dahingehend hilfreich, dass zumindest ab dem Erreichen der ersten Eingriffsstufe mit 8 Punkten jede weitere Eintragung im Verkehrszentralregister mitgeteilt wird.** Zurzeit wird dies nur ab dem Erreichen von 18 Punkten praktiziert.

Dies wäre auch im Hinblick auf die Regelungen der Anordnung einer med.-psy. Begutachtung nach § 13 Nr. 2b hilfreich. Dieses Verfahren setzt sich in allen Maßnahmestufen nach § 4 Abs.3 StVG fort. Aus Sicht der Betroffenen auf jeden Fall eine positive Regelung, da es auf diese Weise zu keiner Konstellation wie im Falle des OVG Magdeburg kommen kann, in dem es nur durch die Rechtskraft einer Entscheidung zur Entziehung der Fahrerlaubnis kam, obwohl der Betroffene vom Maßnahmen- und Bonussystem nicht profitieren konnte.

Nicht ganz unproblematisch aus Sicht der Betroffenen ist die Anwendung des Tattagprinzips bei der Anwendung des § 4 Abs.4 StVG hinsichtlich einer Punktegutschrift aufgrund des Besuches eines freiwilligen Aufbauseminars oder der Inanspruchnahme einer verkehrspsychologischen Beratung zu sehen. Hier liegt es in der Verantwortlichkeit der Verwaltungsbehörden, für Rechtsklarheit zu sorgen.

In Stufe 1 wäre es erforderlich, bei der Verwarnung und dem Hinweis auf das freiwillige Aufbauseminar die Betroffenen ebenfalls darauf hinzuweisen, dass das Angebot für die entsprechende Punktegutschrift nur solange gilt, sofern der Betroffene durch neue Verkehrszuwiderhandlungen nicht 9 oder 14 Punkte verursacht hat. In Zweifelsfragen soll er sich an seine Verwaltungsbehörde

wenden, bevor er sich zu einem Aufbauseminar anmeldet bzw. dieses besucht.

In Stufe 2 gilt das gleiche Vorgehen beim Angebot der Punktegutschrift für die Inanspruchnahme einer verkehrspsychologischen Beratung. Hier ist der Hinweis erforderlich, dass dieses Angebot nur solange gilt, sofern er keine 18 Punkte verursacht hat.

Somit hat es nun der Betroffene nach einer weiteren Tat selbst in der Hand, zu prüfen und zu entscheiden, ob die Inanspruchnahme einer Maßnahme bei ihm zu einer Punktegutschrift führt oder nicht. Selbst wenn ein Betroffener ein - aus seiner Sicht - freiwilliges Aufbauseminar gemacht hat und es sich im Nachhinein herausstellt, dass er dies aufgrund der Anwendung des Tattagprinzips schon zu einem Zeitpunkt besuchte, nachdem er 14 Punkte verursacht hat, geht ihm dieses nicht verloren, da dieses Seminar im Register als angeordnetes Seminar nach Stufe 2 anerkannt wird und demzufolge nur eine Verwarnung mit dem Angebot der verkehrspsychologischen Beratung nach sich zieht. **Dieses Verfahren wird im Übrigen schon unproblematisch bei vielen Verwaltungsbehörden umgesetzt, die nach dem Tattagsprinzip verfahren. Warum das VG Leipzig dazu Folgendes ausführt, ist nicht nachvollziehbar, da die Verwaltungsbehörde zum Zeitpunkt alle bekannten Eintragungen berücksichtigt:**

„...könnte trotz einer entsprechenden Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes nie sicher sein, welche der Maßnahmen zu ergreifen ist, da für den Betroffenen möglicherweise weitere Eintragungen bevorstehen, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Maßnahmen aber bereits hätten berücksichtigt werden müssen.“

Sollten weitere Zuwiderhandlungen begangen worden sein, würden diese indirekt in die ergriffene Maßnahme über § 4 Abs.5 StVG integriert. Selbst wenn diese Taten zu diesem Zeitpunkt bekannt wären, würden sie zur gleichen Maßnahme führen, unabhängig davon, ob diese nur zu einer Punkteerhöhung innerhalb derselben Stufe oder über § 4 Abs.5 StVG zu einer Absenkung des Punktstandes auf den höchsten Punktstand innerhalb einer Stufe. Auch das folgende Argument ist wie bereits ausgeführt nicht stichhaltig:

„...Gleiches gilt für die Betroffenen, die nachträglichen Korrekturen ihres Punktstandes ausgesetzt werden und damit einen Verlust an Rechtssicherheit und Rechtsklarheit hinnehmen haben. ...“

In diesem Zusammenhang sei ergänzend auf die Entscheidungen des VGH Mannheim und des BVerwG hingewiesen, die zur Wertigkeit einer Punkteberechnung Stellung genommen haben. Es wurde festgestellt, dass eine Punkteberechnung keinen Verwaltungsakt darstellt, weil sie

keine unmittelbaren Rechtsfolgen für den Verkehrsteilnehmer auslösen. Demzufolge gäbe es auch keine einklagbare Punkte Mitteilung an das Kraftfahrt-Bundesamt.

Für die Verwaltungsbehörden macht es keinen Unterschied, welches Prinzip angewendet werden muss, da jeder neue Auszug aus dem Verkehrszentralregister einer umfassenden Prüfung hinsichtlich der Tilgungs- und Verwertungsregelungen unterliegt.

Fazit

Bewertet man die Argumente zu den verschiedenen Prinzipien, ist v.a. dem Argument Rechnung zu tragen, dass die Regelungen des § 4 StVG darauf abgestimmt werden müssen, dass der Maßnahmenkatalog incl. des damit verbundenen Bonussystem für die Betroffenen in vollem Umfang umgesetzt werden kann.

Das ist nur durch die Anwendung des Tattagprinzips gewährleistet. Weiterhin verhindert die Anwendung des Tattagprinzips die Nutzung von Rechtsmitteln - hier ist eine Analogie zu den Regelungen des § 29 Abs.6 StVG herzustellen - um damit unberechtigterweise vom Bonussystem nach § 4 Abs.4 StVG zu profitieren. ■

Der Autor: Volker Kalus, Leiter der Führerscheinstelle der Stadt Ludwigshafen und Dozent für Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrecht