

21.12.12

Vk - In - R

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

A. Problem und Ziel

Ziel der Neuregelungen ist es, die bislang komplizierten, unübersichtlichen und wenig transparenten Regelungen zum Punktsystem und Verkehrszentralregister durch einfachere und transparentere Regelungen zu ersetzen und somit auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten.

B. Lösung

Erhöhung der Transparenz durch Verzicht auf komplizierte Tilgungsregelungen und Tilgungshemmung. Stattdessen gelten künftig feste Tilgungsfristen für die jeweiligen Verkehrsverstöße und ein einheitlicher Beginn für die Tilgungsfristen mit dem Tag der Rechtskraft.

Vereinfachung durch die Schaffung eines Kategoriensystems mit ein, zwei und drei Punkten (ein Punkt: verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten, zwei Punkte: besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten und Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. ohne Anordnung einer isolierten Sperre, drei Punkte: Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. mit Anordnung einer isolierten Sperre).

Verbesserung der Verkehrssicherheit durch mehr Akzeptanz bei den Betroffenen für das neue System auf Grund einfacherer und transparenterer Regelungen und durch strengere Regelungen für die Berücksichtigung besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigender Zuwiderhandlungen bei der Fahreignungsbewertung.

Fristablauf: 01.02.13

C. Alternativen

Beibehaltung der bisherigen Regelungen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Der jährliche Erfüllungsaufwand für diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die gegen verkehrssicherheitsrelevante Vorschriften verstoßen, führt durch die VZR-Reform (Verkehrszentralregister-Reform) zu einem Mehraufwand von ca. 132 000 Stunden und ca. 20,1 Mio. Euro Sachkosten pro Jahr. Ursache für die jährliche Mehrbelastung der Bevölkerung ist insbesondere der prognostizierte Anstieg der Fallzahlen in den einzelnen Maßnahmenstufen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems.

Der einmalige Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger zur Umstellung auf die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen wird auf 9,5 Mio. Stunden und 195 000 Euro Sachkosten geschätzt.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Aufgrund der Überführung der Aufbauseminare und verkehrspsychologischen Beratungen in das neue Fahreignungsseminar entsteht für die Wirtschaftsbereiche Fahrschulen und verkehrspsychologische Berater ein zusätzlicher Mehraufwand pro Jahr i. H. v. ca. 6,4 Mio. Euro für Personal und ca. 1,3 Mio. Euro für Sachkosten. Einmaliger Erfüllungsaufwand aufgrund von Schulungsmaßnahmen fällt für die Wirtschaft i. H. v. 5,3 Mio. Euro für Personal und ca. 2 Mio. Euro für Sachkosten an. Die Änderungen des Personal- und Sachaufwands werden auch durch Einnahmeänderungen begleitet, die unter „Weitere Kosten“ dargestellt sind.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bund

Die Umsetzung der VZR-Reform führt auf Bundesebene zu einmaligem Erfüllungsaufwand von ca. 2,3 Mio. Euro Personalaufwand und Sachkosten von ca. 1 Mio. Euro im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Darüber hinaus werden für die Umsetzung der Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung im KBA einmalig ca. 4 Mio. Euro Personalaufwand notwendig sowie Einsparungen von ca. 200 000 Euro an Sachaufwand generiert. Die ggf. erforderlichen Mehrausgaben werden im Kapitel des KBA gegenfinanziert.

Nach Abschluss der Umstellung zur Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung können beim KBA jährlich ca. 1,5 Mio. Euro an Personalaufwand und 550 000 Euro Sachaufwand eingespart werden.

Länder/Kommunen

Soweit aufgrund landesrechtlicher Zuständigkeitsregelungen Gemeinden oder Gemeindeverbände zuständige Behörden sind, fallen auf kommunaler Ebene einmalig zu Schulungs- und Prozessanpassungszwecken bei den zuständigen Behörden Kosten i. H. v. ca. 1,94 Mio. Euro und bei den Bußgeldbehörden i. H. v. ca. 97 000 Euro an.

Darüber hinaus resultiert aus dem Saldo aus Vereinfachungen und Änderungen durch die Einführung des Fahreignungsregisters sowie ansteigenden Fallzahlen ein Anstieg des Aufwands für Personal von ca. 1,1 Mio. Euro pro Jahr sowie für Sachkosten von ca. 285 000 Euro pro Jahr bei den zuständigen Behörden.

F. Weitere Kosten

Die Gebührenzahlungen der Bürger für zusätzliche Vorgänge des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems (Ermahnungen, Verwarnungen, Entziehungen der Fahrerlaubnis, Neuerteilungen) erhöhen sich um ca. 2,3 Mio. Euro jährlich. Der Anteil der Gebühreneinnahmen für die zuständigen Behörden beläuft sich auf ca. 2 Mio. Euro.

Für die Wirtschaft (Fahrschulen und verkehrspsychologische Berater) kommt es durch die Änderungen aufgrund der VZR-Reform zu jährlichen Einnahmesteigerungen. Die Fahrschulen verzeichnen ca. 2,9 Mio. Euro und die verkehrspsychologischen Berater ca. 9,1 Mio. Euro mehr an Einnahmen pro Jahr.

Auswirkungen auf die sozialen Sicherungssysteme sowie die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 799/12

21.12.12

Vk - In - R

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 21. Dezember 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Winfried Kretschmann

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des
Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 01.02.13

**Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
und anderer Gesetze**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 118 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 7 Satz 2 und Absatz 9 Satz 2 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

b) Absatz 16 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. zum Zeitpunkt der Einweisungs- und Prüfungsfahrten im Fahreignungsregister mit nicht mehr als zwei Punkten belastet ist,“

bb) In Satz 3 Halbsatz 2 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

2. § 2a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 in das Verkehrszentralregister“ durch die Wörter „nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 und 3 in das Fahreignungsregister“ ersetzt.

bbb) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Beratung“ die Wörter „nach Absatz 7“ eingefügt.

bb) Satz 3 wird aufgehoben.

b) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „§ 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 wird die Angabe „oder § 4 Abs. 7“ gestrichen.

c) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) 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.

Die Beratung darf nur von einer Person durchgeführt werden, die hierfür amtlich anerkannt ist. Die amtliche Anerkennung ist zu erteilen, wenn der Bewerber

1. persönlich zuverlässig ist,
2. über den Abschluss eines Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe oder eines gleichwertigen Masterabschlusses in Psychologie verfügt und
3. eine Ausbildung und Erfahrungen in der Verkehrspsychologie nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe u nachweist.“

3. In § 2c Satz 1 und 2, § 6e Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe c, der Überschrift zu Abschnitt IV, § 30c Absatz 2 Satz 1 Nummer 2, § 42 Absatz 1 Satz 1, § 59 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2, § 61 Absatz 3 Satz 1 und § 64 Satz 2 wird jeweils

a) das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“,

b) das Wort „Verkehrszentralregisters“ durch das Wort „Fahreignungsregisters“ ersetzt.

4. § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4 Fahreignungs-Bewertungssystem

(1) Zum Schutz vor Gefahren, die von Inhabern einer Fahrerlaubnis ausgehen, die wiederholt gegen die die Sicherheit des Straßenverkehrs betreffenden straßenverkehrsrechtlichen oder gefahrgutbeförderungsrechtlichen Vorschriften verstoßen, hat die nach Landesrecht zu-

ständige Behörde die in Absatz 5 genannten Maßnahmen (Fahreignungs-Bewertungssystem) zu ergreifen. Das Fahreignungs-Bewertungssystem ist nicht anzuwenden, wenn sich die Notwendigkeit früherer oder anderer die Fahreignung betreffender Maßnahmen nach den Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Absatz 1 oder einer aufgrund § 6 Absatz 1 Nummer 1 erlassenen Rechtsverordnung ergibt. Das Fahreignungs-Bewertungssystem und die Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe sind nebeneinander anzuwenden. Liegen zeitgleich die Voraussetzungen für die Anordnung

1. eines Aufbauseminars nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und
 2. eines Fahreignungsseminars nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2
- vor, ist ausschließlich das Aufbauseminar nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 anzuordnen.

(2) Für die Anwendung des Fahreignungs-Bewertungssystems sind die in einer Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s bezeichneten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten maßgeblich. Sie werden nach Maßgabe der in Satz 1 genannten Rechtsverordnung wie folgt bewertet:

1. Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit, sofern in der Entscheidung über die Straftat die Entziehung der Fahrerlaubnis nach den §§ 69 und 69b des Strafgesetzbuches oder eine Sperre nach § 69a Absatz 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches angeordnet worden ist, mit drei Punkten,
2. Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit, sofern sie nicht von Nummer 1 erfasst sind, und besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten jeweils mit zwei Punkten und
3. verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten mit einem Punkt.

Punkte ergeben sich mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit, sofern sie rechtskräftig geahndet wird. Soweit in Entscheidungen über Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten auf Tateinheit entschieden worden ist, wird nur die Zuwiderhandlung mit der höchsten Punktzahl berücksichtigt.

(3) Wird eine Fahrerlaubnis erteilt, dürfen Punkte für vor der Erteilung rechtskräftig gewordene Entscheidungen über Zuwiderhandlungen nicht mehr berücksichtigt werden. Diese Punkte werden gelöscht. Die Sätze 1 und 2 gelten auch, wenn

1. die Fahrerlaubnis entzogen,
2. eine Sperre nach § 69a Absatz 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches angeordnet oder
3. auf die Fahrerlaubnis verzichtet

worden ist und die Fahrerlaubnis danach neu erteilt wird. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn die Fahrerlaubnis nach Absatz 9 Satz 1 oder nach § 2a Absatz 3 entzogen worden ist oder bei Verzicht auf die Fahrerlaubnis im Fall des Absatzes 9 Satz 3.

(4) Inhaber einer Fahrerlaubnis mit einem Punktestand von einem Punkt bis zu drei Punkten sind mit der Speicherung der zugrundeliegenden Entscheidungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 oder 3 für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems vorgemerkt.

(5) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat gegenüber den Inhabern einer Fahrerlaubnis folgende Maßnahmen stufenweise zu ergreifen, sobald sich in der Summe folgende Punktestände ergeben:

1. Ergeben sich vier oder fünf Punkte, ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis beim Erreichen eines dieser Punktestände schriftlich zu ermahnen;
2. ergeben sich sechs oder sieben Punkte, ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis beim Erreichen eines dieser Punktestände schriftlich zu verwarnen und die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar nach § 4a anzuordnen;
3. ergeben sich acht oder mehr Punkte, gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen und die Fahrerlaubnis ist zu entziehen.

Die Ermahnung nach Satz 1 Nummer 1 enthält daneben den Hinweis, dass ein Fahreignungsseminar nach § 4a auch freiwillig besucht werden kann, um das Verkehrsverhalten zu verbessern. Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 muss der Inhaber einer Fahrerlaubnis das Fahreignungsseminar innerhalb von drei Monaten nach dem Wirksamwerden der Anordnung abgeschlossen haben und spätestens zwei Wochen nach Abschluss des Seminars der nach Landesrecht zuständigen Behörde den Abschluss nachweisen; die nach Landesrecht zuständige Behörde kann diese Fristen zur Vermeidung von unbilligen Härten verlängern. Die nach Landesrecht zuständige Behörde ist bei den Maßnahmen nach Satz 1 an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden. Sie hat für das Ergreifen der Maßnahmen nach Satz 1 auf den Punktestand abzustellen, der sich zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Ergreifung der Maßnahme führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergeben hat. Bei der Berechnung des Punktestandes werden nur die Zuwiderhandlungen berücksichtigt, deren Tilgungsfrist zu dem in Satz 3 genannten Zeitpunkt noch nicht abgelaufen war. Spätere Verringerungen des Punktestandes aufgrund von Tilgungen bleiben unberücksichtigt.

(6) Ist gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis die Maßnahme nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 angeordnet worden und wird innerhalb von zwei Jahren eine weitere Entscheidung rechtskräftig, die zu einer erneuten Anordnung führen würde, wird der Inhaber einer Fahrerlaubnis lediglich verwarnet und das Fahreignungsseminar nicht erneut angeordnet. Hat der Inhaber einer Fahrerlaubnis an einem Fahreignungsseminar nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 teilgenommen, werden Zuwiderhandlungen, die für die wirksame Anordnung dieses Fahreignungsseminars noch nicht berücksichtigt und vor dieser wirksamen Anordnung begangen

worden sind, für das Ergreifen der Maßnahme nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 nicht berücksichtigt. Zuwiderhandlungen, die nach der wirksamen Anordnung des Fahreignungsseminars begangen worden sind, sind für die Maßnahme nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 zu berücksichtigen.

(7) Ergibt sich ein Punktestand, auf Grund dessen die nach Landesrecht zuständige Behörde Maßnahmen nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 oder 3 zu ergreifen hat, darf sie diese Maßnahmen nur ergreifen, wenn die jeweils davor liegende Maßnahme nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 oder 2 bereits zuvor ergriffen worden ist. Erreicht oder überschreitet der Inhaber einer Fahrerlaubnis sechs oder acht Punkte, ohne dass die nach Landesrecht zuständige Behörde die Maßnahme nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 ergriffen hat, verringert sich der Punktestand auf fünf Punkte. Erreicht oder überschreitet der Inhaber einer Fahrerlaubnis acht Punkte, ohne dass die nach Landesrecht zuständige Behörde die Maßnahme nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 ergriffen hat, verringert sich der Punktestand auf sieben Punkte. Spätere Verringerungen auf Grund von Tilgungen werden von dem sich nach den Sätzen 2 oder 3 ergebenden Punktestand abgezogen.

(8) Zur Vorbereitung der Maßnahmen nach Absatz 5 hat das Kraftfahrt-Bundesamt bei Erreichen der jeweiligen Punktestände nach Absatz 5, auch in Verbindung mit Absatz 7, der nach Landesrecht zuständigen Behörde die vorhandenen Eintragungen aus dem Fahreignungsregister zu übermitteln. Unabhängig von Satz 1 hat das Kraftfahrt-Bundesamt bei jeder Entscheidung, die wegen einer Zuwiderhandlung nach

1. § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a des Strafgesetzbuches,
2. den §§ 316 oder 323a des Strafgesetzbuches oder
3. den §§ 24a oder 24c

ergangen ist, der nach Landesrecht zuständigen Behörde die vorhandenen Eintragungen aus dem Fahreignungsregister zu übermitteln.

(9) Ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis einer vollziehbaren Anordnung der nach Landesrecht zuständigen Behörde nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 in der festgesetzten Frist nicht nachgekommen oder hat er die Teilnahmebescheinigung in der festgesetzten Frist nicht vorgelegt, hat die nach Landesrecht zuständige Behörde die Fahrerlaubnis zu entziehen. Eine Fahrerlaubnis darf unbeschadet der übrigen Voraussetzungen erst dann neu erteilt werden, wenn der Antragsteller nachweist, dass er an dem angeordneten Fahreignungsseminar nachträglich teilgenommen hat. Das Gleiche gilt, wenn der Antragsteller nur deshalb nicht an einem angeordneten Fahreignungsseminar teilgenommen hat oder die Anordnung nur deshalb nicht erfolgt ist, weil er zwischenzeitlich auf die Fahrerlaubnis verzichtet hat. Abweichend

von Absatz 11 Satz 1 und 2 wird die Fahrerlaubnis mit Beibringung der Teilnahmebescheinigung ohne Einhaltung einer Frist erteilt.

(10) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Anordnung nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 sowie gegen die Entziehung nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 und Absatz 9 haben keine aufschiebende Wirkung.

(11) Ist die Fahrerlaubnis nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 entzogen worden, darf eine neue Fahrerlaubnis frühestens sechs Monate nach Wirksamkeit der Entziehung erteilt werden. Das gilt auch bei einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis, wenn zum Zeitpunkt der Wirksamkeit des Verzichtes mindestens zwei Entscheidungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 oder 3 gespeichert waren. Die Frist nach Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, beginnt mit der Ablieferung des Führerscheins nach § 3 Absatz 2 Satz 3 in Verbindung mit dessen Satz 4. In den Fällen des Satzes 1, auch in Verbindung mit Satz 2, hat die nach Landesrecht zuständige Behörde unbeschadet der Erfüllung der sonstigen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis, zum Nachweis, dass die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wieder hergestellt ist, in der Regel die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung anzuordnen. “

5. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a Fahreignungsseminar

(1) Mit dem Fahreignungsseminar soll erreicht werden, dass die Teilnehmer sicherheitsrelevante Mängel in ihrem Verkehrsverhalten und insbesondere in ihrem Fahrverhalten erkennen und abbauen. Hierzu sollen die Teilnehmer durch die Vermittlung von Kenntnissen zum Straßenverkehrsrecht, zu Gefahrenpotentialen und zu verkehrssicherem Verhalten im Straßenverkehr, durch Analyse und Korrektur verkehrssicherheitsgefährdender Verhaltensweisen sowie durch Aufzeigen der Bedingungen und Zusammenhänge des regelwidrigen Verkehrsverhaltens veranlasst werden.

(2) Das Fahreignungsseminar besteht aus einer verkehrspädagogischen und aus einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme, die aufeinander abzustimmen sind. Zur Durchführung sind berechtigt

1. für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme Fahrlehrer, die über eine Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik nach § 31a des Fahrlehrergesetzes und
2. für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme Personen, die über eine Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie nach Absatz 3 verfügen.

(3) Wer die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 Nummer 2 durchführt, bedarf der Erlaubnis (Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie). Die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie wird durch die nach Landesrecht zuständige Behörde erteilt. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann nachträglich Auflagen anordnen, soweit dies erforderlich ist, um die Einhaltung der Anforderungen an Fahreignungsseminare und deren ordnungsgemäße Durchführung sicherzustellen. § 7 des Fahrlehrergesetzes gilt entsprechend.

- (4) Die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie wird auf Antrag erteilt, wenn der Bewerber
1. über einen Abschluss eines Hochschulstudiums als Diplom-Psychologe oder einen gleichwertigen Master-Abschluss in Psychologie verfügt,
 2. eine verkehrspsychologische Ausbildung an einer Universität oder gleichgestellten Hochschule oder Stelle, die sich mit der Begutachtung oder Wiederherstellung der Kraftfahreignung befasst, oder eine fachpsychologische Qualifikation nach dem Stand der Wissenschaft durchlaufen hat,
 3. über Erfahrungen in der Verkehrspsychologie
 - a) durch eine mindestens dreijährige Begutachtung von Kraftfahrern an einer Begutachtungsstelle für Fahreignung oder eine mindestens dreijährige Durchführung von besonderen Aufbau Seminaren oder von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung,
 - b) durch eine mindestens fünfjährige freiberufliche verkehrspsychologische Tätigkeit, deren Nachweis durch Bestätigungen von Behörden oder Begutachtungsstellen für Fahreignung oder durch die Dokumentation von zehn Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer, die mit einer positiven Begutachtung abgeschlossen wurden, erbracht werden kann, oder
 - c) durch eine mindestens dreijährige freiberufliche verkehrspsychologische Tätigkeit nach vorherigem Erwerb einer Qualifikation als klinischer Psychologe oder Psychotherapeut nach dem Stand der Wissenschaft verfügt und
 4. im Fahreignungsregister mit nicht mehr als zwei Punkten belastet ist.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen vorliegen, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers begründen.

(5) Die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen des Absatzes 4 nicht vorgelegen hat. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann von der Rücknahme absehen, wenn der Mangel nicht mehr besteht. Die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine

der in Absatz 4 genannten Voraussetzungen weggefallen ist. Bedenken gegen die Zuverlässigkeit bestehen insbesondere dann, wenn der Seminarleiter wiederholt die Pflichten grob verletzt hat, die ihm nach diesem Gesetz oder den auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen obliegen.

(6) Der Inhaber einer Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie darf personenbezogene Daten, die ihm als Seminarleiter der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme bekannt geworden sind, nur für die Durchführung des jeweiligen Fahreignungsseminars speichern und nutzen. Er hat sie neun Monate nach der Ausstellung einer vorgeschriebenen Teilnahmebescheinigung unverzüglich zu löschen. Sollte die Teilnahmebescheinigung von der nach Landesrecht zuständigen Behörde innerhalb der in Satz 2 genannten Frist beanstandet worden sein, sind die in Satz 1 genannten Daten abweichend von Satz 2 erst nach rechtskräftigem Abschluss der Prüfung der Beanstandung unverzüglich zu löschen.

(7) Jeder Inhaber einer Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie hat jährlich an einer insbesondere die Fahreignung betreffenden verkehrspsychologischen Fortbildung von mindestens sechs Stunden teilzunehmen.

(8) Die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars unterliegt der Qualitätssicherung durch

1. die Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Behörde oder
2. ein durch die nach Landesrecht zuständige Behörde genehmigtes Qualitätssicherungssystem.

Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann sich bei der Überwachung geeigneter Personen oder Stellen bedienen. Im Fall des Satzes 1 Nummer 1 hat die nach Landesrecht zuständige Behörde wenigstens alle zwei Jahre an Ort und Stelle zu prüfen, ob die gesetzlichen Anforderungen an die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme eingehalten werden. Die in Satz 3 genannte Frist kann von der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf vier Jahre festgesetzt werden, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt worden sind. Im Fall des Satzes 1 Nummer 2 bleibt die Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Überwachung im Sinne des § 33 Absatz 2 im Rahmen einer Stichprobe oder bei besonderem Anlass unberührt.“

6. § 6 Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe n wird folgt gefasst:

„n) die Anforderungen an die Aufbauseminare, besonderen Aufbauseminare und Fahreignungsseminare, insbesondere an Inhalt, Methoden und Dauer, einschließlich der Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Feststellung der Gleichwertigkeit anderer In-

halte und Methoden, die Teilnahme an den Seminaren nach § 2b Absatz 1 und 2 sowie § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2, die Anforderungen an die Seminarleiter und deren Anerkennung nach § 2b Absatz 2 Satz 2 oder deren Seminarerlaubnis nach § 4a Absatz 2, die Anforderungen an die Qualitätssicherung, deren Inhalt und Methoden einschließlich der hierfür erforderlichen Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten, die Anforderungen an die Begutachtung und die Überwachung der Einhaltung der Anforderungen sowie Ausnahmen von der Überwachung einschließlich der Befugnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde zur Genehmigung eines Qualitätssicherungssystems, wobei eine Bewertung des Qualitätssicherungssystems durch die Bundesanstalt für Straßenwesen und ein Erfahrungsaustausch unter Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen vorgeschrieben werden können,“.

b) Buchstabe s wird wie folgt gefasst:

„s) die Bezeichnung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, auch soweit sie gefahrgutrechtliche Vorschriften betreffen, die als Entscheidungen im Rahmen des Fahreignungsbewertungssystems zu Grunde zu legen sind und die Bewertung dieser

aa) Straftaten mit Bezug auf die Verkehrssicherheit,

aaa) sofern in der Entscheidung über die Straftat die Entziehung der Fahrerlaubnis nach den §§ 69 und 69b des Strafgesetzbuches oder eine Sperre nach § 69a Absatz 1 Satz 3 des Strafgesetzbuches angeordnet worden ist, mit drei Punkten oder

bbb) in den übrigen Fällen mit zwei Punkten,

bb) Ordnungswidrigkeiten als

aaa) besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten oder

bbb) verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt;

der Bezeichnung der Straftaten ist deren Bedeutung für die Sicherheit im Straßenverkehr zu Grunde zu legen, der Bezeichnung und der Bewertung der Ordnungswidrigkeiten sind deren jeweilige Bedeutung für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Höhe des angedrohten Regelsatzes der Geldbuße zu Grunde zu legen,“.

c) In Buchstabe u wird die Angabe „§ 4 Abs. 9“ durch die Angabe „§ 2a Absatz 7“ ersetzt.

d) In Buchstabe w werden

aa) die Wörter „§ 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 bis 3“ durch die Wörter „§ 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und Absatz 7 Satz 7 Nummer 3“ und

bb) die Wörter „§ 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 und Nr. 3, Abs. 8 Satz 1, Abs. 9 Satz 6 Nr. 3, Abs. 10“ durch die Wörter „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 und 3, Absatz 11“ ersetzt.

7. § 6a wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Prüfungen“ die Wörter „und Überprüfungen im Rahmen der Qualitätssicherung“ eingefügt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Prüfungen“ die Wörter „und Überprüfungen im Rahmen der Qualitätssicherung“ und nach den Wörtern „feste Sätze“ die Wörter „, auch in Form von Zeitgebühren“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Sachaufwand gedeckt wird;“ die Wörter „,der Sachaufwand kann den Aufwand für eine externe Begutachtung umfassen;“ eingefügt.

8. § 28 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift wird das Wort „Verkehrszentralregisters“ durch das Wort „Fahreignungsregisters“ ersetzt.

b) In Absatz 1, Absatz 2 und Absatz 6 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Der einleitende Satzteil und die Nummern 1 bis 3 werden wie folgt gefasst:

„Im Fahreignungsregister werden Daten gespeichert über

1. rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte wegen einer Straftat, die in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s bezeichnet ist, soweit sie auf Strafe, Verwarnung mit Strafvorbehalt erkennen oder einen Schuldspruch enthalten,
2. rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte, die die Entziehung der Fahrerlaubnis, eine isolierte Sperre oder ein Fahrverbot anordnen, sofern sie nicht von Nummer 1 erfasst sind, sowie Entscheidungen der Strafgerichte, die die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis anordnen,
3. rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit

- a) nach den §§ 24, 24a oder § 24c, soweit sie in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s bezeichnet ist und gegen den Betroffenen
 - aa) ein Fahrverbot nach § 25 angeordnet worden ist oder
 - bb) eine Geldbuße von mindestens sechzig Euro festgesetzt worden ist und § 28a nichts anderes bestimmt,
- b) nach den §§ 24, 24a oder § 24c, soweit kein Fall des Buchstaben a vorliegt und ein Fahrverbot angeordnet worden ist,
- c) nach § 10 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, soweit sie in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s bezeichnet ist,“

bb) Nummer 10 wird aufgehoben.

cc) In Nummer 11 wird die Angabe „§ 4 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 5“ ersetzt.

dd) Die Nummern 12 und 13 werden wie folgt gefasst:

„12. die Teilnahme an einem Aufbauseminar, an einem besonderen Aufbauseminar und an einer verkehrspsychologischen Beratung, soweit dies für die Anwendung der Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a) erforderlich ist,

13. die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar, soweit dies für die Anwendung der Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems (§ 4) erforderlich ist,“.

ee) Die bisherige Nummer 13 wird Nummer 14 und in dieser wird die Angabe „12“ durch die Angabe „13“ ersetzt.

9. § 28a wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 Nummer 1 und 2 wird jeweils das Wort „vierzig“ durch das Wort „sechzig“ ersetzt.

b) In Satz 2 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

10. § 29 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 bis 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Tilgungsfristen betragen

1. zwei Jahre

bei Entscheidungen über eine Ordnungswidrigkeit,

a) die in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe bbb als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt bewertet ist oder

b) soweit weder ein Fall des Buchstaben a noch der Nummer 2 Buchstabe b vorliegt und in der Entscheidung ein Fahrverbot angeordnet worden ist,

2. fünf Jahre

a) bei Entscheidungen über eine Straftat, vorbehaltlich der Nummer 3 Buchstabe a,

b) bei Entscheidungen über eine Ordnungswidrigkeit, die in der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe aaa als besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten bewertet ist,

c) bei von der nach Landesrecht zuständigen Behörde verhängten Verboten oder Beschränkungen, ein fahrerlaubnisfreies Fahrzeug zu führen,

d) bei Mitteilungen über die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar, einem Aufbau-seminar, einem besonderen Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung,

3. zehn Jahre

a) bei Entscheidungen über eine Straftat, in denen die Fahrerlaubnis entzogen oder eine isolierte Sperre angeordnet worden ist,

b) bei Entscheidungen über Maßnahmen oder Verzichte nach § 28 Absatz 3 Nummer 5 bis 8.

Eintragungen über Maßnahmen der nach Landesrecht zuständigen Behörde nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 und § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 und 2 werden getilgt, wenn dem Inhaber einer Fahrerlaubnis die Fahrerlaubnis entzogen wird. Sonst erfolgt eine Tilgung bei den Maßnahmen nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 und 2 ein Jahr nach Ablauf der Probezeit und bei Maßnahmen nach § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 und 2 dann, wenn die letzte Eintragung wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit getilgt ist.“

- b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Die Wörter „mit dem Tag des ersten Urteils“ werden gestrichen.
 - bbb) Die Wörter „Unterzeichnung durch den Richter“ werden durch das Wort „Rechtskraft“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 2 werden die Wörter „der Entscheidung“ durch die Wörter „der Rechtskraft“ ersetzt.
 - cc) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. bei Aufbauseminaren nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, verkehrspsychologischen Beratungen nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und Fahreignungsseminaren nach § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 mit dem Tag der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung.“
- c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden nach den Wörtern „fünf Jahre nach“ die Wörter „der Rechtskraft“ eingefügt.
 - bb) In Satz 2 wird das Wort „Fahrerlaubnisbehörde“ durch die Wörter „nach Landesrecht zuständigen Behörde“ ersetzt.
- d) Absatz 6 wird aufgehoben.
- e) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 6 und dieser wird wie folgt gefasst:
- „(6) Nach Eintritt der Tilgungsreife wird eine Eintragung vorbehaltlich der Sätze 2 und 4 gelöscht. Eine Eintragung nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 oder 3 wird nach Eintritt der Tilgungsreife erst nach einer Überliegefrist von einem Jahr gelöscht. Während dieser Überliegefrist darf der Inhalt dieser Eintragung nur noch zu folgenden Zwecken übermittelt, genutzt oder über ihn eine Auskunft erteilt werden:
1. an die nach Landesrecht zuständige Behörde zur Anordnung von Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe nach § 2a,
 2. an die nach Landesrecht zuständige Behörde zur Ergreifung von Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem nach § 4 Absatz 5,
 3. zur Auskunftserteilung an den Betroffenen nach § 30 Absatz 8.

Die Löschung einer Eintragung nach § 28 Absatz 3 Nummer 3 unterbleibt in jedem Fall so lange, wie der Betroffene im Zentralen Fahrerlaubnisregister als Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe gespeichert ist.“

f) Der bisherige Absatz 8 wird Absatz 7 und wird wie folgt gefasst:

„(7) Ist eine Eintragung im Fahreignungsregister gelöscht, dürfen die Tat und die Entscheidung dem Betroffenen für die Zwecke des § 28 Absatz 2 nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden. Unterliegt eine Eintragung im Fahreignungsregister über eine gerichtliche Entscheidung nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 Buchstabe a einer zehnjährigen Tilgungsfrist, darf sie nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist nach den vorstehenden Vorschriften entspricht, nur noch für folgende Zwecke an die nach Landesrecht zuständige Behörde übermittelt und dort genutzt werden:

1. zur Durchführung von Verfahren, die eine Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand haben,
2. zum Ergreifen von Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem nach § 4 Absatz 5.

Außerdem dürfen für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen Entscheidungen der Gerichte nach den §§ 69 bis 69b des Strafgesetzbuches an die nach Landesrecht zuständige Behörde übermittelt und dort genutzt werden. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Eintragungen wegen strafgerichtlicher Entscheidungen, die für die Ahndung von Straftaten herangezogen werden. Insoweit gelten die Regelungen des Bundeszentralregistergesetzes.“

11. § 30 wird wie folgt geändert:

a) In den Absätzen 1 bis 5, 7 und 9 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

b) Nach Absatz 4a wird folgender Absatz 4b eingefügt:

„(4b) Die Eintragungen im Fahreignungsregister dürfen außerdem für die Erteilung, Aussetzung, Einschränkung und Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins auf Grund des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften an die hierfür zuständigen Stellen übermittelt werden, soweit die Eintragungen für die dortige Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung, Ausset-

zung, Einschränkung und Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins erforderlich sind.“

c) Absatz 8 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Das Wort „Verkehrszentralregister“ wird durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

bb) Die Wörter „die Punkte“ werden durch die Wörter „die Anzahl der Punkte“ ersetzt.

d) In Absatz 10 werden die Wörter „§ 28 Absatz 3 Nummer 2 und 6“ durch die Wörter „§ 28 Absatz 3 Nummer 1, 2 und 6“ ersetzt.

12. § 30a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Den Stellen, denen die Aufgaben nach § 30 Absatz 1 bis 4a obliegen, dürfen die für die Erfüllung dieser Aufgaben jeweils erforderlichen Daten aus dem Fahreignungsregister durch Abruf im automatisierten Verfahren übermittelt werden.“

b) In Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

13. § 30b Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Das Wort „Verkehrszentralregister“ wird durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

b) Die Wörter „§ 30 Abs. 1 bis 4a und 7“ werden durch die Wörter „§ 30 Absatz 1 bis 4b und 7“ ersetzt.

14. In § 33 Absatz 1 Satz 2 werden nach den Wörtern „Im örtlichen“ die Wörter „und im Zentralen“ eingefügt.

15. § 50 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 2 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

b) In Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe a wird die Angabe „§ 4 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 5“ ersetzt.

16. § 65 wird wie folgt gefasst:

a) Die Absätze 2 bis 9 sowie 11 und 12 werden aufgehoben.

b) Der bisherige Absatz 10 wird Absatz 2 und in ihm wird in Satz 1 Nummer 2 und Satz 4 jeweils

aa) die Angabe „§ 4 Abs. 3“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 5“ und

bb) das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die Regelungen über das Verkehrszentralregister und das Punktsystem werden in die Regelungen über das Fahreignungsregister und das Fahreignungs-Bewertungssystem nach folgenden Maßgaben überführt:

1. Entscheidungen, die nach § 28 Absatz 3 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung im Verkehrszentralregister gespeichert worden sind und nach § 28 Absatz 3 in der ab dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung nicht mehr zu speichern wären, werden am ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] gelöscht.
2. Entscheidungen, die nach § 28 Absatz 3 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung im Verkehrszentralregister gespeichert worden und nicht von Nummer 1 erfasst sind, werden bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des fünften auf das Jahr des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1 folgenden Kalenderjahres, der seiner Benennung nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1 entspricht] nach den Bestimmungen des § 29 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung getilgt und gelöscht. Danach gilt
 - a) für die Berechnung der Tilgungsfrist § 29 Absatz 1 bis 5 in der ab dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung mit der Maßgabe, dass die nach Satz 1 bisher abgelaufene Tilgungsfrist angerechnet wird,

b) für die Löschung § 29 Absatz 6 in der ab dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung.

Für Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten nach § 24a gilt Satz 1 mit der Maßgabe, dass sie spätestens fünf Jahre nach Rechtskraft der Entscheidung getilgt werden.

3. Für Entscheidungen, die bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] begangene Zuwiderhandlungen ahnden und erst ab dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] im Fahreignungsregister gespeichert werden, sind die §§ 4, 28 und 29 und die auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s erlassenen Rechtsverordnungen in der ab dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] geltenden Fassung anzuwenden.
4. Personen, zu denen bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] im Verkehrszentralregister eine oder mehrere Entscheidungen nach § 28 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 bis 3 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung gespeichert worden sind, sind wie folgt in das Fahreignungs-Bewertungssystem einzuordnen:

Punktstand vor dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1]	Fahreignungs-Bewertungssystem ab dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1]	
	Punktstand	Stufe
1 - 3	1	Vormerkung (§ 4 Absatz 4)
4 - 5	2	
6 - 7	3	
8 - 10	4	1: Ermahnung (§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3)
11 - 13	5	
14 - 15	6	2: Verwarnung (§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 2)
16 - 17	7	
>= 18	8	3: Entzug (§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3)

Die am ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] erreichte Stufe wird für Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem zugrunde gelegt. Die Einordnung nach Satz 1 führt allein nicht zu einer Maßnahme nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem.

5. Die Regelungen über Punkteabzüge und Aufbauseminare werden wie folgt überführt:
 - a) Punkteabzüge nach § 4 Absatz 4 Satz 1 und 2 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung sind vorzunehmen, wenn die Bescheinigung über die Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] der nach Landesrecht zuständigen Behörde vorgelegt worden ist. Punkteabzüge nach § 4 Absatz 4 Satz 1 und 2 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung bleiben bis zur Tilgung der letz-

- ten Eintragung wegen einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 bis 3 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung, längstens aber zehn Jahre ab dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] im Fahreignungsregister gespeichert.
- b) Aufbauseminare, die bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung angeordnet und begonnen, aber bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] nicht abgeschlossen worden sind, sind bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: letzter Tag des sechsten Kalendermonats, der auf den Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1 folgt] nach dem bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Recht durchzuführen.
- c) Anbieter von Aufbauseminaren nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1] anwendbaren Fassung können diese zusätzlich zu Buchstabe b noch bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: letzter Tag des sechsten Kalendermonats, der auf den Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Abs. 1 folgt] anbieten. In dieser Zeit sind die Aufbauseminare dem Fahreignungsseminar gleichgestellt. Verzichten die Anbieter auf das Angebot nach Satz 1, können Betroffene anstelle des angeordneten Aufbauseminars die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars absolvieren.
- d) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat dem Kraftfahrt-Bundesamt unverzüglich die Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung mitzuteilen.
6. Nachträgliche Veränderungen des Punktestandes nach den Nummern 2 oder 5 führen zu einer Aktualisierung der nach der Tabelle zu Nummer 4 erreichten Stufe im Fahreignungs-Bewertungssystem.“

Artikel 2

Änderung des Fahrlehrergesetzes

Das Fahrlehrergesetz vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), das zuletzt durch Artikel 58 des Gesetzes vom 6. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2515) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Dem Fünften Abschnitt werden folgende Angaben angefügt:

- „§ 31a Erfordernis, Inhalt und Voraussetzungen der Seminarerlaubnis
Verkehrspädagogik
- § 31b Voraussetzungen für die Durchführung von Einweisungslehrgängen nach
§ 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4
- § 31c Voraussetzungen für die Durchführung von Einführungsseminaren für
Lehrgangsteiler“.

b) In der Angabe zu § 42 wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

2. In § 16 Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „Aufbauseminaren im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes“ durch die Wörter „Aufbauseminaren nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes und von Fahreignungsseminaren nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes“ ersetzt.

3. § 19 Absatz 1 Satz 3 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. pauschaliert für die allgemeinen Aufwendungen des Fahrschulbetriebs einschließlich des gesamten theoretischen Unterrichts, für die Vorstellung zur Prüfung, für die Aufbauseminare nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes und für die Fahreignungsseminare nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes sowie“.

4. § 31 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden nach den Wörtern „im Sinne des“ die Wörter „§ 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des“ eingefügt.

b) Satz 2 wird aufgehoben.

5. Nach § 31 werden folgende §§ 31a bis 31c eingefügt:

„§ 31a Erfordernis, Inhalt und Voraussetzung der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik

(1) Wer die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars im Sinne des § 4a Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes durchführt, bedarf der Erlaubnis (Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik). Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann nachträglich Auflagen anordnen, soweit dies erforderlich ist, um die Einhaltung der Anforderungen an Fahreignungsseminare und deren ordnungsgemäße Durchführung sicherzustellen. § 7 gilt entsprechend.

(2) Die Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik wird auf Antrag erteilt, wenn der Fahrlehrer

1. mindestens die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A und BE besitzt,
2. innerhalb der letzten fünf Jahre drei Jahre lang Fahrschülern hauptberuflich theoretischen und praktischen Unterricht erteilt hat,
3. im Fahreignungsregister mit nicht mehr als zwei Punkten belastet ist und
4. innerhalb der letzten zwei Jahre erfolgreich an einem Einweisungslehrgang teilgenommen hat, der
 - a) einen viertägigen verkehrspädagogischen Grundkurs,
 - b) einen viertägigen Kurs zur inhaltlichen Gestaltung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars,
 - c) die Hospitation einer vollständigen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars und
 - d) eine eigenständige, durch den Lehrgangsleiter beaufsichtigte Durchführung einer vollständigen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars umfasst.

Die Seminarerlaubnis ist zu versagen, wenn Tatsachen vorliegen, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers begründen.

(3) Die Teilnahme an einem Einweisungslehrgang nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 war erfolgreich, wenn der Teilnehmer an allen Veranstaltungen des Lehrgangs teilgenommen und gezeigt hat, dass er zur Erfüllung der aufgestellten Qualitätsmerkmale zur Seminare Durchführung befähigt ist. Über das Vorliegen dieser Voraussetzung entscheidet die nach Landesrecht zuständige Behörde unter Berücksichtigung einer Stellungnahme des Lehrgangsleiters.

(4) Die Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik wird durch einen Vermerk auf dem Fahrlehrerschein erteilt; wird diese Seminarerlaubnis aufgehoben, ist der Vermerk zu löschen. Von der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik darf nur zusammen mit der Fahrschülererlaubnis oder im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschule Gebrauch gemacht

werden. Der Inhaber oder der verantwortliche Leiter der Fahrschule muss ebenfalls die Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik besitzen.

(5) Die Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik ist zurückzunehmen, wenn bei ihrer Erteilung eine der Voraussetzungen des Absatzes 2 nicht vorgelegen hat. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann von der Rücknahme absehen, wenn der Mangel nicht mehr besteht. Die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie ist zu widerrufen, wenn nachträglich eine der in Absatz 2 genannten Voraussetzungen weggefallen ist. Bedenken gegen die Zuverlässigkeit bestehen insbesondere dann, wenn der Seminarleiter wiederholt die Pflichten grob verletzt hat, die ihm nach diesem Gesetz oder den auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen obliegen.

(6) Der Inhaber der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik darf personenbezogene Daten, die ihm als Seminarleiter der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme bekannt geworden sind, nur für die Durchführung des jeweiligen Fahreignungsseminars speichern und nutzen. Er hat sie neun Monate nach der Ausstellung einer vorgeschriebenen Teilnahmebescheinigung unverzüglich zu löschen. Sollte die Teilnahmebescheinigung von der nach Landesrecht zuständigen Behörde innerhalb der in Satz 2 genannten Frist beanstandet worden sein, sind die in Satz 1 genannten Daten abweichend von Satz 2 erst nach rechtskräftigem Abschluss dieser Prüfung unverzüglich zu löschen.

(7) Die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars unterliegt der Qualitätssicherung durch

1. die Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Behörde oder
2. ein von der nach Landesrecht zuständigen Behörde genehmigtes Qualitätssicherungssystem nach § 34 Absatz 3.

§ 31b Voraussetzungen für die Durchführung von Einweisungslehrgängen nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4

(1) Zur Durchführung von Einweisungslehrgängen nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 ist berechtigt, wer von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannt ist. Die Anerkennung ist auf Antrag zu erteilen, wenn der Bewerber folgende Voraussetzungen erfüllt:

1. Vorlage eines Ausbildungsprogramms, mit dem Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt werden, die erforderlich sind, um die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars nach § 4a Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes und der auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsvorschriften durchzuführen,
2. Nachweis geeigneter Räumlichkeiten sowie einer sachgerechten Ausstattung,
3. Nachweis der folgenden Qualifikation:

- a) Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik nach § 31a, Seminarerlaubnis für Aufbauseminare nach § 31 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung oder Seminarerlaubnis für Aufbauseminare nach § 31 und eine mindestens dreijährige Erfahrung in der Durchführung eines dieser Seminare oder
 - b) Abschluss eines Studiums der Erziehungswissenschaft mit Diplom an einer Hochschule oder gleichwertiger Masterabschluss, Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse BE und mindestens dreijährige Berufserfahrung in der Erwachsenenbildung,
4. Belastung mit nicht mehr als zwei Punkten im Fahreignungsregister und
 5. Teilnahme an einem mindestens viertägigen Einführungsseminar für Lehrgangsleiter von Einweisungslehrgängen bei einem von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannten Träger.

Die Anerkennung ist zu versagen, wenn Tatsachen vorliegen, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers begründen. Die Anerkennung kann – auch nachträglich – mit Auflagen, insbesondere hinsichtlich der Aufsicht über die Durchführung der Einweisungslehrgänge sowie der Teilnahme an Fortbildungsmaßnahmen verbunden werden.

(2) Der Einweisungslehrgang besteht mindestens aus einem viertägigen verkehrspädagogischen Grundkurs und einem viertägigen spezialisierten Kurs, in dem die Inhalte der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars vermittelt werden. Die Kurse sollen an jeweils vier zusammenhängenden Tagen stattfinden. Ihre tägliche Dauer beträgt acht Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten. Die Zahl der Teilnehmer darf zwölf nicht überschreiten.

(3) Die Durchführung des Einweisungslehrgangs unterliegt der Qualitätssicherung durch

1. die Überwachung der nach Landesrecht zuständigen Behörde oder
2. ein von der nach Landesrecht zuständigen Behörde genehmigtes Qualitätssicherungssystem nach § 34 Absatz 3.

§ 31c Voraussetzungen für die Durchführung von Einführungsseminaren für Lehrgangsleiter

Zur Durchführung von Einführungsseminaren für Lehrgangsleiter ist ein Träger berechtigt, der von der nach Landesrecht zuständigen Behörde anerkannt ist. Die amtliche Anerkennung wird auf Antrag erteilt, wenn der Träger ein auf wissenschaftlicher Grundlage entwickeltes Ausbildungsprogramm vorgelegt hat, mit dem Kenntnisse und Fähigkeiten vermittelt werden, die erforderlich sind, um eine einheitliche Qualität bei der Durchführung der Einweisungslehrgänge nach § 31b zu gewährleisten. Für die wissenschaftliche Beurteilung des Ausbildungsprogramms

kann sich die Behörde geeigneter Personen oder Stellen bedienen. Die Durchführung des Einführungsseminars unterliegt der Überwachung nach § 33 Absatz 2a.“

6. § 33 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die nach Landesrecht zuständige Behörde überwacht die Fahrlehrer, die Fahrschulen und deren Zweigstellen, die Fahrlehrerausbildungsstätten sowie die Anbieter von Einweisungslehrgängen nach § 31b oder von Einführungsseminaren für Lehrgangleiter nach § 31c.“

b) Absatz 2 Satz 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat mindestens alle zwei Jahre an Ort und Stelle zu prüfen, ob

1. die Ausbildung, die Aufbauseminare nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes, die verkehrspädagogische Teilmaßnahme der Fahreignungsseminare nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes und die Einweisungslehrgänge nach § 31b ordnungsgemäß durchgeführt werden,

2. die Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge zur Verfügung stehen und den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und

3. die sonstigen Pflichten auf Grund dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen erfüllt werden.

Die mit der Prüfung beauftragten Personen sind befugt,

1. Grundstücke und Geschäftsräume des Erlaubnisinhabers zu betreten,

2. dort Prüfungen und Besichtigungen vorzunehmen,

3. dem Unterricht, den Aufbauseminaren nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes, den verkehrspädagogischen Teilmaßnahmen der Fahreignungsseminare nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes und den Einweisungslehrgängen nach § 31b beizuwohnen und

4. in die vorgeschriebenen Aufzeichnungen Einsicht zu nehmen.“

c) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat mindestens alle zwei Jahre in einem Einführungsseminar für Lehrgangleiter zu hospitieren, das der Träger nach § 31c durchführt. Sie hat dabei zu prüfen, ob die Durchführung dem vorgelegten Ausbildungsprogramm entspricht.“

7. § 33a Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Ist er Inhaber einer Seminarerlaubnis nach § 31 Absatz 1 oder § 31a Absatz 1, hat er außerdem jährlich an einer eintägigen Fortbildung von mindestens acht Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten teilzunehmen, in der Inhalte und Methoden der jeweiligen Seminardurchführung vermittelt werden.“

8. § 34 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach der Angabe „§ 21a Abs. 1 Nr. 1 und 2“ wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

bb) Nach der Angabe „§ 31 Abs. 2 Nr. 2 und 3“ werden die Wörter „, des § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 bis 4 und des § 31b Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 bis 4“ eingefügt.

b) In Absatz 2 Nummer 3 wird das Semikolon am Ende durch einen Punkt ersetzt.

c) Absatz 2 Nummer 4 wird aufgehoben.

d) Die Absätze 3 und 4 werden wie folgt gefasst:

„(3) Die nach Landesrecht zuständigen Behörden können von der wiederkehrenden Überwachung nach § 33 Absatz 2 absehen, wenn die in § 33 Absatz 1 Satz 1 genannten Einrichtungen oder Personen sich einem von der zuständigen obersten Landesbehörde oder von einer durch sie bestimmten oder nach Landesrecht zuständigen Stelle genehmigten Qualitätssicherungssystem anschließen. Die Befugnis der für die Überwachung zuständigen Behörde, die in § 33 Absatz 1 Satz 1 genannten Einrichtungen und Personen im Rahmen einer Stichprobe oder bei besonderem Anlass einer Prüfung im Sinne des § 33 Absatz 2 zu unterziehen, wird durch die Regelung nach Satz 1 nicht berührt.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Anforderungen an die Überwachung nach § 33 Absatz 2 und an die Qualitätssicherung nach Absatz 3 sowie Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung zu erlassen.“

9. § 34a Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 werden nach den Wörtern „feste Sätze“ die Wörter „, auch in Form von Zeitgebühren“ eingefügt.

b) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt: „Der Sachaufwand kann den Aufwand für eine externe Begutachtung umfassen.“

10. In § 36 Absatz 1 Nummer 14 werden nach der Angabe „§ 31 Abs. 5 Satz 1,“ die Wörter „§ 31a Absatz 7 oder § 31b Absatz 3,“ eingefügt.

11. In § 37 Absatz 2 Nummer 2, § 39 Absatz 2 Satz 1 im Einleitungssatz, § 40 Absatz 1, in der Überschrift zu § 42, in § 42 Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1, § 43 Absatz 1 Satz 1 und § 45 Absatz 1 wird jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

12. § 49 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 12 wird aufgehoben.

b) Folgender Absatz 17 wird angefügt:

„(17) Seminarerlaubnisse nach § 31 Absatz 1 in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1] anwendbaren Fassung, die bis zum Ablauf des...[Einsetzen: Tag vor dem Tag der Verkündung dieses Änderungsgesetzes] erteilt worden sind, berechtigen noch bis zum ...[Einsetzen: letzter Tag des 23. Kalendermonats, der auf den Tag des Inkrafttretens dieses Änderungsgesetzes nach Artikel 9 Absatz 1 folgt] zur Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars, wenn der Inhaber der Seminarerlaubnis vor der Durchführung des Fahreignungsseminars an einem mindestens dreitägigen Fortbildungslehrgang über die Inhalte des Fahreignungsseminars teilgenommen hat. Die Pflicht zur regelmäßigen Fortbildung nach § 33a Absatz 2 entsteht nach der Teilnahme an diesem Fortbildungslehrgang. Im Fall des Satzes 1 gilt § 31a mit der Maßgabe, dass die Voraussetzung nach § 31a Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 durch die Teilnahme an dem Fortbildungslehrgang nach Satz 1 als erfüllt anzusehen ist.“

Artikel 3

Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes

In § 2 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 26 des Gesetzes vom 8. November 2011 (BGBl. I S. 2178) geändert worden ist, wird das Wort „Verkehrszentralregisters“ durch das Wort „Fahreignungsregisters“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes

Im Kraftfahrersachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2086), das zuletzt durch Artikel 60 des Gesetzes vom 6. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2515) geändert worden ist, wird in § 23 Absatz 2 Satz 1 im Einleitungssatz, in der Überschrift zu § 28, in § 28 Absatz 1 und Absatz 2 Satz 1 und § 29 Absatz 1 jeweils das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung des Atomgesetzes

In § 12b Absatz 4 Nummer 3 des Atomgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 1985 (BGBl. I S. 1565), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 6 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist, wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 6

Änderung der Gewerbeordnung

In § 149 Absatz 2 Satz 2 der Gewerbeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Februar 1999 (BGBl. I S. 202), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 15. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2714) geändert worden ist, wird das Wort „Verkehrszentralregister“ durch das Wort „Fahreignungsregister“ ersetzt.

Artikel 7

Änderung der Strafprozessordnung

§ 153a Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 der Strafprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. April 1987 (BGBl. I S. 1074, 1319), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Juli 2012 (BGBl. I S. 1566) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„6. an einem Aufbauseminar nach § 2b Absatz 2 Satz 2 oder an einem Fahreignungsseminar nach § 4a des Straßenverkehrsgesetzes teilzunehmen.“

Artikel 8

Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten

In § 56 Absatz 1 Satz 1 des Gesetz über Ordnungswidrigkeiten in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 602), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2353) geändert worden ist, wird die Angabe „fünfunddreißig“ durch die Angabe „fünfundfünfzig“ ersetzt.

Artikel 9

Inkrafttreten

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am ... [Einsetzen: erster Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.
- (2) Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen ermächtigt oder Ermächtigungen ändert, tritt dieses Gesetz am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

1. Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes enthält die Neuregelungen zur Erkennung von und zum Umgang mit Fahrerlaubnisinhabern, die wiederholt gegen Verkehrsvorschriften verstoßen. Sie gehen auf Empfehlungen des Verkehrsgerichtstages 2009 und eine umfassende Erörterung mit den beteiligten Interessengruppen im Jahr 2012 zurück. Verarbeitet sind zudem die Ergebnisse einer dazu initiierten Bürgerbeteiligung. Insgesamt hat der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung diese Art der Einführung der Reform positiv bewertet (Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister, ZVS 2012, S. 156). Die Analyse der bisher bestehenden Regelungen hatte ergeben, dass sie das Punktsystem für die Betroffenen intransparent und für die Handhabung kompliziert gemacht haben und dass einzelne Bestimmungen sich als problematisch im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit erwiesen haben. Dies hängt insbesondere zusammen

- mit den unübersichtlichen Hemmungsregelungen, die dazu geführt haben, dass die Ermittlung der Tilgungsfristen für das KBA, die Behörden und die Gerichte schwer handhabbar und die Konsequenzen für den Betroffenen kaum absehbar geworden sind;
- mit den unterschiedlichen Regelungen zum Beginn der Tilgungsfristen je nach Art der Zuwiderhandlung
- und mit der nicht abschließend getroffenen Regelung, welche Ordnungswidrigkeiten im Register gespeichert werden, weil die Eintragung nur von der Höhe der Geldbuße abhängig gemacht worden ist, nicht aber von der Art der Ordnungswidrigkeit.

Die Grundkonzeption der neuen Registervorschriften und des neuen Bewertungssystems ist folgende:

a) Ziele der Neuregelungen

aa) Verbesserung der Verkehrssicherheit

Nur wenn die Fahrerlaubnisinhaber das Bewertungssystem verstehen, sind sie auch bereit, es zu akzeptieren und ihr Verhalten zu ändern. Schon die Vereinfachung lässt deshalb Akzeptanzgewinne erwarten. Darüber hinaus betont das vorgesehene neue Bewertungssystem die besonders verkehrsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten. Sie werden künftig für die Dauer von fünf Jahren eingetragen (bisher zwei Jahre für alle Ordnungswidrigkeiten) und auf Grund der neuen

Stufen des Bewertungssystems wird bereits bei vier solcher Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten, die nicht schon selbst zur Entziehung der Fahrerlaubnis geführt haben, die Fahrerlaubnis entzogen. Der Inhaber einer Fahrerlaubnis muss vorher aber die Stufen des Systems durchlaufen. Umgekehrt werden bei den zwar für die Verkehrssicherheit relevanten, aber leichteren Ordnungswidrigkeiten die bisherigen Fristen im Wesentlichen beibehalten. Außerdem wird dem Freikaufen durch Punkterabatte ein Riegel vorgeschoben. Untersuchungen haben die bisherige dem Punkterabatt zugrunde liegende Annahme, der Besuch von Aufbaueminaren nach dem Punktsystem verbessere das Verkehrsverhalten, nicht bestätigt. Gerade die unbelehrbaren Wiederholungstäter haben diese Möglichkeit vielmehr nur genutzt, um dadurch ihr Punktekonto zu bereinigen. Die beabsichtigte positive Änderung des Fahrverhaltens konnte nicht festgestellt werden. Durch die Rabatte konnten sie die 18-Punkte-Grenze für sich persönlich auf 24 Punkte erhöhen und der eigentlich gebotenen Entziehung vorerst entgehen. Solchem Taktieren soll jetzt ein Riegel vorgeschoben werden, indem auf die Punkterabatte verzichtet wird.

bb) Transparenz

Es soll erreicht werden, dass die Betroffenen ihren Punktestand und ihren Stand im System einfacher berechnen können. Dazu sollen verzichtbare Bestimmungen aufgehoben und ersetzt werden, die das bisherige System kompliziert gemacht haben. Verzichtet wird deshalb auf die bisherige Hemmungsregelung: Bisher hinderte die Eintragung einer Entscheidung einer neuen Tat die Tilgung einer bereits im Register gespeicherten Tat. Diese Regelung hatte zur Folge, dass die Fristen in jedem Einzelfall je nach Zusammentreffen mit weiteren Zuwiderhandlungen berechnet werden mussten. Stattdessen werden nun feste Tilgungsfristen für den jeweiligen Verkehrsverstoß gelten: Zehn Jahre bei Straftaten, sofern das Strafgericht die Fahrerlaubnis entzogen oder eine isolierte Sperre angeordnet hat, fünf Jahre bei Straftaten im Übrigen und bei besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten (z. B. bei Rotlichtverstößen, sofern das Rotlicht länger als eine Sekunde angedauert hatte, oder gefährlichen Unterschreitungen des Sicherheitsabstandes) und zwei Jahre bei Ordnungswidrigkeiten, die die Verkehrssicherheit zwar beeinträchtigen, aber nicht besonders vorwerfbar sind (z. B. Rotlichtverstöße, wenn das Rotlicht weniger als eine Sekunde angedauert hatte, oder nicht gefährdendes zu nahes Auffahren).

Das Register wird außerdem auf die Eintragung von Verstößen beschränkt, die tatsächlich direkte Bedeutung für die Verkehrssicherheit haben. In der Vergangenheit wurde das System auch genutzt, um ganz allgemein die Abschreckung vor unterschiedlichen Verstößen zu erhöhen. Für eine Verhaltensvorschrift, für die davon auszugehen war, dass ihre Einhaltung und Durchsetzung Schwierigkeiten bereiten wird, wurde die Regelgeldbuße für Zuwiderhandlungen so angesetzt,

dass es dafür auch einen Punkt gibt, etwa für die verbotene Verkehrsteilnahme in Umweltzonen. Auf die Erfassung solcher Verstöße soll künftig verzichtet werden. Die Einhaltung von Umweltvorschriften oder Formvorschriften, wie das Genehmigungsbedürfnis für die Durchführung von Arbeiten auf der Straße, muss mit dem üblichen Instrumentarium (Überwachung, Geldbuße) durchgesetzt werden.

Eine Erhöhung der Transparenz soll zudem durch eine vollelektronische Führung des Fahreignungsregisters erzielt werden. Mit der vollelektronischen Führung des Registers wird die elektronische Auskunftserteilung aller gespeicherten Eintragungen an die berechtigten Behörden und Gerichte sowie an die betroffenen Bürger ermöglicht. Durch die Nutzung eines Online-Verfahrens auch für den Bürger (bei Verwendung des neuen Personalausweises) wird ein Überblick über eventuelle Eintragungen und die Punkte im Sekundenbereich ermöglicht. Die vollelektronische Führung des Fahreignungsregisters wird in einem Stufenverfahren eingerichtet. Derzeit sind im Fahreignungsregister ca. 2/3 der Vorgänge (ca. 6,5 Mio. + 1,9 Mio. Vorgänge in der Überliegefrist) elektronisch gespeichert, da nur Mitteilungen über Ordnungswidrigkeiten und Maßnahmen nach dem Punktsystem sowie der Fahrerlaubnis auf Probe elektronisch verarbeitet werden können. Die Mitteilungen über Straftaten und verwaltungsbehördliche Entscheidungen über Entziehungen, Versagungen, Verzichte etc. (ca. 2,6 Mio. + ca. 750 000 Vorgänge in der Überliegefrist) werden in einem Papierregister gespeichert. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat, neben den Arbeiten zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben (Stufe 1), mit dem Projekt zur Vollautomatisierung des Registers (Stufe 2) bereits begonnen und erwartet eine Fertigstellung der Programmierung ca. drei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes nach diesem Entwurf. Ab diesem Zeitpunkt werden dann alle neu eingehenden Mitteilungen einschließlich der Mitteilungen über Straftaten und verwaltungsbehördliche Entscheidungen elektronisch verarbeitet und Auskünfte elektronisch erteilt werden können. In der Folge kann dann mit der Auflösung des restlichen Papierbestandes durch eine Übernahme der Daten in das elektronische Register begonnen werden (Stufe 3). Die notwendige Software zur Verarbeitung der Vorgänge steht erst mit Abschluss der Stufe 2 zur Verfügung. Ein endgültiger Abschluss der Arbeiten und damit die vollumfängliche elektronische Führung des Fahreignungsregisters wird ca. zwei Jahre nach Ablauf der in diesem Entwurf vorgesehenen Übergangsfrist (fünf Jahre ab Inkrafttreten), innerhalb derer für bestimmte Eintragungen die Tilgung noch nach bisher geltendem Recht erfolgt, erwartet. Damit ist für viele Vorgänge lediglich eine einmalige Befassung für die Umstellung und ggf. noch erforderliche Nacherfassung von Papierbelegen notwendig. Eine zeitnahe Nacherfassung oder ein Einscannen der Belege mit entsprechender Nachbearbeitung ist unter organisatorischen

und wirtschaftlichen Gesichtspunkten (Investitionen in Höhe von ca. 2,5 Mio.) nicht vertretbar, zumal der Großteil der so aufbereiteten Daten nach der Fünf-Jahres-Frist zu löschen ist.

cc) Vereinfachung

Im Interesse der Vereinfachung wird das bisherige Punktsystem mit ein bis sieben Punkten je Zuwiderhandlung durch ein Fahreignungs-Bewertungssystem mit ein bis drei Punkten (verkehrssicherheitsbeeinträchtigende/besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten und Straftaten ohne/mit Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. isolierter Sperre) ersetzt. Die für die Straftaten getroffene Differenzierung trägt dem Umstand Rechnung, dass bei Straftaten, die zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis oder einer isolierten Sperre geführt haben, der Richter die Fahreignung bereits infrage gestellt hat. Demnach werden solche Straftaten als besonders schwere Verstöße mit drei Punkten bewertet. Straftaten ohne die genannten Rechtsfolgen und besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten werden jeweils mit zwei Punkten bewertet. Diese Gleichbewertung ist auf die besondere Schwere dieser Ordnungswidrigkeiten zurückzuführen, die sie mit Blick auf deren Verkehrssicherheitsrelevanz in die Nähe der Straftaten rückt. Leichtere, aber immer noch verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten sollen mit einem Punkt bewertet werden. Wissenschaftliche Untersuchungen hatten gezeigt, dass die Annahme, das Verkehrssicherheitsrisiko eines Verkehrsauffälligen werde durch die Anzahl der Punkte widerspiegelt, nicht zutrifft. Nicht die Anzahl der Punkte ist entscheidend, sondern die Anzahl der Eintragungen. Die Reduzierung der Differenzierung war deshalb möglich und ist sachgerecht.

Eine zunächst diskutierte mögliche Reduzierung auf ein Zwei-Punkte-System wurde im Interesse der Bewertungsgerechtigkeit und als ein Ergebnis der Bürgerbeteiligung zugunsten des Drei-Punkt-Systems aufgegeben. So wird den geäußerten Bedenken des Wissenschaftlichen Beirates beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Rechnung getragen, der einen Verlust an Differenziertheit zu bedenken gegeben hat (Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister, ZVS 2012, S. 156, 157).

b) Auswirkungen

Mit den Neuregelungen wird der Registerbestand insgesamt voraussichtlich leicht reduziert. Es ist aber gewährleistet, dass die Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems mindestens gleich effektiv bleiben. So wird – gleichbleibendes Verkehrsverhalten unterstellt – für die Anzahl der zu ergreifenden Maßnahmen der ersten Stufe (Ermahnung) ein Anstieg, für die der

zweiten Stufe (Verwarnung) ein deutlicher Anstieg erwartet. Bei den Entziehungen der Fahrerlaubnis wird dagegen ein nur marginaler Anstieg erwartet. Diese Auswirkungen lassen die neuen Regelungen als insgesamt verhältnismäßig erscheinen, sowohl im Hinblick auf den Aufwand im Register als auch für die Betroffenen. Die prognostizierten vermehrten Ermahnungen und Verwarnungen unterstreichen den Erziehungscharakter des Fahreignungs-Bewertungssystems und betreffen Inhaber einer Fahrerlaubnis, die sich erheblich über Verkehrsvorschriften hinwegsetzen. Denn gemessen an den bislang geltenden Regelungen werden vor allen die Tilgungsbestimmungen für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten verschärft, während sie für die verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten (und Straftaten) nicht verändert werden.

c) Neue Begriffe

Der Begriff „Verkehrszentralregister“ wird zukünftig durch den Begriff „Fahreignungsregister“ ersetzt. Dieser Begriff gibt das Ziel des Registers besser wieder, ungeeignete Kraftfahrer zu identifizieren, zu warnen und Unbelehrbare (Ungeeignete) nach einer bestimmten Kumulation von Verstößen durch Entziehung der Fahrerlaubnis vom Straßenverkehr auszuschließen. Der Begriff „Mehrfachtäter-Punktsystem“ wird durch „Fahreignungs-Bewertungssystem“ ersetzt. Auch dadurch soll die Zweckbestimmung des Systems, die Erkennung ungeeigneter Fahrerlaubnisinhaber zu ermöglichen, klarer zum Ausdruck gebracht werden. Grundsätzlich hat jeder Fahrerlaubnisinhaber einen Vertrauensbonus und gilt ab Erteilung der Fahrerlaubnis als geeignet. Begeht er Verkehrsverstöße, werden diese registriert, wenn sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Bei beispielsweise einer Straftat mit Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. isolierter Sperre (drei Punkte), bei einem besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Verstoß - einer groben Ordnungswidrigkeit mit Fahrverbot – (zwei Punkte) oder bei bis zu drei im Vergleich dazu (weniger) verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten (jeweils ein Punkt) soll der Kraftfahrer zunächst unter Beobachtung genommen werden, ohne dass ihm bereits Nachteile im Bewertungssystem erwachsen (Vormerkung). Konkrete Maßnahmen bis hin zur Feststellung der Nichteignung sollen erst danach stufenweise ergriffen werden, wenn weitere Verstöße hinzukommen; deshalb die Begriffe „Bewertung“ und „Fahreignung“. Mit dem System wird die Gleichbehandlung aller auffälligen Verkehrsteilnehmer sichergestellt. Es ermöglicht dem Betroffenen, sein Fehlverhalten möglichst frühzeitig selbst zu überprüfen und zu korrigieren und damit einen Punkteanstieg zu vermeiden, so dass es gar nicht erst zur Entziehung der Fahrerlaubnis kommt. Das Fahreignungsseminar bietet zudem dabei Unterstützung.

d) Neuregelungen über die Speicherung im Fahreignungsregister

Es wird eine abschließende Regelung über die Speicherung von Verkehrsverstößen im Fahreignungsregister getroffen. Im Unterschied zur bisherigen Regelung, wonach allein das Erreichen der Eintragungsgrenze von 40 Euro dafür entscheidend war, ob eine bestimmte Ordnungswidrigkeit eingetragen wird oder nicht, gelten künftig zwei kumulative Voraussetzungen. Zum einen muss die Geldbuße die neue Eintragungsgrenze von 60 Euro erreichen, zum anderen muss es sich aber um eine Ordnungswidrigkeit handeln, für die die Eintragung ausdrücklich gesetzlich angewiesen ist.

Die Verwarnungsgeldobergrenze nach § 56 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) wird im Rahmen der Neuregelungen zum Fahreignungsregister von bisher 35 Euro auf 55 Euro und darauf folgend die Eintragungsgrenze von bisher 40 Euro auf 60 Euro angehoben. Die Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze erfolgt, weil sie seit 25 Jahren nicht mehr angepasst worden ist. Durch die Anhebung wird das Verwarnungsverfahren zur einfachen und zügigen Erledigung von geringfügigen Ordnungswidrigkeiten gestärkt. Dies entspricht der Zielrichtung der Reform, das Fahreignungsregister zu entlasten und das Verfahren wegen Verkehrsverstößen zu vereinfachen.

Gleichzeitig wird für einzelne Ordnungswidrigkeiten die Höhe der Regelgeldbuße durch den Verordnungsgeber dahingehend zu überprüfen sein, ob sie angesichts der neuen Regelungen zum Fahreignungs-Bewertungssystem den Zumessungsregelungen des § 17 Absatz 3 Satz 1 und § 56 Absatz 1 OWiG noch gerecht werden. Bei solchen verkehrssicherheitsrelevanten Ordnungswidrigkeiten, die mehr als nur geringfügig sind und deshalb dem Anwendungsbereich des § 56 OWiG nicht unterworfen werden können, muss eine Anhebung des Regelsatzes vorgenommen werden, um sie weiterhin nicht im Verwarnungsverfahren, sondern im förmlichen Bußgeldverfahren zu verfolgen. Damit wird für diese einzelnen Ordnungswidrigkeiten zugleich die weiterhin gebotene Speicherung im Fahreignungsregister erreicht.

Neben der Eintragungsgrenze von 60 Euro ist für die Eintragung der Ordnungswidrigkeiten in das Fahreignungsregister entscheidend, dass die betreffende Ordnungswidrigkeit in der Anlage 13 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) bezeichnet ist. Entsprechendes gilt für die Straftaten. Auch insoweit genügt es nicht mehr, dass eine Straftat vorliegt, die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges steht oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen worden ist, sondern es kommt außerdem darauf an, dass die betreffende Straftat ausdrücklich für die Speicherung in der Anlage 13 zur FeV vorgesehen ist. Darüber hinaus wer-

den die im Fahreignungsregister zu erfassenden Zuwiderhandlungen in Straftaten (= drei oder zwei Punkte), besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (= zwei Punkte) und verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (= ein Punkt) untergliedert. Auch diese Zuordnung der Zuwiderhandlungen wird durch den Verordnungsgeber vorgenommen werden.

e) Neue Bestimmungen über die Führung des Fahreignungsregisters

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile für die unterschiedlichen Möglichkeiten der Bestimmung des Anknüpfungspunktes für die Berechnung des Punktestandes wird mit dem vorliegenden Entwurf ein kombiniertes Tattag- und Rechtskraftprinzip vorgesehen, das den bisherigen Regelungen entspricht, aber auf die Tilgungshemmung verzichtet. Für das Entstehen der Punkte wird auf den Zeitpunkt der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit abgestellt. Für die bisherige Rechtslage hatte dies das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 25.09.2008, Az.: 3 C 3/07, festgestellt. Die Rechtsprechung ist zu diesem Gesichtspunkt seitdem, soweit ersichtlich, einheitlich.

Zugleich soll das Entstehen der Punkte auch künftig davon abhängig sein, ob die Entscheidung über die Tat tatsächlich rechtskräftig wird. Denn nur rechtskräftige Entscheidungen werden – wie bisher – überhaupt im Fahreignungsregister gespeichert und können damit für die Berechnung des jeweiligen Punktestandes herangezogen werden. Zu beiden Gesichtspunkten erfolgt im Interesse der Rechtsklarheit nunmehr eine ausdrückliche Klarstellung im Gesetz (§ 4 Absatz 2 Satz 3 StVG in der Fassung dieses Entwurfes).

Für die Berechnung des Punktestandes ist somit der Zeitraum maßgeblich, der mit der Begehung der Tat beginnt und mit dem Eintritt der Tilgungsreife (Ablauf der Tilgungsfrist) endet. Begeht der Inhaber der Fahrerlaubnis während dieser Zeit eine weitere Zuwiderhandlung, zu der später eine Entscheidung rechtskräftig und im Fahreignungsregister eingetragen wird, löst die Begehung dieser weiteren Zuwiderhandlung einen neuen Punktestand aus. Der tatsächliche Punktestand ist nach dieser Systematik somit immer retrospektiv zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Eintragung führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit festzustellen.

Das macht es auch unerlässlich, weiterhin eine einjährige Überliegefrist vorzusehen, die sich an die Tilgungsreife anschließt und nach der erst die endgültige Löschung der Eintragung erfolgt. Sie hat den Zweck, nach Ablauf der Tilgungsfrist feststellen zu können, ob der Fahrerlaubnisinhaber vor Ablauf der Tilgungsfrist eine oder mehrere andere Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten

ten begangen hatte, die sich auf den Punktestand ausgewirkt haben, zu denen aber erst nach Ablauf der Tilgungsfrist die Entscheidung rechtskräftig und im Fahreignungsregister eingetragen wird. Solche Erhöhungen des Punktestandes könnten nicht mehr berücksichtigt werden, wenn eine Eintragung unmittelbar mit Eintritt der Tilgungsreife gelöscht werden würde.

Mit diesen Regelungen bleibt es zwar dabei, dass der tatsächliche Punktestand nicht unmittelbar im Fahreignungsregister abgerufen werden kann, denn das Register lässt eine Auskunft immer nur bezüglich bereits gespeicherter Entscheidungen zu, nicht also bezüglich weiterer begangener Zuwiderhandlungen, zu denen die Entscheidung noch aussteht, und auch nicht bezüglich solcher Zuwiderhandlungen, für die die Entscheidung zwar bereits ergangen ist, deren Rechtskraft aber noch nicht eingetreten ist oder die dem Register noch nicht mitgeteilt worden sind.

Der Entwurf nimmt diese Transparenzlücke im Interesse der Vermeidung einer zusätzlichen Belastung der Justiz hin. Denn ein größeres Maß an Transparenz könnte nur dadurch erreicht werden, dass die Berechnung des Punktestandes am Zeitpunkt der Rechtskraft anknüpft, was wiederum den Fahrerlaubnisinhabern die Möglichkeit eröffnen würde, durch geschicktes Einlegen von Rechtsmitteln die Rechtskraft der aktuellen Entscheidung so lange hinauszuzögern bis eine oder mehrere bereits bestehende Registereintragungen und die dafür vorgesehenen Punkte gelöscht sind. Damit würde das Risiko bestehen, dass die Zahl unbegründeter, also rein taktisch motivierter Rechtsmittel ansteigt und damit ein erhöhter Arbeitsaufwand bei der Fallbearbeitung in der Justiz einhergeht. Bei der jetzt vorgesehenen Lösung ist dieses Risiko geringer, da rein taktisch motivierte Rechtsmittel die einjährige Überliegefrist überwinden müssten, um zum gleichen Ergebnis zu gelangen.

Mit der Vermeidung von Anreizen für rein taktische Rechtsmittel sowie mit der Beibehaltung der Überliegefrist wird eine vom Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dargelegte Optimierungsmöglichkeit für die Reform wahrgenommen (Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister, ZVS 2012, 156 (157)).

Die nötige Transparenz für den Fahrerlaubnisinhaber und die Vorhersehbarkeit der mit dem Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehenen Maßnahmen wird aber dadurch gewährleistet, dass dem Fahrerlaubnisinhaber in den meisten Fällen die Begehung der Zuwiderhandlung und damit der Tattag als Zeitpunkt der Punkteentstehung durchaus bewusst ist. Zudem ist der Tattag in sämtlichen verfahrenserheblichen Schriftstücken (Anhörung, Vernehmung, Bußgeldbescheid,

Urteil, Auszug aus dem Register) erwähnt. Spätestens mit der Anhörung oder Vernehmung ist dem Fahrerlaubnisinhaber also bekannt, dass gegen ihn ein weiteres Verfahren durchgeführt wird, mit dessen Ergebnis die Eintragung von Punkten im Fahreignungsregister erfolgen wird, sofern die entsprechende Entscheidung rechtskräftig wird. Der Fahrerlaubnisinhaber ist also auf der Grundlage dieser Erkenntnisse und einer Auskunft aus dem Fahreignungsregister durchaus in der Lage einzuschätzen, welche Stufe des Fahreignungs-Bewertungssystems er erreicht hat. Darüber hinaus werden mit der nun gewählten Kombination aus Tattags- und Rechtskraftprinzip die Vorteile des Rechtskraftprinzips für den Beginn der Tilgungsfristen so weit wie möglich genutzt. Für alle Eintragungen beginnt der Ablauf der Tilgungsfrist einheitlich mit der Rechtskraft der entsprechenden Entscheidung. Unterschiedliche Verfahrensabläufe im Einzelfall und die Dauer von Rechtmittelverfahren wirken sich auf die Tilgungsfrist nicht aus.

Zudem machen die Streichung der Tilgungshemmung und die festen Tilgungsfristen das System für die Betroffenen jedenfalls transparenter und nachvollziehbarer und fangen die Folgen des Tattagsprinzips so weit wie möglich wieder auf. Anstelle der bisherigen Tilgungsfristen, die wegen der Wirkung der Tilgungshemmung von der Ausprägung des Einzelfalles abhingen, werden nun feste Tilgungsfristen vorgesehen, und zwar für Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. isolierter Sperre (Drei-Punkt-Verstöße) zehn Jahre, für Straftaten im Übrigen (Zwei-Punkt-Verstöße) und für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Zwei-Punkt-Verstöße) fünf Jahre und für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Ein-Punkt-Verstöße) zwei Jahre. Für die verwaltungsbehördlichen Entscheidungen wird einheitlich eine Tilgungsfrist von zehn Jahren vorgesehen. Es sollen keine Hemmungsregelungen mehr gelten. Es bleibt dabei, dass Behörden und Gerichte ihre Entscheidungen unverzüglich an das KBA zu übermitteln haben, ohne dass ihnen dafür aber eine verbindliche Frist vorgegeben wird.

Außerdem soll auf die Eintragung ausländischer Entscheidungen über fahrerlaubnisbeschränkende Maßnahmen verzichtet werden, da solche Informationen dem KBA ohnehin nur zufällig zugehen und eine europäische Regelung, die insoweit Einheitlichkeit bewirken würde, weder besteht noch absehbar ist.

Wie bisher soll eine Unterrichtung der nach Landesrecht zuständigen Behörde durch das KBA ab der ersten Stufe (Ermahnung) und bei Erreichen jeder weiteren Stufe des Bewertungssystems erfolgen. Unabhängig davon sollen die nach Landesrecht zuständigen Behörden nunmehr aber auch bei Delikten unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stets eine Mitteilung des KBA erhalten.

Darüber hinaus sind mehrere weniger einschneidende Änderungen vorgesehen, etwa zur Gleichbehandlung der Löschung der Eintragungen bei Entziehung der Fahrerlaubnis und Verzicht auf die Fahrerlaubnis.

f) Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems

Es sollen - wie bisher - mehrere Maßnahmenstufen bei wiederholt auffälligen Fahrerlaubnisinhabern vorgesehen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems von der Speicherung der einzelnen Verstöße zu unterscheiden sind. Die Speicherung richtet sich - wie bisher - nach § 28 Absatz 3 StVG: Bereits eine einzige nur verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Zuwiderhandlung wird im Fahreignungsregister eingetragen, auch bei Personen ohne Fahrerlaubnis. Für diese kann bei Bedarf, zum Beispiel bei Beantragung einer Fahrerlaubnis, so ebenfalls der Punktestand berechnet werden. Maßnahmen des Bewertungssystems sind dagegen solche, die nach § 4 StVG nur gegen Inhaber einer Fahrerlaubnis getroffen werden sollen.

Folgende Reihung ist im neuen Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehen:

- Es wird eine Kategorie „Vormerkung“ (bis drei Punkte) eingeführt, die keine Maßnahmenstufe darstellt. Durch die Kategorie „Vormerkung“ soll den Inhabern einer Fahrerlaubnis deutlicher als bisher vermittelt werden, dass innerhalb der Vormerkung und bis zum Erreichen der ersten Stufe keine Maßnahmen gegen sie ergriffen werden. Es handelt sich um eine Art „sanktionslosen Warnschuss“, der deutlich machen soll, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zwar noch nicht dem Fahreignungs-Bewertungssystem unterliegt, aber dass er auf Grund seines Verkehrsverstoßes für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems vorgemerkt worden ist. Innerhalb dieser Kategorie erfolgt auch keine gesonderte Unterrichtung des Fahrerlaubnisinhabers. Jedoch soll seitens der zuständigen Behörden der Länder sichergestellt werden, dass jeder Bußgeldbescheid, der im Fahreignungsregister eingetragen wird, den Hinweis auf diese Eintragung und die zu erwartende Bewertung als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit einem Punkt oder besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit mit zwei Punkten enthält.
- Als erste Maßnahmenstufe ist eine „Ermahnung“ als wiederholt auffälliger Fahrerlaubnisinhaber vorgesehen. Mit der Ermahnung wird zugleich eine Information des Inhabers einer Fahrerlaubnis über das System und die Aufforderung zur Verhaltenskorrektur erfolgen. Diese Stufe wird bei Erreichen von vier oder fünf Punkten ausgelöst. Der Inhaber einer Fahrerlaubnis wird auf dieser Stufe außerdem auf die Möglichkeit hingewiesen, ein Fahreignungsseminar zu besuchen.

- Die zweite Maßnahmenstufe besteht in einer „Verwarnung“. Diese Stufe wird bei sechs oder sieben Punkten ausgelöst. Auf dieser Stufe wird die zwingende Teilnahme an einem Fahreignungsseminar angeordnet. Die Gestaltung des Fahreignungsseminars erfolgt auf der Grundlage eines Gutachtens der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durch den Verordnungsgeber. Mit dem Gesetz werden bereits die Eckpunkte des Seminars festgelegt. Die genannte Untersuchung ist zu dem Ergebnis gelangt, dass ein modulares Konzept, das sich an der Art der begangenen Zuwiderhandlungen orientiert und neben der Vermittlung spezieller verkehrlicher Kenntnisse und Erfahrungen auch eine verkehrspsychologische Einflussnahme vorsieht, Verbesserungen des Verhaltens der Betroffenen erwarten lassen.
- Bei Erreichen von acht Punkten gilt der Fahrerlaubnisinhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Ihm ist die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Alle Maßnahmenstufen müssen in jedem Einzelfall durchlaufen werden, bevor die Maßnahmen der jeweils nächsten Stufen ergriffen werden dürfen; dadurch wird dem Ansammeln von Punkten „auf einen Schlag“ (tatsmehrheitliche Begehung mehrerer Verstöße in kurzer Zeit) Rechnung getragen. Die Stufen sollen je nach Tilgung mehrfach durchlaufen werden, wenn sich der Punktestand nach einer tilgungsbedingten Reduktion wieder entsprechend kumuliert. Eine Ausnahme wird für das auf der zweiten Stufe anzuordnende Fahreignungsseminar vorgesehen. Die Maßnahmen der Stufen dürfen jeweils nur beim erstmaligen Erreichen eines der Punktestände der jeweiligen Maßnahmenstufe ergriffen werden und nicht nochmals, wenn durch einen weiteren Verstoß einer der weiteren Punktestände innerhalb der Maßnahmenstufe erreicht wird.

g) Neuregelungen zum Fahreignungsseminar

Der Gesetzentwurf enthält eine Neugestaltung der Interventionsmaßnahme, die gegenüber mehrfach auffälligen Verkehrsteilnehmern ergriffen wird. In den letzten Jahren wurde in verschiedenen Evaluationsstudien untersucht, auf welche Weise sich die Aufbau-seminare optimieren lassen und welchen Beitrag sie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten (KOLBERT-RAMM, 2005; LEUTNER & LIEBERTZ, 2004). Die Untersuchungsergebnisse deuten darauf hin, dass bei den verwendeten Lehr-/Lernmethoden ein Optimierungsbedarf besteht und die Maßnahmeninhalte nicht durchgängig auf die Bedürfnisse der Seminarteilnehmer abgestimmt sind. Ein Nachweis für die Sicherheitswirksamkeit des bisher eingesetzten Maßnahmenkonzepts wurde nicht erbracht. Zum Beispiel kritisierten LEUTNER und LIEBERTZ (2004), dass unabhängig von der relativ hohen Zufriedenheit der Seminarteilnehmer mit dem Seminarangebot die von den Seminarleitern angewendeten Lehr-/Lernformen teilweise nicht geeignet seien, die im Seminarprogramm deklarierten Seminarziele insbesondere im Hinblick auf die Veränderung verkehrssi-

cherheitsbezogener Einstellungen zu erreichen: Statt der Moderationsmethode, die vor allem bei großen Teilnehmergruppen unerwünschte gruppenspezifische Wirkungen wie Polarisierungseffekte mit sich bringen kann, empfehlen LEUTNER und LIEBERTZ (2004) ein stärker individualisiertes methodisches Vorgehen, das der Heterogenität verkehrsauffälliger Kraftfahrer in Bezug auf ihre Lebenssituation, ihre Verkehrssicherheitseinstellungen und ihre Zuweisungsdelikte gerecht wird. Diese Position wird auch durch den neueren sozial- und einstellungspsychologischen Forschungsstand gestützt, der darauf hinweist, dass für die Erzielung von Einstellungsänderungen – an Stelle der Moderationsmethode – beispielsweise Methoden der „Persuasiven Kommunikation“ (DILLARD & PFAU, 2002) oder „Framing- Methoden“ (ELSTEIN, 1987) zum Einsatz kommen sollten.

Wissenschaftliche Untersuchungen belegen aber andererseits auch, dass Sanktionen allein nur selten stabile Verhaltensänderungen bei den Betroffenen nach sich ziehen, weil ihnen durch Strafen lediglich das unerwünschte Verhalten anhand von Schadensfolgen verdeutlicht wird. Dies fördert zwar Vermeidungsstrategien, eröffnet jedoch nicht unbedingt Verhaltensalternativen (KINGSNORTH, 1991; ROTH, 2006). Effektive Interventionssysteme sollten die Betroffenen daher nicht nur in ihrem Verhalten einschränken, sondern auch Angebote vorgeben, die bei der Wahl angemessener Verhaltensalternativen unterstützen. Daher kann auf eine Interventionsmaßnahme gegenüber mehrfach auffälligen Verkehrsteilnehmern nicht verzichtet werden, es ist aber geboten, das bisherige Konzept der Aufbauseminare auf Grund der inzwischen erarbeiteten wissenschaftlichen Grundlagen weiterzuentwickeln.

Auch auf europäischer Ebene empfehlen die aufgrund entsprechender Forschungsaufträge der Europäischen Kommission durchgeführten wissenschaftlichen Studien den Einsatz einer Interventionsmaßnahme im Rahmen eines Systems zur Behandlung mehrfach auffälliger Verkehrsteilnehmer (VAN SCHAGEN UND MACHATA 2012).

Bei der Gestaltung der Interventionsmaßnahme lässt sich der Gesetzentwurf auch von Anregungen leiten, die aus international zur Rehabilitation von Kraftfahrern eingesetzten Maßnahmen abgeleitet werden. Dabei fallen vor allen Dingen die Ergebnisse der Projekte „ANDREA“ und „DRUID“ ins Auge: In beiden Projekten wurden auf europäischer Ebene Interventionsmaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer analysiert, um diejenigen Faktoren herauszufinden, die effektive Maßnahmen kennzeichnen; darauf aufbauend wurden dann Empfehlungen zur Gestaltung künftiger Maßnahmen abgeleitet. Das Projekt ANDREA – d. h. „Analysis of Driver Reha-

bilitation Programmes“ – fokussierte auf die Analyse europäischer Rehabilitationsprogramme zur Einstellungs- und Verhaltensänderung verkehrsauffälliger Kraftfahrer (BARTL et al., 2002).

Die Analyseergebnisse belegen, dass Interventionsmaßnahmen dann besonders wirksam sind, wenn sie an die spezifischen Defizite der Zielgruppe angepasst sind und möglichst „maßgeschneidert“ angeboten werden. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass sich effektive Interventionsprogramme durch eine relativ kleine Gruppengröße bei den Teilnehmern und einen mehrwöchigen Interventionszeitraum auszeichnen. Die methodische Programmgestaltung soll insbesondere Anregungen zur Selbstreflexion bieten; zu diesem Zweck sollen sowohl pädagogische Diskussionen als auch psychotherapeutische Elemente eingesetzt werden. Weiterhin betonen die Autoren, dass erfolgreiche Interventionsmaßnahmen auf drei notwendigen Voraussetzungen beruhen:

- der fachlichen Professionalität derjenigen, welche die Maßnahme durchführen,
- der gesetzlichen Vorgabe maßnahmenfördernder struktureller Rahmenbedingungen und
- der effektiven Qualitätssicherung und Evaluation.

Der Gesetzentwurf verknüpft deshalb bei dem neuen Fahreignungsseminar die verkehrspädagogischen mit den verkehrspsychologischen Elementen der Verbesserung der Fahreignung durch zwei jeweils darauf gerichtete Teilmaßnahmen. Außerdem führt er die Qualitätssicherung ein, die entweder in Gestalt der behördlichen Überwachung oder eines von der Behörde zu genehmigenden Qualitätssicherungssystems vorgenommen wird.

Es ist vorgesehen, die Wirkung des neuen Fahreignungsseminars wissenschaftlich durch die BASt evaluieren zu lassen. Das dafür erforderliche Konzept wird unverzüglich nach dem Abschluss des gesetzgeberischen Verfahrens erarbeitet und umgesetzt. Es wird davon ausgegangen, dass die Evaluierung mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird.

2. Änderung weiterer Gesetze

Durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und die damit verbundene Umbenennung des Verkehrszentralregisters in das Fahreignungsregister ist die Anpassung des Fahrlehrergesetzes, des KBA-Gesetzes, des Kraftfahrersachverständigengesetzes, des Atomgesetzes, der Gewerbeordnung und der Strafprozessordnung erforderlich. Insbesondere sind Folgeänderungen auf Grund der Einführung des Fahreignungsseminars notwendig.

3. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr) des Grundgesetzes (GG). Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert es, dass sowohl die Erkennung als auch der Umgang mit Fahrerlaubnisinhabern, die wiederholt gegen Verkehrsvorschriften verstoßen, bundeseinheitlich geregelt wird. Der Straßenverkehr gehört zu den Lebensbereichen, der über die Grenzen eines Landes hinausgeht und gerade nicht von örtlichen oder regionalen Besonderheiten einzelner Länder geprägt ist und auch nicht geprägt sein sollte. Unterschiedliche Regelungen in den Ländern würden nicht nur die Mobilität der Bürger innerhalb der Bundesrepublik Deutschland erschweren, sondern auch der Verkehrssicherheit insgesamt abträglich sein.

4. Gleichstellungspolitische Gesetzesfolgenabschätzung

Die Änderungen haben keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen Frauen und Männer gleichermaßen.

5. Vereinbarkeit mit der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit den Zielen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Er dient der Managementregel Nummer 4 „Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden“. Der Straßenverkehr ist mit Gefahren für die menschliche Gesundheit in Form von Unfällen verbunden. Diese Gefahren lassen sich nicht völlig ausschalten, die Handlungsmaxime ist aber deren größtmögliche Verminderung. Das neue Fahreignungs-Bewertungssystem soll mit seiner Konzentration auf die Verkehrssicherheit und mit seinen Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens der Fahrerlaubnisinhaber und hierdurch zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs beitragen. U. a. verfolgt der Gesetzentwurf im Indikationsbereich Nummer 15 „Kriminalität“ das Nachhaltigkeitspostulat, die persönliche Sicherheit weiter zu erhöhen, und das Ziel, die Anzahl der Straftaten zu senken. Fahrerlaubnisinhaber sollen durch die Maßnahmen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems und insbesondere durch das neue Fahreignungsseminar besser zur Einhaltung der Verkehrsregeln angehalten werden. Weiteren Regelverstößen (Straftaten wie Ordnungswidrigkeiten) soll hierdurch vorgebeugt werden.

B. Kosten/Einnahmen

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

2. Erfüllungsaufwand

Die Änderungen der Gesetze und Verordnungen im Rahmen der Reform des Verkehrszentralregisters und dessen Überleitung zum neuen Fahreignungsregister (FaER) beeinflussen die notwendigen einmaligen und jährlichen Aufwendungen – in zeitlicher und finanzieller Hinsicht – für die Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung. Durch die Änderungen bzgl. der im FaER zu erfassenden Verstöße kommt es voraussichtlich zu einem Anstieg der Personen, die im FaER in den einzelnen Maßnahmenstufen registriert sein werden. Die mengenmäßige Änderungen des Personenbestandes im FaER und die teils neu gestalteten Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems führen im Ergebnis zu den folgenden Änderungen des Erfüllungsaufwands der o. g. Gruppen.

a) Bürgerinnen und Bürger

Durch die Überführung der bisherigen Punkte in das neue FaER ändert sich die Eingruppierung der bereits erfassten Bürgerinnen und Bürger in den Stufen des Fahreignungs-Bewertungssystem nicht. Grundsätzlich setzt die Ermittlung des Erfüllungsaufwands für Gesetzesvorhaben normgerechtes Verhalten der Bürgerinnen und Bürger voraus. Somit würde sich für die Gruppe der Bürgerinnen und Bürger keine zusätzliche Belastung durch die VZR-Reform ergeben. Aus Gründen der realitätsnahen Abbildung der prognostizierten Entwicklung der Fallzahlen im künftigen FaER und der Konsistenz zur Ermittlung eines wahrscheinlichen Mehraufwands bei den Fahrerlaubnisbehörden durch die steigende Zahl an Maßnahmen (s. Kapitel zur Verwaltung) wird eine Berechnung der Belastung der zusätzlich in den Maßnahmenstufen auffälligen Bürgerinnen und Bürger durchgeführt.

Gesamtübersicht Erfüllungsaufwand

Die Realisierung der VZR-Reform bedeutet einen einmaligen Mehraufwand von ca. 9,5 Mio. Stunden und 195 000 Euro. Des Weiteren kommt es zu einer jährlichen Mehrbelastung der Bürgerinnen und Bürger von ca. 132 000 Stunden sowie von ca. 20,1 Mio. Euro.

Darstellung der Fallzahlen

Der einmalige Umstellungsaufwand betrifft die bereits beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) registrierten Bürgerinnen und Bürger.

Die für die Ermittlung des jährlichen Erfüllungsaufwands bei den Bürgerinnen und Bürgern zugrunde liegende Fallzahl basiert auf Berechnungen des KBA bzgl. der bisherigen sowie der erwarteten Fallzahlen in den jeweiligen Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems:

1. Stufe: schriftliche Ermahnung durch Fahrerlaubnisbehörde (FeB)
2. Stufe: Verwarnung und Anordnung eines Aufbau- (alt) bzw. Fahreignungsseminars (neu)
3. Stufe: Verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis (Entziehung) aufgrund 8- (neu) bzw. 18-Punkte-Grenze (alt).

Folgende Veränderungen der Personen in den Maßnahmenstufen werden durch das KBA prognostiziert bzw. basieren auf eigenen Schätzungen:

Fallgruppe	Anzahl nach VZR (alt)	Anzahl nach FaER (neu)	Veränderung
Personen im Bestand gesamt	11.700.000	11.466.000	-234.000
Personen in der 1. Maßnahmestufe	200.000	254.000	54.000
Personen in der 2. Maßnahmestufe	25.000	40.500	15.500
Personen in der 3. Maßnahmestufe	5.000	5.100	100
Verwaltungsbehördliche Entziehung: einer Anordnung nicht nachgekommen	4.000	6.480	2.480
Freiwillige Teilnahme an Seminar/Schulung	15.500	0	-15.500
Freiwillige Teilnahme an Verkehrspsychologischer Beratung	3.700	0	-3.700
Anträge auf Neuerteilung der FE nach Entziehung aufgrund Erreichens der Punktegrenze	5.000	5.100	100
Anträge auf Neuerteilung der FE nach Entziehung aufgrund Nichtteilnahme Seminar/Schulung	4.000	6.480	2.480

Basierend auf Erfahrungswerten aus Fahrerlaubnisbehörden stellen nahezu alle Personen, denen aufgrund des Mehrfachtäter-Punktsystems die Fahrerlaubnis (Fe) entzogen wurde, einen Antrag auf Neuerteilung. Analog zu den Entziehungen wegen Nicht-Teilnahme an einer Schulung steigt damit auch die Zahl der Personen an, die eine Teilnahmebescheinigung beim Antrag auf Neuerteilung der Fe vorlegen.

Jährlicher Erfüllungsaufwand

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger ergibt sich aus der zusätzlichen Zahl an Zuwiderhandelnden in den jeweiligen Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems.

1. Maßnahmenstufe (Schriftliche Ermahnung durch die FeB gemäß § 4 Absatz 5 Satz 1 Nr. 1 StVG -neu- [§ 4 Absatz 3 Satz 1 Nr. 1 StVG -alt-]):

Der zeitliche Aufwand für die Bearbeitung der schriftlichen Ermahnung wird basierend auf dem Leitfaden Erfüllungsaufwand auf insgesamt 11 Minuten pro Fall geschätzt. Es wird davon ausgegangen, dass sich dieser Zeitaufwand durch die VZR-Reform nicht ändert.

Der Sachaufwand für die Bearbeitung der Ermahnung kann aufgrund der Geringfügigkeit vernachlässigt werden.

Durch die zusätzliche Zahl an schriftlichen Ermahnungen von 54 000 pro Jahr entsteht ein zusätzlicher Zeitaufwand für die Bürgerinnen und Bürger in der 1. Maßnahmenstufe i. H. v. 9 900 Stunden pro Jahr ($54\,000 \times 11/60 \text{ h} = 9\,900 \text{ h}$).

2. *Maßnahmenstufe (Verwarnung und Anordnung einer Schulung gemäß § 4 Absatz 5 Satz 1 Nr. 2 StVG -neu- [§ 4 Absatz 3 Satz 1 Nr. 2 StVG -alt-]):*

Der bisherige zeitliche Aufwand für die Bürgerinnen und Bürger beträgt pro Fall ca. 867 Minuten und wird im neuen System auf 706 Minuten geschätzt (-159 Minuten).

Nach einer Internetrecherche der Preise verändern sich die Sachkosten von bisher 245,60 Euro auf neu ca. 645,60 Euro (+400,00 Euro) bedingt durch veränderte Seminarkosten:

Maßnahmeteil	Zeit/Betrag (alt)	Zeit/Betrag (neu)
<u>Zeitlicher Aufwand</u>		
Gruppensitzungen Fahrschule	(4*135=) 540 Minuten	(2*90=) 180 Minuten
Einzelsitzungen Verkehrspsychologischer Berater	-	(3*60 =) 180 Minuten
Hausaufgaben	-	120 Minuten
Fahrprobe à 90 Minuten	90 Minuten	-
Anfahrt Fahrschule (eigene Schätzung)	(5*40 Minuten) 200 Minuten	200 Minuten
Auswertung Anordnung der FeB	37 Minuten	28 Minuten
Gesamt	867 Minuten	708 Minuten
<u>Sachaufwand</u>		
Seminarkosten (Internetrecherche)	200,00 €	600,00 €
Fahrtkosten (eigene Schätzungen)	45,00 €	45,00 €
Sonstige Kosten (Porto etc.)	0,60 €	0,60 €
Gesamt	245,60 €	645,60 €

Bei einer prognostizierten zusätzlichen Anzahl von 15 500 Personen in dieser Maßnahmestufe, von denen entsprechend KBA-Schätzungen 16 Prozent (2 480 Personen) der Anordnung zur Teilnahme an der Schulung nicht nachkommen werden (Fallzahl = 13 020), ergibt sich pro Fall eine neue Belastung i. H. v. 708 Minuten und 645,60 Euro Sachkosten (insgesamt 153 636 Stunden, 8 405 712 Euro).

Für die bisherige Personenzahl in dieser Maßnahmestufe (25 000) (Fallzahl abzüglich der o. g. 16 Prozent Nichtteilnehmer = 21 000), ergibt sich durch die Änderung der Schulungsstruktur pro Fall eine Verringerung der zeitlichen Belastung i. H. v. 159 Minuten und eine Mehrbelastung von 400,00 Euro bei den Sachkosten (insgesamt ca. -55 650 Stunden, 8 400 000 Euro).

In der 2. Maßnahmestufe kommt es somit für die Bürgerinnen und Bürger zu einem Mehraufwand von 97 986 Stunden und 16,8 Mio. Euro.

3. *Maßnahmenstufe (Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 4 Absatz 5 Satz 1 Nr. 3 StVG -neu- [§ 4 Absatz 3 Satz 1 Nr. 3 StVG -alt-]):*

In dieser Maßnahmenstufe ist die FeB aufgrund verschiedener Fallkonstellationen verpflichtet, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Der zeitliche Aufwand für die Bürgerinnen und Bürger setzt sich aus dem Beratungsbedarf und den verschiedenen Bearbeitungsschritten zusammen und stellt sich wie folgt dar:

Maßnahmeart	Zeit (alt)	Zeit (neu)	Veränderung
Entzug bei Erreichen der Punktegrenze	35 Minuten	25 Minuten	-10 Minuten
Entzug wegen Nichtteilnahme am Seminar / der Schulung oder negativem Fahreignungsgutachten	29 Minuten	25 Minuten	- 4 Minuten

Die Sachkosten werden mit 0,60 Euro angesetzt. Durch die VZR-Reform verringert sich der zeitliche Aufwand (einfachere Bearbeitung aufgrund einfacherer Regelungen). Insgesamt belaufen sich der Zeit- und Sachaufwand einer Entziehung der Fe auf 25 Minuten und 0,60 Euro pro Fall.

Die Fallzahlen entwickeln sich nach KBA-Schätzungen wie folgt:

Entziehungen aufgrund des Erreichens der Punktegrenze: + 100,

Entziehungen aufgrund der Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung: + 2 480

Der Erfüllungsaufwand für diese Fallgruppen gestaltet sich wie folgt:

Maßnahmeart	Fallzahl	Änderung Zeitaufwand	Änderung Sachkosten
<u>Änderung aufgrund des neuen Bearbeitungsaufwandes im „Bestand“</u>			
Entzug bei Erreichen der Punktegrenze	5.000	-10 Minuten	
Entzug wegen Nichtteilnahme am Seminar / der Schulung oder negativem Fahreignungsgutachten	4.000	-4 Minuten	
<u>Änderungen aufgrund der Erhöhung der Fallzahlen</u>			
Entzug bei Erreichen der Punktegrenze	100	25 Minuten	0,60 €
Entzug wegen Nichtteilnahme am Seminar / der Schulung	2.480	25 Minuten	0,60 €
Gesamt	2.580	25 Minuten	0,60 €

Die Vereinfachungen durch das neue Fahreignungs-Bewertungssystem führen bei der bisherigen Anzahl an Entziehungen zu einer zeitlichen Entlastung von insgesamt 1 100 Stunden (Entziehung wg. Erreichens der Punktegrenze -833 h pro Jahr und bei den bisherigen Entziehung wg. der Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung -267 h). Für die zusätzlichen Entziehungsfälle ergibt sich eine zeitliche Mehrbelastung von 1 075 Stunden und zusätzliche Sachkosten i. H. v. 1 548 Euro.

Insgesamt ergibt sich bei den Entziehungen eine jährliche zeitliche Entlastung für die Zuwiderhandelnden von ca. 25 Stunden und eine jährliche finanzielle Mehrbelastung 1 548 Euro.

Neuerteilung der FE und Fahreignungsüberprüfungen:

Resultierend aus den Veränderungen bei den Entziehungen steigt die Zahl an Anträgen auf eine Neuerteilung der Fe. Der Zeit- und Sachaufwand wird unterschieden für Antragstellungen mit positivem bzw. negativem Gutachten der Medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) und Anträgen auf Neuerteilung wg. Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung. Die MPU selber dauert mit Wartezeiten vor Ort in der Begutachtungsstelle ca. 4 Stunden (Internetrecherche). Der Zeitaufwand umfasst gem. Leitfaden Erfüllungsaufwand die Wegezeiten, die Bearbeitung des Antrags und Beratung in der FeB und beträgt für eine Neuerteilung der FE mit positivem Gutachten insgesamt 404 Minuten pro Fall sowie bei Neuerteilungsverfahren mit negativem

Gutachten zusätzlich 379 Minuten (gesamt 783 Minuten).

Die Neuerteilung aufgrund der Entziehung wegen Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung erfolgt erst nach Absolvierung des Seminars. Insgesamt müssen hier 954 Minuten (altes Seminar) bzw. 804 Minuten (neues Fahreignungsseminar) pro Fall angesetzt werden. Die Sachkosten variieren analog zu den Wegezeiten in Abhängigkeit der Anzahl an Fahrten zu den jeweiligen Institutionen.

Aufgrund der ermittelten Zeitwerte und Sachkosten pro Fall und den zugrunde gelegten Fallzahlen für Anträge auf Neuerteilungen wegen vorangegangener Entziehung ergibt sich folgender jährliche Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger. In den Fällen, bei denen ein Gutachten erforderlich ist (Neuerteilungen wg. Erreichens der Punktegrenze) wird von einer Quote von 38 Prozent an negativen Gutachten ausgegangen (s. o.). Dies bedeutet, dass von den zusätzlichen Entziehungen wegen Erreichens der Punktegrenze (100) 62 Fälle mit einem Zeitaufwand von 404 Minuten und Sachaufwands von 27 Euro pro Fall bewertet werden. 38 Fälle erhalten im ersten Versuch ein negatives Gutachten und müssen den Verwaltungsprozess erneut durchlaufen und werden daher mit 783 Minuten (404 Min. + 379 Min.) und 45 Euro Sachkosten pro Fall angesetzt. Für die zusätzlichen Neuerteilungen aufgrund der Entziehungen wg. Nicht-Teilnahme an der angeordneten Schulung (2 480) werden ca. 804 Minuten angesetzt. Die bisherigen Neuerteilungen aufgrund der Entziehungen wg. Nicht-Teilnahme an der angeordneten Schulung (4 000) werden durch die Vereinfachungen des Seminars pro Fall um 150 Minuten kürzer, aber auch aufgrund der neuen Seminarstruktur 400 Euro teurer. Die Neuerteilung aufgrund eines negativen Gutachtens im Zuge der Fahreignungsüberprüfung beträgt insgesamt 718 Minuten (314 Min. + 404 Min.), da ein Antrag auf Neuerteilung gestellt werden muss.

Änderung des jährlichen Zeit- und Sachaufwands der Bürgerinnen und Bürger für Neuerteilungen der Fe und Fahreignungsüberprüfungen						
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Sachaufwand je Fall in €	Fallzahl	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachaufwand (in €)
1.	Zusätzliche Neuerteilungen aufgrund von Entziehung wg. Erreichens der Punkte-Schwelle mit positivem Gutachten	404	27,00	62	417	1.674
2.	Zusätzliche Neuerteilungen aufgrund von Entziehung wg. Erreichens der Punkte-Schwelle mit negativem Erstgutachten	783	45,00	38	496	1.710
3.	Zusätzliche Neuerteilungen aufgrund der Entziehung wg. Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung	804	663,00	2.480	33.232	1.644.240
4.	Änderung der bisherigen Neuerteilungen aufgrund der Entziehung wg. Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung	-150	400,00	4.000	-10.000	1.600.000
Summe					24.145	3.247.624

Für die Neuerteilungen der Fe nach Entziehung ergibt sich ein Anstieg des jährlichen Zeitaufwands von ca. 24 000 Stunden und des Sachaufwands von ca. 3,2 Mio. Euro.

Für die sich nicht normgerecht verhaltenden Bürgerinnen und Bürger ergibt sich insgesamt durch die VZR-Reform ein jährlicher Anstieg des Zeitaufwands von ca. 132 000 Stunden sowie der Sachkosten von ca. 20 Mio. Euro

Jährlicher Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger			
	Vorgabe/Prozess	Zeitaufwand in Stunden	Sachaufwand in €
1.	Ermahnungen (1. Maßnahmenstufe)	9.900	0
2.	Verwarnungen und Anordnungen von Schulungen (2. Maßnahmenstufe)	97.986	16.805.712
3.	Entziehungen der Fe durch die FeB (3. Maßnahmenstufe)	-25	1.548
4.	Neuerteilungen der Fe durch die FeB	24.145	3.247.624
	Summe jährlicher Aufwendungen	132.006	20.054.884

Neben den Sachkosten muss auch ein Anstieg der Gebührenzahlungen durch die Zuwiderhandelnden getragen werden (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Nach der Umsetzung der Reform wird damit gerechnet, dass sich die bereits im VZR mit Punkten registrierten Personen mit dem neuen Fahreignungs-Bewertungssystem auseinandersetzen. Von den derzeit ca. 11,7 Mio. im VZR enthaltenen Bürgerinnen und Bürgern sind etwa 20 Prozent ohne Punkte registriert (Angaben des KBA). Es wird davon ausgegangen, dass sich die restlichen ca. 9,36 Mio. Personen mit frei zugänglichen Informationen über die Änderung der Gesetzeslage vertraut machen (Zeitaufwand pro Person ca. 60 Min. – eigene Schätzung). Dies ergibt einen einmaligen Aufwand von 9,36 Mio. Stunden. Darüber hinaus wird einmalig der Beratungsbedarf seitens der Bürgerinnen und Bürger ansteigen. Da ein Großteil der registrierten Nutzer mit Beratungsbedarf sich mit den FeB oder dem KBA auch ohne VZR-Reform in Verbindung gesetzt hätte, wird davon ausgegangen, dass nur die derzeit ca. 230 000 Personen aus den Maßnahmenstufen 1 bis 3 akuten telefonischen Beratungsbedarf in der Umstellungsphase haben. Bei einem geschätzten Aufwand von ca. 20 Minuten pro Fall ergibt sich hier ein Mehraufwand von ca. 76 700 Stunden. Letztlich wird nach Schätzungen des KBA damit gerechnet, dass im ersten Jahr der Umstellung 300 000 zusätzliche Anträge auf Privatauskunft durch die Bürgerinnen und Bürger gestellt werden. Bei einem geschätzten Aufwand von ca. 10 Minuten und 0,65 Euro Sachkosten pro Fall ergibt sich hier ein Mehraufwand von 50 000 Stunden und

195 000 Euro. Insgesamt entsteht durch die VZR-Reform ein einmaliger Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger von ca. 9,5 Mio. Stunden und ca. 195 000 Euro Sachkosten.

b) Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ergibt sich aus inhaltlichen und zeitlichen Änderungen von Tätigkeiten betroffener Wirtschaftsbereiche. Die Änderungen der gesetzlichen Grundlagen im Rahmen der VZR-Reform betreffen grundsätzlich die Wirtschaftstätigkeit der Fahrschulen und der verkehrspsychologischen Berater.

Gesamtübersicht Erfüllungsaufwand

Insgesamt ergibt sich für die Wirtschaft (Fahrschulen und verkehrspsychologische Berater) durch die Überführung der Aufbauseminare bzw. verkehrspsychologischen Beratungen in das neue Fahreignungsseminar ein Mehraufwand für Personal von ca. 6,3 Mio. Euro und für Sachkosten von ca. 1,3 Mio. Euro. Einmaliger Erfüllungsaufwand aufgrund von Schulungsmaßnahmen fällt bei den Fahrlehrern i. H. v. 4,8 Mio. Euro für Personal und i. H. v. 1,8 Mio. Euro für Sachkosten und bei den verkehrspsychologischen Beratern i. H. v. ca. 519 000 Euro für Personal und ca. 194 000 Euro für Sachkosten an. Die Änderungen des Personal- und Sachaufwands werden auch durch entsprechende Einnahmeänderungen begleitet, die unter „Weitere Kosten“ dargestellt sind.

Darstellung der Fallzahlen:

Es wird davon ausgegangen, dass dieselbe Zahl an berechtigten Fahrschulen für Aufbauseminare auch künftig die Fahreignungsseminare anbieten werden. Laut Auskunft der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände besitzen 6 000 Fahrschulen eine solche Berechtigung. Es wird damit gerechnet, dass pro berechtigte Fahrschule ein Fahrlehrer die Durchführung der Seminare absolviert, insgesamt 6 000 Fahrlehrer. Laut Angaben des Registers der amtlichen anerkannten verkehrspsychologischen Berater sind in Deutschland rd. 645 verkehrspsychologische Berater tätig.

Die nachfolgenden Berechnungen stützen sich auf die prognostizierten Fallzahlen in den Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems (s. Bürgerinnen und Bürger).

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Der jährliche Erfüllungsaufwand entsteht aufgrund der Überführung der Aufbauseminare und verkehrspsychologischen Beratungen in die Maßnahme Fahreignungsseminar und betrifft die Wirtschaftsbereiche Fahrschulen und verkehrspsychologische Berater. Nach bisheriger Gesetzeslage besteht das Aufbauseminar aus vier Gruppensitzungen mit einer Teilnehmerzahl von ca. 12 Personen und einer Dauer pro Sitzung von 135 Minuten zuzüglich einer Fahrprobe von insge-

samt 90 Minuten für drei Personen (30 Min. Fahrtzeit pro Teilnehmer). Somit ergeben sich pro Jahr 12 167 Termine (36 500 Teilnehmer pro Jahr / 12 Teilnehmer pro Sitzung x 4 Sitzungen pro Aufbauseminar = 12 167). Bei 135 Minuten für die Durchführung eines Sitzungstermins und 35 Minuten Vor- bzw. Nachbereitungszeit pro Seminarteilnehmer ergibt sich insgesamt ein Zeitaufwand von ca. 113 000 Stunden pro Jahr ((135 Min. + (35 Min. x 12 Teilnehmer = 420 Min.)) / 60 x 12 167 = 112 544 h). Hinzu kommt ein Zeitaufwand i. H. v. 18 250 Stunden für die Fahrproben im Rahmen des Aufbauseminars ((36 500 x (30 Min./60) = 18 250 h). Insgesamt beträgt der Zeitaufwand für die Durchführung des bisherigen Aufbauseminars 130 794 Stunden.

Die edukative Teilmaßnahme im Rahmen des Fahreignungsseminars wird künftig aus zwei Modulen à 90 Min. bestehen. Die Gruppengröße kann dabei maximal 3 Teilnehmer betragen. Bei künftig 34 020 Teilnehmern (40 500 Anordnungen abzgl. 16 % = 6 480 Nicht-Teilnehmer) ergeben sich 22 680 Termine pro Jahr (34 020 Teilnehmer pro Jahr / 3 Teilnehmer pro Sitzung x 2 Sitzungen pro Fahreignungsseminar = 22 680). Bei 90 Minuten Durchführungszeit und 45 Minuten Vor- und Nachbereitungszeit pro Teilnehmer ergibt sich ein neuer jährlicher Zeitaufwand von 85 050 Stunden ((90 Min. + (45 Min. x 3 Teilnehmer) = 135 Min.)) / 60 x 22 680 = 85 050 h). Insgesamt führt die Einführung des Fahreignungsseminars zu einem Rückgang des Zeitaufwands von 45 744 Stunden pro Jahr (130. 94 h – 85 050 h). Wird ein Stundensatz von 50 Euro für den Seminarleiter zugrunde gelegt (s. Sturzbecher et al. 2012, unveröffentlicht), kommt es zu einem Rückgang der Personalkosten der Fahrschulen i. H. v. ca. 2,3 Mio. Euro (45 .744 h x 50 Euro/h = 2 287 200 Euro) für die Durchführung der Seminare. Darüber hinaus unterliegen die Seminarleiter neuerdings im Rahmen ihrer Fortbildungspflicht einem einjährigen Turnus nach dem Erwerb der Erstqualifizierung. Bislang umfasste die vorgeschriebene Fortbildung eine dreitägige Schulung alle vier Jahre. Die tägliche Fortbildungsdauer umfasst jeweils 8 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten. Durch den einjährigen Turnus erhöht sich der jährliche Zeitaufwand für die Fortbildung um 90 Minuten pro Seminarleiter ((8 x 45 Min.) x 3 / 4 Jahre = 270 Min. pro Jahr (alte Regelung) vs. 8 x 45 Min. = 360 Min. pro Jahr (neue Regelung)). Dies führt zu höheren Personalkosten der Fahrschulen für die künftige Fortbildung i. H. v. 450 000 Euro (90 Min. / 60 x 50 Euro/h = 75 Euro x 6 000 = 450 000 Euro).

Insgesamt ergibt dies einen Rückgang der Personalaufwendungen von ca. 1,8 Mio. Euro (-2 287 200 Euro + 450 000 Euro = -1 837 200 €).

Für die Berechnung des Rückgangs der Sachkosten wird davon ausgegangen, dass Overheadkosten i. H. v. 20 Prozent der Personalkosten für die Nutzung der Fahrschulräumlichkeiten, der Verwendung von Lehr- und Lernmitteln etc. angemessen sind (s. Sturzbecher et al. 2012) (2 287 200 Euro x 0,2 = 457 440 Euro). Darüber hinaus entfallen die Sachkosten für die Durch-

führung der Fahrproben. Dabei wird angenommen, dass im Rahmen einer durchschnittlichen Fahrprobe von 90 Minuten Dauer 45 km zurückgelegt wurden ($45\text{km} \times 0,30 \text{ Euro/km} \times 12\,167 \text{ Fahrproben} = 164\,255 \text{ Euro}$).

Die Kosten der Überwachung der Durchführung der Aufbaueminare, die bislang in einem zweijährigen Turnus vorgeschrieben ist, ändern sich nicht. Letztlich unterliegen die Seminarleiter nach neuem Recht im Rahmen ihrer Fortbildungspflicht einem einjährigen Turnus nach dem Erwerb der Erstqualifizierung. Bislang umfasste die vorgeschriebene Fortbildung eine dreitägige Schulung alle vier Jahre, die rd. 350 Euro kostete (Internetrecherche). Die bisherigen Schulungskosten ergeben auf vier Jahre und die Anzahl an Fahrlehrern umgelegt Sachkosten i. H. v. 525 000 Euro pro Jahr ($350 \text{ Euro} / 4 \text{ Jahre} \times 6\,000 = 525\,000 \text{ Euro pro Jahr}$). Bei angenommenen Schulungskosten von ca. 117 Euro pro Tag ($350 \text{ Euro} / 3 = 117 \text{ Euro}$) ergeben sich nach der Neuregelung Sachkosten i. H. v. 702 000 Euro pro Jahr ($117 \text{ Euro} \times 6\,000 = 702\,000 \text{ Euro pro Jahr}$). Durch die neuen Fortbildungsvorschriften ergibt sich somit für die Fahrschulen eine Erhöhung der Sachkosten von ca. 177 000 Euro pro Jahr ($702\,000 \text{ Euro} - 525\,000 \text{ Euro} = 177\,000 \text{ Euro}$).

Insgesamt ergibt sich für die Fahrschulen ein Rückgang des jährlichen Sachaufwands i. H. v. ca. 445 000 Euro ($177\,000 \text{ Euro} - 164\,255 \text{ Euro} - 457\,440 \text{ Euro} = -444\,695 \text{ Euro}$).

Nach der bisherigen Gesetzeslage haben derzeit Zuwiderhandelnde in der 2. Maßnahmenstufe die Möglichkeit, an einer verkehrspsychologischen Beratung teilzunehmen, wenn innerhalb der letzten fünf Jahre bereits ein Aufbauseminar absolviert wurde. Der Zeitaufwand für eine verkehrspsychologische Beratung beträgt im Durchschnitt 4 Stunden inkl. Vor- und Nachbereitung (s. BDP 2011). Durch den Wegfall der 3 700 freiwilligen verkehrspsychologischen Beratungen pro Jahr ergibt sich damit eine zeitliche Entlastung von 14 800 Stunden ($3\,700 \times 4 \text{ h} = 14\,800 \text{ h}$). Die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars umfasst zukünftig drei Einzelsitzungen à 60 Minuten. Hinzu kommen noch Vor- und Nachbereitungszeiten von ca. 45 Minuten pro Teilnehmer und Sitzung. Dies ergibt bei einer Teilnehmerzahl von 34.020 einen Zeitaufwand von ca. 179 000 Stunden ($105 \text{ Min.} / 60 \times 3 \text{ Sitzungen} \times 34\,020 \text{ Teilnehmer} = 178\,605 \text{ h}$). Bei einem Stundenlohnsatz i. H. v. 50,30 Euro (s. Leitfaden Erfüllungsaufwand, Bereich Gesundheits- und Sozialwesen) errechnet sich ein jährlicher Mehraufwand für Personal der verkehrspsychologischen Berater von ca. 8,2 Mio. Euro ($178\,605 \text{ h} - 14\,800 \text{ h} = 163\,805 \times 50,30 \text{ Euro/h} = 8\,239\,392 \text{ Euro}$).

Darüber hinaus muss ein anerkannter verkehrspsychologischer Berater bislang im zweijährigen Turnus eine Fortbildung oder Praxisberatung im Umfang von 16 Stunden absolvieren. Gemäß der Neuregelung muss jeder verkehrspsychologische Berater jedes Jahr eine Fortbildung im Umfang von mindestens 6 Stunden nachweisen. Daraus resultiert pro verkehrspsychologischem Berater jährlich eine zeitliche Entlastung von 2 Stunden ($16 \text{ h} / 2 \text{ Jahre} = 8 \text{ h pro Jahr vs. } 6 \text{ h pro Jahr}$). Dadurch gehen die Personalkosten für Fortbildung insgesamt um ca. 65 000 Euro pro Jahr zurück ($2 \text{ h} \times 50,30 \text{ Euro/h} \times 645 = 64 887 \text{ Euro}$). Insgesamt ergibt sich eine jährliche Mehrbelastung für Personal i. H. v. ca. 8,2 Mio. Euro ($8 239 392 \text{ Euro} - 64 887 \text{ Euro} = 8 174 505 \text{ Euro}$).

Bei der Berechnung der Sachkosten wird wieder von einer Overhead-Pauschale von 20 Prozent der Lohnkosten ausgegangen. Somit kann ein Mehraufwand der Sachkosten für die geschäftsmäßige Infrastruktur und Räumlichkeiten sowie Dokumentationsmaterialien kalkuliert ($8 239 392 \times 0,2 = 1 647 878 \text{ Euro}$) werden. Darüber hinaus muss ein anerkannter verkehrspsychologischer Berater bislang im zweijährigen Turnus eine Fortbildung oder Praxisberatung im Umfang von 16 Stunden absolvieren und die Fortschreibung als amtlich anerkannter Berater beantragen. Werden die Kosten für eine solche Fortbildung (450 Euro laut Angaben der Deutschen Psychologen Akademie) und die Kosten für die Fortschreibung der Anerkennung (215 Euro, laut Qualitäts-Sicherungssystem BDP 2012) auf die Jahre und die Anzahl der verkehrspsychologischen Berater (Fallzahl 645) umgelegt, ergibt sich eine derzeitige Belastung von ca. 214 000 Euro pro Jahr ($665 \text{ Euro} / 2 \text{ Jahre} \times 645 = 214 463 \text{ Euro}$). Gemäß der Neuregelung muss jeder verkehrspsychologische Berater jedes Jahr eine Fortbildung im Umfang von mindestens 6 Stunden nachweisen. Darüber hinaus müssen sich die verkehrspsychologischen Berater künftig jedes zweite Jahr einer Vor-Ort-Prüfung durch den Träger eines Qualitätssicherungssystems unterziehen. Wird davon ausgegangen, dass die Kosten für die eintägige Fortbildung der Hälfte der derzeitigen Kosten für ein Weiterbildungsseminar betragen ($450 \text{ Euro} / 2 = 225 \text{ Euro}$) und die Überwachungskosten ähnlich den derzeitigen Kosten für die Überwachung der Aufbau-seminare sind (498,60 Euro, s. Sturzbecher et al. 2012), ergeben sich nach der Neuregelung jährlich Sachkosten i. H. v. ca. 306 000 Euro ($(498,60 \text{ Euro} / 2 + 225 \text{ Euro}) \times 645 = 305 924 \text{ Euro}$). Im Saldo ergibt sich ein Anstieg der Sachkosten pro Jahr für Fortbildung und Überwachung von ca. 91 000 Euro ($305 924 \text{ Euro} - 214 463 \text{ Euro} = 91 461 \text{ Euro}$). Insgesamt kommt es zu einem Anstieg der Sachkosten für die verkehrspsychologischen Berater pro Jahr von ca. 1,7 Mio. Euro ($1 647 878 \text{ Euro} + 91 461 \text{ Euro}$).

Damit entsteht für die Wirtschaft ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand i. H. v. 6,4 Mio. Euro für Personal und i. H. v. 1,3 Mio. Euro für Sachkosten.

Einmaliger Erfüllungsaufwand

Für die Ermittlung des einmaligen Erfüllungsaufwands werden die Umstellungskosten der einzelnen Wirtschaftsbereiche auf die Neuregelungen des Fahreignungsbewertungs-Systems herangezogen. Grundsätzlich betroffen sind die Fahrschulen und verkehrspsychologischen Berater. Es wird wie oben davon ausgegangen, dass 6 000 Fahrschulen eine Seminarberechtigung besitzen und dass pro berechnete Fahrschule ein Fahrlehrer die Durchführung der Seminare absolviert. Um auch zukünftig die Fahreignungsseminare anbieten zu können, müssen die Seminarleiter über die neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen und Lerninhalte der edukativen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars geschult werden. Die Schulung der bisherigen ASP-Seminarleiter erfolgt in einer zweitägigen Anschlussqualifizierung (s. Sturzbecher et al. 2012). Wird der o.g. Lohnkostensatz von 50 Euro/h für die Seminarleiter angesetzt, ergibt sich damit ein einmaliger Personalaufwand für die Fahrlehrer von 4,8 Mio. Euro ($6\,000 \times 16 \text{ h} \times 50 \text{ Euro/h} = 4\,800\,000 \text{ Euro}$). Hinzu kommen noch geschätzte Sachkosten für die Teilnahmegebühr (eigene Schätzung 300 Euro) des Fortbildungskurses i. H. v. 1,8 Mio. Euro ($6.000 \times 300 \text{ Euro} = 1\,800\,000 \text{ Euro}$).

Für die Schulung der ca. 645 in Deutschland tätigen verkehrspsychologischen Berater werden analog zur Schulung der Fahrlehrer zwei Tage für eine Fortbildung über das neue Fahreignungsbewertungssystem angesetzt. Bei Lohnkosten von 50,30 Euro /h (s. Leitfaden Erfüllungsaufwand) ergibt sich damit ein einmaliger Erfüllungsaufwand von ca. 519.000 Euro ($645 \times 16 \text{ h} \times 50,30 \text{ Euro /h} = 519\,096 \text{ Euro}$). Hinzu kommen noch geschätzte Sachkosten für die Teilnahmegebühr (eigene Schätzung 300 Euro) des Fortbildungskurses i. H. v. 193 500 Euro ($645 \times 300 \text{ Euro} = 193\,500 \text{ Euro}$). Insgesamt ergibt sich für die Wirtschaft ein einmaliger Erfüllungsaufwand i. H. v. 5,3 Mio. Euro für Personal und i. H. v. 2 Mio. Euro für Sachkosten.

c) Verwaltung

Für die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung ist zu unterscheiden zwischen dem jährlichen Zeit- und Sachaufwand, der in den Fahrerlaubnisbehörden (Länder/Kommunen) durch Veränderungen des zeitlichen Aufwands für einzelne Tätigkeiten und der geänderten Fallzahlen durch die neuen Vorgaben anfällt, und dem jährlichen Erfüllungsaufwand der beim KBA (Bund) durch die VZR-Reform sowie die Umstellung auf Vollautomatisierung und elektronische Registerführung resultiert.

Darüber hinaus wird der einmalige Erfüllungsaufwand in den Verwaltungsbehörden des Bundes (KBA) und der Länder/Kommunen (Fahrerlaubnis-, Bußgeldbehörden) zur Umstellung des VZR auf das FaER einschließlich der Vollautomatisierung beim KBA bestimmt.

Gesamtübersicht Erfüllungsaufwand

Der gesamte Personal- und Sachaufwand in den Verwaltungsbehörden für die Umsetzung der VZR-Reform und die Umstellung auf ein vollautomatisiertes FaER beim KBA gestaltet sich wie folgt:

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung aufgrund der VZR-Reform und der Umstellung auf Vollautomatisierung/elektronische Registerführung im KBA in €					
	Vorgabe/Prozess	Personalaufwand jährlich	Personalaufwand einmalig	Sachaufwand jährlich	Sachaufwand einmalig
1.	Schulungen und Anpassungen von internen Prozessabläufen in den FeB		1.855.845		
2.	Zusätzliche Ermahnungen durch die FeB (1. Maßnahmenstufe)	702.087		190.243	
3.	Zusätzliche Verwarnungen und Anordnungen von Schulungen durch die FeB (2. Maßnahmenstufe)	208.460		56.486	
4.	Zusätzliche Entziehungen der Fe bei den FeB	76.145		15.070	
5.	Zusätzliche Neuerteilungen der Fe und Fahreignungsüberprüfungen durch die FeB	116.397		23.036	
	Summe Erfüllungsaufwand der FeB	1.103.089	1.855.845	284.834	
6.	Anpassungen von internen Prozessabläufen in den Bußgeldbehörden		96.799		
	Summe Erfüllungsaufwand der Bußgeldstellen		96.799		
7.	Schulungen und Anpassungen von internen Prozessabläufen im KBA aufgrund der VZR-Reform		2.252.287		1.030.443
8.	Schulungen und Anpassungen von internen Prozessabläufen im KBA aufgrund der Vollautomatisierung/elektronischen Registerführung	-1.471.794	3.985.675	-550.000	-199.130
	Summe Erfüllungsaufwand des KBA	-1.471.794	6.237.962	-550.000	831.313
9.	Anpassungen von internen Prozessabläufen im EBA		600		
10.	Bearbeitung des File-Transfers im EBA	400			
	Summe Erfüllungsaufwand aller Verwaltungsbehörden	-368.305	8.191.206	-265.166	831.313

Die Realisierung der VZR-Reform und Umstellung auf Vollautomatisierung/elektronische Registerführung im KBA bedeutet über alle Verwaltungsbehörden einen einmaligen Mehraufwand von ca. 9 Mio. Euro und eine jährliche Entlastung (teilweise ab 2021) von ca. 633 000 Euro. Die ggf. erforderlichen Mehrausgaben beim KBA werden im Kapitel des KBA gegenfinanziert.

Darstellung der Fallzahlen:

Im Rahmen der Verwaltung wird zwischen den Fallgruppen für die Bundes- und Länder/Kommunalverwaltung unterschieden.

Kommunen:

Nach Angaben des KBA gibt es bundesweit ca. 634 Fahrerlaubnisbehörden und 1 276 Bußgeldstellen.

Schulung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: Eigene Befragungen von verschiedenen Fahrerlaubnisbehörden und Bußgeldstellen ergaben ein zu schulendes Personal von ca. 6 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter pro FeB; insgesamt rd. 3 800 Personen. Das Personal in den Bußgeldstellen muss laut Angaben der befragten Behördenleiter nicht geschult werden.

Umstellung der Arbeitsprozesse aufgrund der VZR-Reform: Die Anpassungen der internen Prozessabläufe werden sowohl in den Bußgeldbehörden als auch in den FeB durch jeweils eine Person durchgeführt.

Bund (KBA):

Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Alle 180 Mitarbeiter des VZR werden über die Änderungen im Zuge der VZR-Reform und der Vollautomatisierung geschult. Hinzu kommen noch diverse Mitarbeiter, die insbesondere den befristeten zusätzlichen Auskunft- und Informationsbedarf der Bürgerinnen und Bürger bedienen sollen. Des Weiteren werden sowohl interne als auch externe IT-Spezialisten benötigt, welche die Softwareumstellung sowie die Erfassung des Papierbestandes unterstützen. Darüber hinaus können Stellen eingespart werden, nachdem 2020 die Vollautomatisierung und elektronische Registerführung umgesetzt worden ist. Eine genaue Aufschlüsselung des Personals wird bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes vorgenommen.

Die nachfolgenden Berechnungen stützen sich auf die prognostizierten Fallzahlen in den Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems (s. Bürgerinnen und Bürger).

Jährlicher Erfüllungsaufwand:

Mit Hilfe der eigenen Erhebungsdaten aus den Behörden wurden mittlere Bearbeitungszeiten für die jeweiligen Verwaltungstätigkeiten im Rahmen des Mehrfachtäter-Punktsystems in den Behörden ermittelt.

Länder/Kommunen (Fahrerlaubnisbehörden)

Der Zeitaufwand der Verwaltung in den FeB wird analog zur Ermittlung der Fallzahlen für die verschiedenen Vorgaben des StVG ausgewiesen. Hierbei erfolgt eine Gegenüberstellung der Arbeitsprozesse nach dem bisherigen Mehrfachtäter-Punktsystem und dem künftigen Fahreignungs-Bewertungssystem. Dies ist erforderlich, da sich nicht nur die Zeiten der einzelnen Tätig-

keiten, sondern auch gleichzeitig die zugrundeliegenden Fallzahlen aufgrund der gesetzlichen Änderungen potenziell ändern.

1. Maßnahmenstufe (Schriftliche Ermahnung durch die FeB):

Die FeB ist verpflichtet, bei Erreichen eines bestimmten Punktestands (alt 8, neu 4) den betroffenen Inhaber einer Fahrerlaubnis schriftlich zu ermahnen. Die Bearbeitung eines Falls der 1. Maßnahmenstufe dauert im Durchschnitt ca. 29 Minuten. Es wird angenommen, dass sich der Arbeitsablauf aufgrund der VZR-Reform für die 1. Maßnahmenstufe prinzipiell nicht ändern wird. Der Wegfall der Möglichkeit zur Punktereduzierung durch die Absolvierung eines freiwilligen Aufbauseminars bedeutet allerdings eine Entlastung der Verwaltungsbehörden um 5 Minuten pro Fall.

Im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 (BF 17) wird es künftig möglich sein, durch die Absolvierung eines freiwilligen Fahreignungsseminars die Eignung als Begleiter zu erlangen, falls die begleitende Person drei Punkte hat. Der Anteil der Personen, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen liegt nach eigener Schätzung bei 1 Prozent der gesamten jährlichen Teilnehmer aller bestandenen praktischen Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis. Bezogen auf das Jahr 2011 haben 427 290 Personen eine Fahrerlaubnis im Rahmen von BF 17 erhalten. (Quelle: KBA). Die relevante Fallzahl der Personen, die zur Erlangung der Eignung als Begleiter ein freiwilliges Fahreignungsseminar absolvieren würden beträgt daher 4 273. Der Zeitaufwand in den Behörden zur Bearbeitung der Teilnahmebescheinigung beträgt 5 Minuten pro Fall.

Aufgrund der ermittelten Zeiten und den zugrunde gelegten Fallzahlen kann die Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands der FeB bestimmt werden. Die betrachteten Fälle werden durch Mitarbeiter des mittleren Dienstes in den FeB bearbeitet (Stundensatz 27,90 Euro/h gemäß Leitfaden Erfüllungsaufwand). Bei einer Zunahme der Fallzahlen in der 1. Maßnahmenstufe um 54 000 und einem Wegfall der Bearbeitung der freiwilligen Aufbauseminare (-15 500) sowie der Zunahme an freiwilligen Teilnahmen am Fahreignungsseminar als Begleiter beim BF 17 (+4 273) ergibt sich ein jährlicher Personalmehraufwand in den FeB von ca. 702 000 Euro. Der Sachaufwand wird pauschal mit 7,56 Euro /h berücksichtigt (12 217 Euro im Jahr bei 202 Arbeitstagen, 8 Stunden Arbeitszeit pro Tag; s. Leitfaden Erfüllungsaufwand). Dadurch ergibt sich aufgrund der Fallzahlen der 1. Maßnahmenstufe ein zusätzlicher Sachaufwand von ca. 190 000 Euro .

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der 1. Maßnahmenstufe in den FeB						
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Dienst: 27,90 €/h)	Sachaufwand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €
1. 1. Maßnahmenstufe - Ermahnung - Information	29	13,49	3,65	54.000	728.190	197.316
2. Wegfall der freiwilligen Teilnahme am Aufbau-seminar	5	2,33	0,63	-15.500	-36.038	-9.765
3. Freiwillige Teilnahme am Fahreignungsseminar im Rahmen des BF 17	5	2,33	0,63	4.273	9.935	2.692
Summe					702.087	190.243

Insgesamt ergibt sich in der 1. Maßnamestufe eine jährliche Mehrbelastung für Personal in den FeB von ca.702 000 Euro und ein Anstieg des jährlichen Sachaufwands von ca. 190 000 Euro .

2. Maßnahmenstufe (Verwarnung und Anordnung einer Schulung):

Die FeB ordnet für betroffene Fahrerlaubnisinhaber bei einem Punktestand (alt 14, neu 6) die Teilnahme an einer Schulung an. Eine solche Anordnung dauerte bisher ca. 80 Minuten. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Zeitaufwand durch die Vereinfachungen des FaER zukünftig reduzieren wird. Die Ermittlung der relevanten Punkte wird durch die VZR-Reform um 10 Minuten verkürzt. Hinzu kommt ein reduzierter Beratungsbedarf für die betroffenen Zuwiderhandelnden durch die einfachere und transparentere gesetzliche Neuregelung (-9 Min.). Dadurch ergibt sich eine künftige Bearbeitungszeit von ca. 61 Minuten. Der Wegfall der Möglichkeit zur Punktereduzierung durch die Absolvierung einer verkehrspsychologischen Beratung bedeutet eine Entlastung der Verwaltungsbehörden um 6 Minuten pro Fall.

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der 2. Maßnahmenstufe in den FeB						
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Dienst: 27,90 €/h)	Sachaufwand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €
1. Zusätzliche Verwarnungen und Anordnungen von Schulungen (2. Maßnahmenstufe)	61	28,37	7,69	15.500	439.658	119.133
2. Vereinfachung der bisherigen Anordnungen von Schulungen	-19	-8,84	-2,39	25.000	-220.875	-59.850
3. Wegfall der freiwilligen Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung	6	2,79	0,76	-3.700	-10.323	-2.797
Summe					208.460	56.486

Insgesamt ergibt sich in der 2. Maßnamestufe eine jährliche Mehrbelastung für Personal in den FeB von ca. 208 000 Euro und ein Anstieg des jährlichen Sachaufwands von ca. 56 000 Euro .

3. Maßnahmenstufe (Entziehung der Fahrerlaubnis):

In der 3. Maßnahmenstufe ist die FeB verpflichtet, dem betroffenen Fahrerlaubnisinhaber bei einem bestimmten Punktestand (alt 18; neu 8) oder wenn Betroffene nicht in der festgesetzten Frist der Anordnung einer Schulung nachgekommen sind bzw. eine Teilnahmebescheinigung vorlegen.

Bislang dauert die Bearbeitung einer Entziehung, aufgrund Erreichens der Punktegrenze, ca. 144 Minuten pro Fall. Die Reduzierung der Ermittlung der relevanten Punkte und des Beratungsbedarfs durch die VZR-Reform verkürzt die Bearbeitungszeit um 20 Minuten. Der zeitliche Aufwand einer Entziehung aufgrund der Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung beträgt nach den bisherigen Rahmenbedingungen 94 Minuten und zukünftig 90 Minuten. In der Regel werden die betrachteten Fälle durch Mitarbeiter des gehobenen Dienstes in den FeB bearbeitet (Standardlohnsatz auf Kommunenebene 38,20 Euro /h entsprechend Leitfaden Erfüllungsaufwand).

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der Entziehungen in den FeB						
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (gehobener Dienst: 38,20 €/h)	Sachaufwand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €
1. 3. Maßnahmenstufe - Entziehung einer Fahrerlaubnis aufgrund Erreichens der Punkte-Schwelle (zusätzlich)	124	78,95	15,62	100	7.895	1.562
2. Vereinfachung der bisherigen Entziehungen einer Fahrerlaubnis aufgrund Erreichens der Punkte-Schwelle	-20	-12,73	-2,52	5.000	-63.667	-12.600
3. Zusätzliche Entziehungen der Fe aufgrund der Nicht-Teilnahme an einer Schulung	90	57,30	11,34	2.480	142.104	28.123
4. Vereinfachung der bisherigen Entziehungen der Fe aufgrund der Nicht-Teilnahme an einer Schulung	-4	-2,55	-0,50	4.000	-10.187	-2.016
Summe					76.145	15.070

Insgesamt ergibt sich in der 3. Maßnahmestufe ein Anstieg des jährlichen Personalaufwands in den FeB von ca. 76 000 Euro und des jährlichen Sachaufwands von ca. 15 000 Euro .

Neuerteilung von FE und Fahreignungsüberprüfungen:

Letztlich muss eine potenziell steigende Anzahl an Neuerteilungen und Fahreignungsüberprüfungen aufwandsmäßig erfasst werden. Die durchschnittliche Bearbeitungszeit für eine Neuerteilung der Fe mit positivem Gutachten beträgt 131 Minuten pro Fall. Bei Neuerteilungsverfahren mit negativem Gutachten müssen zusätzliche Tätigkeiten wie die Versagung der Neuerteilung sowie zusätzlicher Beratungsbedarf berücksichtigt werden. Dies führt zu einer durchschnittlichen Bearbeitungszeit von 159 Minuten pro Fall. Die Neuerteilung der Fe bei vorangegangener Entziehung aufgrund der Nicht-Teilnahme an der angeordneten Schulung beträgt ca. 66 Min. pro Fall, da insbesondere der Bearbeitungsaufwand für die Begutachtung entfällt. Der Zeitaufwand für die Fahreignungsüberprüfung im Rahmen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems wird mit 100 Minuten pro Fall angesetzt. Der Aufwand für die zusätzlich notwendige Entziehung der Fe ist bereits in den Berechnungen zum Aufwand für die Entziehungen abgebildet. In den Fällen, bei denen ein Gutachten erforderlich ist (Neuerteilungen wegen Erreichen der Punktegrenze und Fahreignungsüberprüfungen) wird w. o. von einer Quote von 38 Prozent an negativen Gutachten ausgegangen. Dies bedeutet, dass von den zusätzlichen Entziehungen wegen Erreichen der Punktegrenze (100) 62 Fälle mit einem Zeitaufwand von 131 Minuten bewertet werden. 38 Fälle er-

halten im ersten Versuch ein negatives Gutachten und müssen den Verwaltungsprozess erneut durchlaufen und werden daher mit 290 Minuten (131 Min. + 159 Min.) pro Fall angesetzt. Insgesamt ergibt sich durch die zusätzlichen Neuerteilungen aufgrund der Entziehung wg. Erreichens der Punktegrenze bzw. aufgrund der Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung ein Anstieg der Personalkosten von ca. 116 000 Euro sowie der Sachkosten von ca. 23 000 Euro.

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Fallbearbeitung der Neuerteilungen in den FeB						
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (gehobener Dienst: 38,20 €/h)	Sachaufwand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €
1. Neuerteilungen aufgrund von Entziehungen wg. Erreichens der Punkte-Schwelle mit positivem Gutachten (zusätzlich)	131	83,40	16,51	62	5.171	1.023
2. Neuerteilungen aufgrund von Entziehungen wg. Erreichens der Punkte-Schwelle mit negativem Erstgutachten (zusätzlich)	290	184,63	36,54	38	7.016	1.389
3. Neuerteilungen aufgrund der Entziehungen wg. Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung (zusätzlich)	66	42,02	8,32	2.480	104.210	20.624
Summe					116.397	23.036

Die gesamte jährliche Veränderung des Erfüllungsaufwands bei den Fahrerlaubnisbehörden setzt sich zusammen aus:

1. Maßnahmestufe:	Personalkosten	+ 702 000 €	Sachkosten	+ 190 000 €
2. Maßnahmestufe:	Personalkosten	+ 208 000 €	Sachkosten	+ 56 000 €
3. Maßnahmestufe:				
Entziehungen	Personalkosten	+ 76 000 €	Sachkosten	+ 15 000 €
Neuerteilungen:	Personalkosten	+ 116 000 €	Sachkosten	+23 000 €
Gesamt	Personalkosten	+ 1 103 000 €	Sachkosten	+ 284 000 €

Den gestiegenen Aufwendungen der Fahrerlaubnisbehörden stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Bund (KBA)

Darüber hinaus ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand im KBA im Zuge der Umsetzung der VZR-Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung. Diese wird im Zusammenhang mit der VZR-Reform nach Überführung ins FaER sukzessive bis 2016 (Vollautomatisierung) bzw. 2020 (elektronische Registerführung) vollzogen. Die einzelnen Personal- und Sachaufwendungsposten wurden vom KBA geschätzt.

Die Vollautomatisierung des VZR führt zu geänderten und komplexeren Arbeits- und Verfahrensabläufen in den Abteilungen „Zentrale Register“ und „Statistik“ im KBA. Hieraus erwachsen ab 2016 jährlich Personalkosten von ca. 240 000 Euro für strukturelle Veränderungen. Für die lau-

fende Pflege der Anwendungssoftware werden ab Mitte 2016 zusätzlich zwei Softwareentwickler der Entgeltgruppe E 11 benötigt (2 Stellen, Lohnsatz 39,42 Euro /h, pro Jahr 1 563 h - entspricht dem Personalkostensatz für nachgeordnete Bundesbehörden des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) - = ca. 123 000 Euro).

Aufgrund der durch die Vollautomatisierung eintretenden Verfahrensänderungen werden Personaleinsparungen generiert. Diese werden durch die interne Kompensation (im Umfang von ca. 9 Stellen) für die strukturellen Veränderungen und die Pflege der Anwendungssoftware ab 2021 im Umfang von dann noch 39 Stellen der Entgeltgruppe E 5 erwartet (48 Stellen, Lohnsatz 24,46 Euro /h, pro Jahr 1 563 h - entspricht dem Personalkostensatz des BMF - = ca. 1 835 000 Euro).

Im Saldo verringert sich damit der jährliche Personalaufwand im KBA ab 2021 rechnerisch um ca. 1,472 Mio. Euro.

Durch die Vollautomatisierung und die elektronische Registerführung werden Einsparungen ab 2021 in Höhe von rd. 550 000 Euro (Druck-, Papier-, Portokosten) erwartet. Davon sind 100 000 jährlich ab 2021 Portokosteneinsparungen

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Länder/Kommunen (Fahrerlaubnisbehörden/Bußgeldbehörden)

Der einmalige Personalaufwand für Schulungen und Prozessanpassungen in den Fahrerlaubnisbehörden und Bußgeldstellen stellt sich wie folgt dar:

Einmaliger Personalaufwand zur Schulung und Prozessanpassung in kommunalen Behörden						
Einmaliger Erfüllungsaufwand Fe-Behörde (n=634)						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter je Behörde	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1.	Mit der Vorgabe vertraut machen/interne Schulung der Mitarbeiter	8	6	30.432	33,05	1.005.778
2.	Anpassung von internen Prozessabläufen in der Fe-Behörde	8	2	10.144	38,20	387.501
3.	Konfiguration der Software (Softwareunternehmen)	24	1	15.216	30,40	462.566
Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und Prozessanpassung in den FeB						1.855.845
Einmaliger Erfüllungsaufwand Bußgeldbehörde (n=1.267)						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter je Behörde	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
4.	Anpassung von internen Prozessabläufen in der Bußgeldbehörde	2	1	2.534	38,20	96.799
Summe einmaliger Personalaufwand für Schulung und Prozessanpassung in den Bußgeldstellen						96.799

In den 634 FeB arbeiten im Durchschnitt je 6 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen des Mehrfachtäter-Punktsystems. Da das Qualifikationsniveau der Personen je nach Behörde variieren kann, wird im Mittel davon ausgegangen, dass eine Hälfte des Personals im gehobenen Dienst und die andere Hälfte im mittleren Dienst tätig ist (eigene Schätzungen nach Erfahrungswerten aus den befragten FeB).

Darüber hinaus sind zwei Mitarbeiter des gehobenen Dienstes (38,20 Euro/h) pro FeB etwa zwei Tage (16 h) mit der Anpassung der internen Prozessabläufe beschäftigt. Für die Konfiguration der Software in den FeB wird ein zeitlicher Aufwand für eine Person von ca. 24 Stunden und ein Lohnsatz i. H. V. 30,40 Euro/h. (Erbringung sonstiger wirtschaftlicher Dienstleistungen, mittleres Niveau) angesetzt. Der Personalaufwand erhöht sich somit um ca. 463 000 Euro. In den Bußgeldstellen ist lediglich eine Umstellung der programmtechnischen Arbeitsabläufe notwendig. Hier wird basierend auf Erfahrungswerten aus befragten Bußgeldstellen damit gerechnet, dass jeweils ein Mitarbeiter des gehobenen Dienstes (38,20 Euro/h) zwei Stunden mit der Anpassung der internen Prozessabläufe beschäftigt ist.

Der gesamte einmalige Erfüllungsaufwand auf kommunaler Ebene beläuft sich auf 1,95 Mio. Euro für Personal.

Bund (KBA)

Auch im KBA entstehen einmalige Umstellungsaufwendungen für die Umsetzung der VZR-Reform und der Vollautomatisierung sowie elektronischen Registerführung. Basierend auf den o. g. Fallzahlen zur Vollziehung der VZR-Reform und Vollautomatisierung im KBA kann der einmalige Erfüllungsaufwand bestimmt werden (Berechnungen basierend auf Angaben des KBA).

Einmaliger Personalaufwand zur Schulung und Prozessanpassung im KBA						
Tätigkeiten zur Umsetzung der VZR-Reform						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
1.	Planung und Umsetzung der VZR-Reform durch Mitarbeiter der Projektgruppe	1.592	19	30.248	37,37	1.130.368
2.	Zusätzliche Mitarbeiter für die Überleitung des Punktesystems in das Kategoriensystems	1.876	10	18.760	24,46	458.870
3.	Bearbeitung der erwarteten einmalig zusätzlichen 300.000 Privatauskünfte	3.126	6,25	19.538	24,46	477.887
4.	Beantwortung zusätzlicher, telefonischer Rückfragen zur neuen Rechtslage (50.000 Telefonate)	3.126	1	3.126	24,46	76.462
5.	Reformbedingter Wegfall einiger Eintragungen	-3.128	1	-3.128	24,46	-76.511
6.	Reformbedingte vermehrte Meldungen von Amts wegen (2013-2020)	4.692	1	4.692	24,46	114.766
7.	Schulung der Mitarbeiter des VZR über Inhalt der Reform	16	180	2.880	24,46	70.445
Summe einmaliger Personalaufwand für Tätigkeiten zur Umsetzung der VZR-Reform im KBA						2.252.287
Tätigkeiten zur Umsetzung der Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung						
	Tätigkeit	Zeitaufwand in Stunden je Mitarbeiter	Anzahl beteiligter Mitarbeiter	Gesamtzahl an Stunden	Lohnsatz in €/h	Einmaliger Personalaufwand in €
8.	Planung und Umsetzung der Vollautomatisierung + elektronischen Registerführung durch Mitarbeiter der Projektgruppe	2.803	36	100.908	38,80	3.915.230
9.	Schulung der Mitarbeiter des VZR für die Umsetzung der Vollautomatisierung	16	180	2.880	24,46	70.445
Summe einmaliger Personalaufwand für die Umsetzung der Vollautomatisierung + elektronischen Registerführung im KBA						3.985.675

Bewertet werden die Tätigkeiten in der Regel mit Stundenlohnsätzen der Entgeltgruppe E 5 auf Basis der BMF-Personalkostensätze für nachgeordnete Bundesbehörden. Lediglich bei den Arbeiten der Projektgruppe werden mittlere Stundenlohnsätze angesetzt, die sich aus der Gruppenzusammensetzung mit unterschiedlich entlohnten Mitarbeitern ergeben. Insgesamt ergibt sich für Schulungen des Personals und Prozessanpassungen im Zeitraum 2013 bis 2020 ein einmaliger Personalaufwand von ca. 6,2 Mio. Euro beim KBA (durchschnittlich ca. 775 000 Euro pro Jahr). Davon entfallen ca. 2,3 Mio. Euro auf die Umsetzung der VZR-Reform und knapp 4 Mio. Euro auf die Umstellung des VZR auf Vollautomatisierung und elektronische Registerführung. Teile des Aufwands der Projektgruppe entfallen auf die befristete Einstellung zweier zusätzlicher Softwareentwickler (anteilig für VZR-Reform: 520 h x 39,42 Euro /h (E 11) = 20 498 Euro und

für die Vollautomatisierung: $10\,722\text{ h} \times 39,42\text{ Euro/h (E 11)} = 422\,661\text{ Euro}$). Die ggf. erforderlichen Mehrausgaben beim KBA werden im Kapitel des KBA gegenfinanziert. Zusätzlich zu den einmaligen Personalaufwendungen kommen im Zeitraum 2012 bis 2020 noch weitere Investitionsaufwendungen durch bspw. die Inanspruchnahme Dritter bzw. die Beschaffung von spezieller Informations- und Kommunikationstechnologie hinzu. Darüber hinaus fallen für die zu erwartenden Arbeiten zusätzliche Reise-, Porto- und Druckkosten an. Im Rahmen der Vollautomatisierung können Druck- und Portokosteneinsparungen für den Projektzeitraum generiert werden. Summiert ergibt sich damit ein einmaliger Sachaufwand von ca. 831 000 Euro. Die zusätzlichen Sachaufwendungen im Zuge der VZR-Reform von ca. 1 Mio. Euro werden dabei zum Teil durch Einsparungen bei der Umsetzung der Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung von insgesamt ca. 199 000 Euro kompensiert. Die ggf. erforderlichen Mehrausgaben beim KBA werden im Kapitel des KBA gegenfinanziert.

Einmaliger Sachaufwand für Prozessanpassungen im KBA				
Sachaufwand zur Umsetzung der VZR-Reform				
	Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten	Kosten pro Aufwandsposten in €	Einmaliger Sachaufwand in €
1.	Unterstützung des KBA-Projektteams durch zwei externe Spezialisten für die Umsetzung der VZR-Reform (in Tagessätzen)	337	1.190	401.030
2.	Reformbedingte zusätzliche Sachkosten (Reisekosten, zusätzliche Hardware, Druckmehrkosten, Portomehrkosten)	---	---	629.413
	Summe einmaliger Sachaufwand für die Umsetzung der VZR-Reform im KBA			1.030.443
Sachaufwand zur Umsetzung der Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung				
	Aufwandsposten	Anzahl an Aufwandsposten	Kosten pro Aufwandsposten in €	Einmaliger Sachaufwand in €
3.	Unterstützung des KBA-Projektteams durch zwei externe Spezialisten für die Umsetzung der Vollautomatisierung (in Tagessätzen)	773	1.190	919.870
4.	Umsetzungsbedingte Änderung der Sachkosten (Saldo aus Reisekosten, Kosten für zusätzliche Hardware, Druck- und Portokosteneinsparungen im Projektzeitraum)	---	---	-1.119.000
	Summe einmaliger Sachaufwand für die Umsetzung der Vollautomatisierung + elektronischen Registerführung im KBA			-199.130

Mit Ausnahme der Änderungen der Druckkosten sind die Sachaufwendungen haushaltswirksam. Insgesamt sind einmalig Aufwendungen i. H. v. 1 700 400 Euro im Projektzeitraum haushaltswirksam.

3. Weitere Kosten

a) **Gebührenermittlung**

Die Kosten der VZR-Reform schlagen sich für die Bürgerinnen und Bürger in Gebührenzahlungen nieder. Diese fallen an für die jeweiligen Maßnahmen der FeB im Rahmen des Mehrfachtä-

ter-Punktsystems bzw. Fahreignungs-Bewertungssysteme sowie für die Fahreignungsüberprüfung und Neuerteilung der Fe. Die nachfolgend dargestellten Gebührensätze orientieren sich dabei an der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) bzw. an durchschnittlichen Gebührensätzen der in der Erhebung befragten Fahrerlaubnisbehörden, für den Fall, dass lediglich Rahmensätze in der GebOSt hinterlegt sind. Die dargestellten Gebühren erhöhen jeweils die Gesamtkosten für die im Abschnitt Erfüllungsaufwand dargestellten Fallgruppen.

Fall	Nr.	Gebührenpositionen	Gesetzliche Grundlage	Mittlere Gebührensätze in €
1. Maßnahmenstufe (Ermahnung)	1.	Gebühren für die schriftliche Verwarnung - Ermahnung	§ 1, Nr. 209 GebOSt	17,90
	2.	Postzustellgebühren*	§ 2 Auslagen GebOSt	2,51
2. Maßnahmenstufe (Verwarnung und Anordnung einer Schulung)	3.	Gebühren für die Anordnung der Schulung	§ 1, Nr. 210 GebOSt	25,60
	4.	Postzustellgebühren*	§ 2 Auslagen GebOSt	2,51
3. Maßnahmenstufe (Entziehung der Fahrerlaubnis - Überschreiten der 18 bzw. 8-Punkte-Schwelle)	5.	Gebühren für Entziehung aufgrund der Auswertung der vorliegenden Akte*	§ 1, Nr. 206 GebOSt	128,58
	6.	Postzustellgebühren*	§ 2 Auslagen GebOSt	2,51
	7.	Zangsweise Einziehung der Fe (Ordnungsverfügung, Hausbesuche inkl. Fahrtkosten [Annahme: 3 Besuche], Abschlussarbeiten)*	§ 1, Nr. 254 GebOSt	166,08
Anordnung nach Punktsystem nicht nachgekommen - Nicht-Teilnahme am Seminar (verwaltungsbahördliche Entziehung)	8.	Gebühren für Entziehung aufgrund der Nicht-Teilnahme am Seminar (zus. Kosten der zangsweisen Entziehung s.o.)*	§ 1, Nr. 206 GebOSt	116,08
	9.	Postzustellgebühren*	§ 2 Auslagen GebOSt	2,51
Neuerteilungen der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung	10.	Prüfung des Antrags	§ 1, Nr. 201 GebOSt	5,10
	11.	Erteilung der Fe nur mit Auswertung der Akte (Nicht-Teilnehmer am Seminar)*	§ 1, Nr. 202.3 GebOSt	109,50
	12.	Erteilung der Fe nach Anforderung Eignungsgutachten*	§ 1, Nr. 202.3 GebOSt	188,78
	13.	Anfrage KBA	§ 1, Nr. 145 GebOSt	3,30
	14.	Meldung an das Zentrale Fahrerlaubnisregister	§ 1, Nr. 126.2 GebOSt	1,00
	15.	Anfrage Bundeszentralregister	§ 2 Abs. 1, Nr. 803 JVKostO	13,00
	16.	Gebühren für das MPU-Gutachten inkl. Mehrwertsteuer	§ 1, Nr. 451.4 GebOSt	347,48

* Bei den gekennzeichneten Gebührenpositionen sind gemäß GebOSt Rahmensätze vorgesehen bzw. die Auslagen variieren je nach Postdienstleister der FeB. Die dargestellten Werte sind mittlere Gebührensätze, denen Erhebungsdaten von ausgewählten Fahrerlaubnisbehörden zugrundeliegen.

1. Maßnahmenstufe (Ermahnung):

Von den zusätzlich betroffenen Zuwiderhandelnden (jährlicher Erfüllungsaufwand, Fallzahl 54 000) sind insgesamt 20,41 Euro an Gebühren für die schriftliche Ermahnung (17,90 Euro, § 1, Nr. 209 GebOSt) sowie für die Postzustellung (2,51 Euro, § 2 Auslagen GebOSt) pro Fall zu entrichten. Insgesamt sind durch die Bürgerinnen und Bürgern für die gestiegene Zahl an Ermahnungen ca. 1,1 Mio. Euro zusätzlich (20,41 Euro/pro Fall x 54 000 = 1 102 140 Euro) zu entrichten. Davon entfallen ca. 966 000 Euro auf die FeB.

2. Maßnahmenstufe (Verwarnung und Anordnung einer Schulung):

Hier werden pro zusätzlichem Fall (15 500) 28,11 Euro an Gebühren fällig. Insgesamt ergibt sich für alle Verwarnungen und Anordnungen eine Gebührenbelastung der Bürgerinnen und Bürger von ca. 436 000 Euro.

3. Maßnahmenstufe (Entziehung):

Der Gebührenunterschied in der 3. Maßnahmenstufe lässt sich darauf zurückführen, dass bei 60 Prozent der zusätzlichen Entziehungen wegen Erreichens der Punktegrenze Zwangsmittel seitens der FeB angesetzt werden müssen (Erfahrungswerte der FeB). Der Gebührensatz für die 60 betroffenen Personen setzt sich dabei aus den Gebührenpositionen 5 bis 7 der Gebührenübersicht zusammen. Insgesamt werden ca. 23 000 Euro jährlich durch die Bürger aufgrund der zusätzlichen Entziehungen an die FeB entrichtet. Bei den zusätzlichen Entziehungen wegen Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung wird hingegen angenommen, dass 30% zwangsweise eingezogen wurden ($2\,480 \times 0,3 = 744$) (Erfahrungswerte der FeB). Die zu zahlenden Gebühren von 284,66 Euro resultieren aus der Summe der Gebührenpositionen 7 bis 9 aus der Gebührenübersicht.

Bei den zusätzlichen Neuerteilungen aufgrund vorangegangener Entziehung aufgrund des Erreichens der Punktegrenze wird davon ausgegangen, dass etwa 38 Prozent ein negatives Erstgutachten erhalten (Fallzahl 38). Hier muss die Gebühr für die MPU inkl. Mehrwertsteuer (Pos. 16 der Gebührenübersicht) zweimal entrichtet werden. Insgesamt ergibt sich eine Belastung der Bürger von ca. 69 000 Euro für die zusätzlichen Neuerteilungen der Fe. Durch die zusätzlichen Neuerteilungen nach vorangegangener Entziehung wg. Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung (Gebührenpositionen 10 - 11 und 14) erhöht sich die Gebührenbelastung der Bürger um ca. 284.000 € jährlich.

Die gesamte Gebührenbelastung (Gebühren pro Fall x relevante Fälle) für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger ist in nachfolgender Tabelle dargestellt. Der Unterschied zwischen den Gebühren pro Fall für die Bürger und die FeB beruht auf verschiedenen Gebührenbestandteilen. Einige Gebührenpositionen sind Durchlaufposten (Postzustellung, KBA-Anfrage, Anfrage an das Bundeszentralregister) bzw. fallen bei anderen Adressaten an (Gebühren für die MPU) und können daher nicht als Einnahmen der FeB angesehen werden.

Gebührenbelastung der Bürgerinnen und Bürger und Gebühreneinnahmen der FeB pro Jahr							
Fall	Relevante Fallzahl	Relevante Gebührenpositionen	Gebühren für Bürger pro Fall in €	Summe Gebühren für Bürger in €	Relevante Gebührenpositionen	Gebühreneinnahmen für FeB pro Fall in €	Summe Gebühreneinnahmen für FeB in €
1. Maßnahmenstufe (Ermahnung)	54.000	1-2	20,41	1.102.140	1	17,90	966.600
2. Maßnahmenstufe (Verwarnung und Anordnung einer Schulung)	15.500	3-4	28,11	435.705	3	25,60	396.800
3. Maßnahmenstufe (Entziehung der Fahrerlaubnis - Überschreiten der Punkteschwelle)	60	5-7	297,17	17.830	5	128,58	7.715
	40	5-6	131,09	5.244	5	128,58	5.143
Anordnungen nach Punktsystem nicht nachgekommen - Nicht-Teilnahme am Seminar (verwaltungsbehördliche Entziehung)	744	7-9	284,67	211.794	8	116,08	86.364
	1.736	8-9	118,59	205.872	8	116,08	201.515
Zusätzliche Neuerteilungen der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung wg. Erreichens der Punkteschwelle	62	10;12-16	558,66	34.637	14+16	193,88	12.021
	38	10;12-16;16	906,14	34.433	14+16	193,88	7.367
Zusätzliche Neuerteilungen der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung wg. Nicht-Teilnahme an einer angeordneten Schulung	2.480	10-11;14	115,60	286.688	14-15	114,60	284.208
Summe				2.334.344			1.967.732

Basierend auf den Schätzungen zur Entwicklung der Fallzahlen werden künftig die sich nicht normengerecht verhaltenden Bürgerinnen und Bürger insgesamt mit zusätzlich ca. 2,3 Mio. Euro Gebühreneinnahmen belastet, von denen ca. 2 Mio. Euro als Einnahmen bei den FeB anfallen. Die restlichen Gebühreneinnahmen fallen bei Postdienstleistern, dem KBA (ca. 7 800 Euro), dem Bundeszentralregister (1 300 Euro) und den Begutachtungsstellen an.

b) Sonstige Auswirkungen

Für die Wirtschaft (Fahrschulen und verkehrspsychologische Berater) ändern sich die Einnahmen aus ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit durch die Ersetzung der bisherigen Aufbau-seminare und verkehrspsychologischen Beratungen. Die Fahrschulen verzeichnen pro Jahr bisher Einnahmen i. H. v. 7,3 Mio. Euro (21 000 Teilnehmer an angeordneten Schulungen + 15 500 freiwillige Kursteilnehmer = 36 500 Teilnehmer pro Jahr x 200 Euro /Teilnehmer = 7 300 000 Euro). Die verkehrspsychologischen Berater verzeichnen bislang pro Jahr Einnahmen i. H. v. 1,1 Mio. Euro (3 700 Teilnehmer pro Jahr x 300 Euro /Teilnehmer = 1 110 000 Euro ; Kosten aus Internet-recherche). Der Wegfall dieser Einnahmen durch die VZR-Reform wird kompensiert durch die künftigen Einnahmen aus dem Fahreignungsseminar. Bei einer prognostizierten Zahl an 34.020 Seminarteilnehmern (40 500 Anordnungen abzgl. 6 480 Nicht-Teilnehmer) und einem geschätzten Preis von 600 Euro pro Teilnehmer ergeben sich insgesamt jährliche Einnahmen von ca. 20,4 Mio. Euro. Wird davon ausgegangen, dass die Einnahmen paritätisch auf die Fahrschulen und die verkehrspsychologischen Berater verteilt werden, ergibt sich im Saldo eine Steigerung

der Einnahmen für die Fahrschulen um ca. 2,9 Mio. Euro (10 206 000 Euro - 7 300 000 Euro = 2 906 000 Euro) und der verkehrspsychologischen Berater um ca. 9,1 Mio. € (10 206 000 Euro - 1 100 000 Euro = 9 106 000 Euro). Auswirkungen auf die sozialen Sicherungssysteme sowie die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

C. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Änderung des § 2)

Zu Absatz 7

Absatz 7 entspricht der bisherigen Regelung mit der Änderung, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde die Auskünfte aus dem Fahreignungsregister einzuholen hat. Dies ist eine redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 9

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 16

Mit der Änderung in Satz 1 Nummer 3 wird der maximal zulässige Punktestand für die anstelle des Fahrlehrers zur Einweisung nach § 2 Absatz 10 Satz 6 tätig werdende Person von bisher drei Punkten auf zwei Punkte reduziert. Das ist wegen der Änderung der Wertigkeit der Eintragungen erforderlich. Während im bisherigen Sieben-Punkte-System eine Grenze von drei Punkten angemessen war, kann diese Grenze bei einem Drei-Punkte-System nicht mehr in Betracht kommen. Alternativ würde eine Reduzierung auf nur einen Punkt den in Betracht kommenden Personenkreis zu stark beschränken, weil dann bereits nur eine einzige verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Zuwiderhandlung, also z. B. eine Geschwindigkeitsüberschreitung um 21 km/h, ausreichen würde, damit die betreffende Person nicht mehr bei der Einweisung tätig werden kann. Die Änderung in Satz 3 ist eine redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 2a)

Zu Absatz 2

Redaktionelle Änderung in Satz 1 auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Des Weiteren wird in Satz 1 der Verweis auf die relevanten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten den Änderungen in § 28 angepasst. Damit wird gewährleistet, dass nach wie vor nur diejenigen Zuwiderhandlungen Grundlage für die Maßnahmen im Rahmen der Fahr-

erlaubnis auf Probe sind, die auch im Fahreignungs-Bewertungssystem zu Punkten und Maßnahmen führen.

Der neue Verweis bei der verkehrspsychologischen Beratung auf den neuen Absatz 7 und die Aufhebung des Satzes 3 sind der neuen Systematik geschuldet (siehe zu Absatz 7).

Zu Absatz 5

Redaktionelle Folgeänderungen der Verweise auf Grund der Neufassung des § 4.

Zu Absatz 7

Die Vorschrift übernimmt die bisher sowohl für die Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe als auch für die Regelungen nach dem Punktsystem vorgesehene verkehrspsychologische Beratung aus dem bisherigen § 4 Absatz 9 in § 2a. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass es diese Maßnahme zwar noch für Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe gibt, nicht aber im Fahreignungs-Bewertungssystem. Es werden lediglich sprachliche Klarstellungen ohne materiellen Änderungsgehalt vorgenommen.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 2c, § 6e, der Überschrift zu Abschnitt IV, § 30c, § 42, § 59, § 61 und § 64)

Redaktionelle Änderungen auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 4 (Änderung des § 4)

Zu Absatz 1

Satz 1 überträgt die schon bisher bezüglich des Punktsystems enthaltene Zweckbestimmung auf das Fahreignungs-Bewertungssystem. Insoweit hatte bereits der Gesetzgeber der 13. Legislaturperiode die Rolle des Systems für die Verkehrssicherheit betont und das System als Instrument der Verkehrssicherheit bezeichnet (BT-Drucks. 13/6914, S. 49). Besonders zu erwähnen ist die in diesem Zusammenhang festgestellte general- und spezialpräventive Wirkung mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dieser Gesichtspunkt soll mit der vorliegenden Novelle noch verstärkt werden. Mit der Neugestaltung des Umfangs der Registrierung und Bepunktung soll erreicht werden, dass nicht jeder Verstoß gegen Straßenverkehrsvorschriften schlechthin erfasst und im Hinblick auf die Bewertung der Fahreignung verwertet wird, sondern nur solches Fehlverhalten, das für die Verkehrssicherheit tatsächlich relevant ist. Verkehrssicherheitsrelevanz heißt insofern, dass die entsprechende Handlung zumindest potenziell negative Folgen für

das Unfallgeschehen erwarten lassen kann. Insoweit wird mit dem Fahreignungs-Bewertungssystem ein etwas strengerer Maßstab als beim bisherigen Punktsystem angelegt. Das Punktsystem war teilweise auch dazu verwendet worden, den Abschreckungseffekt bei einzelnen Verstößen durch deren Bepunktung zu erhöhen. Die Registrierung eines Verkehrsverstößes und seine Bewertung nach dem neuen System mit einem bis drei Punkten sind aber keine zusätzliche Sanktion, sondern sollen die Gleichbehandlung aller Betroffenen gewährleisten und den Behörden ermöglichen, Fahreignungsmängel eines Fahrerlaubnisinhabers zu identifizieren.

Satz 2 stellt wie bisher klar, dass das Fahreignungs-Bewertungssystem ein zusätzliches Instrument ist, um die Fahreignung von Fahrerlaubnisinhabern feststellen zu können. Verfügt die Behörde über andere Erkenntnisse, die die Fahreignung infrage stellen, können entsprechende Maßnahmen bereits auf Grund dieser Erkenntnisse und somit unabhängig vom Fahreignungs-Bewertungssystem – auf Grund anderer Vorschriften – ergriffen werden. Soweit es allerdings um die Frage geht, ob ein Fahrerlaubnisinhaber wegen der wiederholten Begehung von Verkehrsverstößen als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeugs anzusehen ist, gelten indessen die Vorschriften über das Fahreignungs-Bewertungssystem.

Satz 3 stellt klar, dass das Fahreignungs-Bewertungssystem und die Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe unabhängig voneinander und nebeneinander Anwendung finden. Das bedeutet, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe sowohl im System nach § 2a StVG als auch im System nach § 4 StVG gespeichert wird und ihm gegenüber die jeweils vorgesehenen Maßnahmen zu ergreifen sind.

Satz 4 betrifft den Fall, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Grund seiner Eintragungen sowohl die Maßnahmenstufe auf Grund der Regelungen über die Fahrerlaubnis auf Probe als auch der Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems erreicht hat und die Fahrerlaubnisbehörde sowohl ein Aufbauseminar nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 gegenüber einem Fahranfänger als auch ein Fahreignungsseminar nach Absatz 5 Satz 1 Nummer 2 anzuordnen hätte. In diesem Fall ist ausschließlich das Aufbauseminar nach § 2a gegenüber dem Fahranfänger anzuordnen. Der Grund besteht darin, dass diese Seminare sich speziell an den Erfordernissen orientieren, die bei Fahranfängern zu beachten sind, während die Fahreignungsseminare ganz allgemein für Personen geschaffen worden sind, die wiederholt Verkehrsverstöße begangen haben.

Zu Absatz 2

Satz 1 bestimmt, welche Zuwiderhandlungen für das Fahreignungs-Bewertungssystem herangezogen werden sollen. Das Gesetz bestimmt diese Verstöße jedoch nicht selbst, da absehbar ist, dass die entsprechende Liste im Zuge der Fortschreibung des Straßenverkehrsrechts späterer Überarbeitung bedarf, weil neue Verkehrsverstöße hinzutreten können, die für die Verkehrssicherheit ebenfalls relevant sind und bei anderen Vorschriften Änderungen vorgenommen werden, die sich als Anpassungsbedarf auf die Liste auswirken. Das Gesetz verweist deshalb bezüglich der zu berücksichtigenden Zuwiderhandlungen auf die zu seiner Umsetzung zu erlassende Rechtsverordnung.

Satz 2 betrifft den Aspekt, in welchem Maße die zu berücksichtigenden Zuwiderhandlungen in die Fahreignungsbewertung eingehen sollen. Zu diesem Zweck wird ein Drei-Punkt-System eingeführt. Verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten werden mit einem Punkt, besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten sowie Straftaten ohne Entziehung der Fahrerlaubnis oder isolierte Sperre mit zwei Punkten und Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder isolierter Sperre mit drei Punkten bewertet. Dadurch wird das bislang geltende Sieben-Punkt-System ersetzt. Dieses hatte sich aus zwei Gründen nicht bewährt. Zum einen war die Berechnung des Punktestandes mit dem Sieben-Kategorien-System unnötig kompliziert. Zum anderen haben die sieben Kategorien entgegen der ihnen zugrunde liegenden Annahme keine Prognoseaussagen im Hinblick auf die Fahreignung ermöglicht. Untersuchungen der BASt und des KBA haben vielmehr ergeben, dass nicht die Anzahl der eingetragenen Punkte für das Unfallrisiko und die Rückfallwahrscheinlichkeit entscheidend ist, sondern die Anzahl der Eintragungen, über die ein Fahrerlaubnisinhaber im Register verfügt und zwar unabhängig davon mit wie vielen Punkten diese Entscheidungen jeweils bewertet sind (Schade, Heinzmann, Risikogruppen im Verkehrszentralregister als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht, Berichte der BASt, Heft M 159, Bergisch Gladbach 2004). Diese Erkenntnis ist auch durch eine ausländische Untersuchung bestätigt worden (Diamantopoulou, Cameron, Dyte, Harrison, The Relationship Between Demerit Points Accrual and crash involvement, Monash University Accident Research Center Rapport, 1997). Es genügt deshalb, eine gleichwohl gebotene Differenzierung in Abhängigkeit von der Vorwerfbarkeit und der Schwere der Tat durch ein Drei-Kategorien-System umzusetzen. Als verkehrssicherheitsrelevante Zuwiderhandlungen mit einem Punkt werden Verkehrsordnungswidrigkeiten bewertet, die leichtere Nachteile für die Verkehrssicherheit erkennen lassen; als besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten werden grobe Verkehrsordnungswidrigkeiten mit zwei Punkten bewertet. Bei den Verkehrsstraftaten, die schwerwiegendere Nachteile für die Verkehrssicherheit erkennen

lassen, wird nach der strafrichterlichen Entziehung der Fahrerlaubnis oder Anordnung einer isolierten Sperre differenziert: ohne diese Rechtsfolgen werden die Straftaten mit zwei Punkten, mit diesen Rechtsfolgen dagegen mit drei Punkten bewertet. Die Bestimmung, welche Zuwiderhandlungen in die jeweilige Gruppe fallen, soll – wie die Bestimmung der für das Fahreignungs-Bewertungs-system zu berücksichtigenden Taten – durch Rechtsverordnung vorgenommen werden.

Satz 3 bestimmt, dass sich die Punkte mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergeben. Mit dieser Vorschrift übernimmt es nunmehr das Gesetz selbst, den Zeitpunkt des Entstehens von Punkten und damit die rechnerische Grundlage für die Berechnung des Punktestandes zu definieren. Mit der Anknüpfung an das Tattagsprinzip für die Entstehung der Punkte übernimmt das Gesetz den vom Bundesverwaltungsgericht gewählten Anknüpfungspunkt (Urteil vom 25.09.2008, Az.: 3 C 3/07). Das Bundesverwaltungsgericht hatte diese Entscheidung für die Frage der Berechnung der Höhe des Punkteabzugs nach dem Punktsystem (§ 4 Absatz 4, 5 StVG in der bisherigen Fassung) getroffen und zur Begründung maßgeblich auf die Erziehungswirkung des Systems abgestellt. Auch wenn das neue Fahreignungs-Bewertungssystem einen Punkteabzug nicht mehr vorsieht, ist das Tattagsprinzip bezogen auf die Punkteentstehung zur Vermeidung taktischer Rechtsmittel angezeigt. Im Interesse der Vermeidung der Belastung der Justiz muss auf der anderen Seite die bekannte Folge des Tattagsprinzips hingenommen werden, dass sich die Punkte und der Punktestand zunächst außerhalb des Registers ergeben und erst zu einem wesentlich späteren Zeitpunkt (mit der Rechtskraft der Entscheidung) im Register abgebildet und retrospektiv berechnet werden können.

Satz 4 enthält die Bestimmung, wonach bei Tateinheit nur die Zuwiderhandlung mit der höchsten Punktezahl im Fahreignungs-Bewertungssystem berücksichtigt wird. Die Vorschrift entspricht inhaltlich der bisherigen Bestimmung des § 4 Absatz 2 Satz 2 a. F.. Sie knüpft aber nicht mehr an die Erfüllung der abstrakten Tatbestandsvoraussetzung der Verwirklichung mehrerer Zuwiderhandlungen durch eine Handlung an, sondern nur an den Umstand, dass die Entscheidung über die Tat selbst auf Tateinheit erkennt. Damit wird klargestellt, dass die Frage, ob Tateinheit vorliegt, in der Entscheidung über die Ordnungswidrigkeit oder die Straftat getroffen und dann im Register bezüglich der Punktebewertung nur noch übernommen wird.

Zu Absatz 3

Absatz 3 regelt die Löschung der Punkte bei einer Entziehung der Fahrerlaubnis und einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis neu. Die Punkte sollen künftig nicht mehr mit der Entziehung der

Fahrerlaubnis (vgl. § 4 Absatz 2 Satz 3 a. F.), sondern erst dann gelöscht werden, wenn sie nach vorheriger Entziehung neu erteilt wird. Gleiches gilt für das Ansammeln von Punkten vor der Ersterteilung der Fahrerlaubnis. Damit wird besser als bisher dem Umstand Rechnung getragen, dass die Geeignetheit des Betroffenen erst mit der Erst- (oder Neu-)Erteilung der Fahrerlaubnis (wieder) als gegeben anzusehen ist. Die Löschung der Punkte für den als geeignet eingestuften Antragsteller ist dann konsequent und auch erforderlich, weil es ansonsten möglich wäre, dass ein einziger mit einem Punkt bewerteter Verstoß wieder zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen würde. Für die Zeit zwischen der Entziehung der Fahrerlaubnis und der Neuerteilung bleibt es bei den angesammelten Punkten und der Addition von weiteren Punkten, die der Betroffene ggf. sammelt, ohne in Besitz einer Fahrerlaubnis zu sein (z. B. als Radfahrer). Den dadurch bewirkten Punktestand soll die Behörde bei der Entscheidung, ob die Eignung wieder gegeben ist, im Falle der Beantragung einer neuen Fahrerlaubnis berücksichtigen. Stellt die Behörde fest, dass die Eignung wieder gegeben ist und erteilt daraufhin die Fahrerlaubnis neu, so muss auch der Punktestand auf Null und nicht auf einen anderen Wert reduziert werden, weil ansonsten von vornherein unterstellt würde, dass die Behörde trotz der Erteilung der Fahrerlaubnis Zweifel an der Eignung hat. Da es allerdings unabhängig vom Punktestand bei der Speicherung sämtlicher noch nicht getilgter Entscheidungen im Register bleibt, hat die Behörde im Fall der erneuten Begehung von Zuwiderhandlungen nach erfolgter Neuerteilung der Fahrerlaubnis die Möglichkeit, die Eignung auch ohne das Erreichen von acht Punkten wieder in Frage zu stellen und ggf. durch eine erneute Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens prüfen zu lassen. In welchen Fällen dies sachgerecht ist, muss aber der Einzelfallentscheidung überlassen bleiben und kann nicht summarisch durch das Gesetz geregelt werden.

Neu geregelt ist zudem die Gleichstellung von Entziehung der Fahrerlaubnis und Verzicht auf eine solche. Auch bei einem Verzicht auf die Fahrerlaubnis werden die Punkte dann gelöscht, wenn die Fahrerlaubnis neu erteilt wird. Dies trägt ebenfalls dem Umstand Rechnung, dass die Behörde den Betroffenen mit der Neuerteilung wieder als geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen einstuft. Die Aufnahme dieser neuen Regelung weicht von der bisherigen Rechtslage und der sie bestätigenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG 3 C1.10 vom 3. März 2011) ab. Das Bundesverwaltungsgericht hatte in seinem Urteil entschieden, dass ein Verzicht auf die Fahrerlaubnis nicht zu einer Löschung von Punkten im Verkehrszentralregister nach § 4 Absatz 2 Satz 3 in der bisherigen Fassung führt. In der Begründung führten die Richter des Bundesverwaltungsgerichtes aus, dass die gesetzliche Regelung der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht auf den freiwilligen Verzicht entsprechend anwendbar ist. Einer analogen Anwen-

dung stünde entgegen, dass der Gesetzgeber ausweislich der Gesetzesbegründung bei Verzichtsfällen bewusst von einer Löschung der Punkte abgesehen habe.

Nunmehr soll eine ausdrückliche Klarstellung erfolgen und insoweit eine Gleichstellung mit der Entziehung der Fahrerlaubnis herbeigeführt werden, indem in beiden Fällen mit der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis – und der damit verbundenen Feststellung der Eignung – ein unbelasteter „Neustart“ im Fahreignungs-Bewertungssystem ermöglicht wird.

Die nun geschaffene Regelung ist insbesondere für Fälle gedacht, in denen ein Inhaber einer Fahrerlaubnis einer drohenden Entziehung der Fahrerlaubnis durch einen vorherigen Verzicht zuvorkommen will. Um zu vermeiden, dass Fahrerlaubnisinhaber Punktelöschungen durch einen Verzicht und einen kurz danach gestellten Neuantrag erreichen können, erfolgt die Gleichstellung von Entziehung und Verzicht auch im Hinblick auf die Frist zur Neuerteilung. Auch nach einem Verzicht muss die Behörde vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis die Eignung feststellen und es gilt eine sechsmonatige Sperrfrist, sofern gegen den Betroffenen zum Zeitpunkt des Verzichts mindestens zwei Entscheidungen über Zuwiderhandlungen, also mindestens zwei Punkte, im Fahreignungsregister eingetragen waren (§ 4 Absatz 11). Wie bisher wird durch den Verweis auf Absatz 9 Satz 1 und § 2a Absatz 3 klargestellt, dass keine Löschung der Punkte erfolgt, wenn die Fahrerlaubnis deshalb entzogen gewesen war, weil der Inhaber der Fahrerlaubnis der Anordnung zur Teilnahme an einem Fahreignungsseminar oder Aufbauseminar nicht gefolgt ist und ihm die Fahrerlaubnis nach nachträglicher Teilnahme wieder erteilt wird.

Zu Absatz 4

Die Regelung führt die Kategorie der Vormerkung ein. Vorgemerkt für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems sind Inhaber einer Fahrerlaubnis, gegen die ein, zwei oder drei Punkte im Fahreignungsregister eingetragen sind. Mit der Formalisierung dieser dem Fahreignungs-Bewertungssystem vorgelagerten Registrierung im Fahreignungsregister soll deutlich gemacht werden, dass Eintragungen bis zu insgesamt drei Punkten keine Nachteile im Bewertungssystem für den Fahrerlaubnisinhaber nach sich ziehen. Damit soll zugleich dem falschen Eindruck entgegengewirkt werden, die Punktebewertung sei ein zusätzlicher sanktionsähnlicher Eingriff. Der Punkteeintrag und die Punktebewertung dienen allein dem Zweck, die Gleichbehandlung aller Betroffenen bei der Fahreignungsbewertung zu erreichen. Die Vormerkung spiegelt also nicht mehr als die Tatsache wider, im Register für die Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems vorgemerkt zu sein. Gleichzeitig soll die Vormerkung jedem Inhaber einer Fahrerlaubnis aber auch frühzeitig zu erkennen geben, dass er bei wiederholt auffälligem Verhalten die Vormerkung verlässt und der ersten Stufe des Systems zugeordnet wird. Der lediglich vorgemerkte Fahrer-

laubnisinhaber ist aber weiterhin ohne jede Einschränkung geeignet für das Führen von Kraftfahrzeugen.

Zu Absatz 5

Das Fahreignungs-Bewertungssystem gilt – wie das bisherige Punktsystem – nur für Inhaber einer Fahrerlaubnis. Insoweit unterscheidet sich der Anwendungsbereich des § 28 Absatz 3, der die Speicherung betrifft und auf Grund dessen auch Zuwiderhandlungen von Personen gespeichert und mit Punkten bewertet werden, die nicht Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, und der Anwendungsbereich des § 4 Absatz 5, der festlegt, dass die Maßnahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems nur gegen Inhaber einer Fahrerlaubnis ergriffen werden. Bei der Beurteilung der Fahreignung werden für den Inhaber der Fahrerlaubnis aber auch solche Zuwiderhandlungen berücksichtigt, die er nicht als Kraftfahrzeugführer, sondern als anderer Verkehrsteilnehmer begangen hat.

Das Fahreignungs-Bewertungssystem besteht aus drei Maßnahmenstufen, die sich auf einer Skala von vier bis acht Punkten anstelle der bisherigen Skala von 8 bis 18 Punkten verteilen. Die Reduzierung auf acht Punkte berücksichtigt, dass die Ordnungswidrigkeiten nur noch mit ein oder zwei Punkten und Straftaten mit zwei oder drei Punkten bewertet werden. Es sind folgende drei Maßnahmenstufen vorgesehen, die die nach Landesrecht zuständige Behörde bei Erreichen des jeweiligen Punktestandes stufenweise zu ergreifen hat, ohne dass ihr ein Ermessensspielraum zusteht. Durch die Aufnahme des Begriffes „stufenweise“ im Gesetz soll klargestellt werden, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis alle Stufen jeweils durchlaufen muss.

1. Beim Erreichen von vier oder fünf Punkten hat die nach Landesrecht zuständige Behörde den Inhaber einer Fahrerlaubnis schriftlich zu ermahnen und ihn nach Satz 2 gleichzeitig auf eine Hilfestellung zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens dergestalt hinzuweisen, dass er freiwillig ein Fahreignungsseminar absolvieren kann. Sie hat die Maßnahme dieser Stufe nur beim erstmaligen Erreichen eines Punktestandes dieser Stufe zu ergreifen. Das bedeutet, dass die Maßnahme bei wechselnden Punktständen innerhalb der Maßnahmenstufe nicht erneut zu ergreifen ist.

Die Ermahnung ist ein Hinweis an den Inhaber einer Fahrerlaubnis über den erreichten Punktestand und die Mahnung, sein Verhalten zu ändern und Verkehrsverstöße zu vermeiden. Eingriffe in die Rechtssphäre des Inhabers einer Fahrerlaubnis sind mit der Ermahnung nicht verbunden. Für den Inhaber einer Fahrerlaubnis entstehen keine Rechte oder Pflichten. Die Pflicht, sich an die Verkehrsvorschriften zu halten, entsteht nicht aus der Ermahnung, sondern aus jenen Vor-

schriften. Mit der Ermahnung wird nach Satz 2 lediglich der Hinweis auf die Möglichkeit des freiwilligen Besuches eines Fahreignungsseminars verbunden. Damit wird der Erkenntnis der Verkehrspsychologie Rechnung getragen, dass Verhaltensänderungen umso besser erreicht werden können, je früher eine Intervention stattfindet. Dem Betroffenen soll deshalb nahegelegt werden, sich möglichst frühzeitig einer fahreignungsverbessernden Maßnahme zu unterziehen. Da mit dem Fahreignungsseminar aber nicht unerhebliche Kosten verbunden sind, wäre es unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten problematisch, schon auf dieser Stufe die verbindliche Anordnung des Fahreignungsseminars vorzusehen. Rechtsfolgen werden an die freiwillige Teilnahme nicht geknüpft.

2. Beim Erreichen von sechs oder sieben Punkten ist der Inhaber einer Fahrerlaubnis schriftlich zu verwarnt, seine Teilnahme an einem Fahreignungsseminar anzuordnen und auf die nächste Maßnahmenstufe bei weiteren Verkehrsverstößen, die Entziehung der Fahrerlaubnis, hinzuweisen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat auch die Maßnahme dieser Stufe nur beim erstmaligen Erreichen eines Punktestandes dieser Stufe zu ergreifen.

Für das Fahreignungsseminar steht ein neues von der BASt ausgearbeitetes Konzept zur Verfügung, das auf den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen der Erziehungswissenschaft und Verkehrspsychologie basiert. Das Fahreignungsseminar führt zu diesem Zweck verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Elemente zusammen, für die auf Grund der wissenschaftlichen Erkenntnisse von einer Verhaltensbeeinflussung ausgegangen werden kann. In Nummer 2 ist außerdem geregelt, dass der Inhaber der Fahrerlaubnis das Seminar innerhalb von drei Monaten nach seiner wirksamen Anordnung abgeschlossen haben muss und dies spätestens zwei Wochen nach Abschluss des Seminars der nach Landesrecht zuständigen Behörde nachzuweisen hat. Für die Absolvierung des Fahreignungsseminars muss eine kurze Frist vorgesehen werden, weil anderenfalls für einen unverhältnismäßig langen Zeitraum ein Rechtszustand entstünde, während dessen der Inhaber der Fahrerlaubnis das Fahreignungsseminar absolviert, aber gleichzeitig die Fahrerlaubnis wegen der Begehung weiterer Zuwiderhandlungen entzogen werden kann. Das würde zu Intransparenz und Unübersichtlichkeit führen. Die Anordnung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Bekanntgabe. Insoweit wird auf die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes verwiesen.

Für den Fall, dass er der Anordnung nicht nachkommt oder die Bescheinigung nicht vorlegt, gilt Absatz 9 Satz 1. Nach Nummer 2 ist die nach Landesrecht zuständige Behörde außerdem berechtigt, die Drei-Monats-Frist oder die Zwei-Wochen-Frist zu verlängern, wenn anderenfalls unbil-

lige Härten für den Betroffenen entstehen würden. Das ist z. B. bei längeren Auslandsaufenthalten oder dann der Fall, wenn zum Besuch des Fahreignungsseminars sehr weite Wege in Kauf genommen werden müssten.

3. Bei Erreichen von acht Punkten gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet und die Fahrerlaubnis ist zu entziehen.

Satz 3 behält die Regelung bei, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde im Hinblick auf die Entscheidungen über Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem an die rechtskräftigen Entscheidungen über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden ist.

Satz 4 führt das Tattagsprinzip aus. Für das Ergreifen von Maßnahmen hat die Behörde retrospektiv auf den Tag der letzten Zuwiderhandlung abzustellen, die mit ihrer Punktebewertung das Erreichen einer Stufe und damit eine Maßnahme auslöst. Die Behörde hat also bei Hinzutreten einer neuen Tat zu prüfen, ob diese in Kumulation mit anderen, am Tattag der neuen Tat noch nicht getilgten Verstößen zum erstmaligen Erreichen einer Stufe führt.

Satz 5 legt fest, wie lange die Punkte ab ihrer Entstehung für die Berechnung des Punktestandes und damit zur Ergreifung von Maßnahmen verwendet werden dürfen. Die Regelung stellt hierzu den Bezug zu den in § 29 geregelten Tilgungsfristen der zugrunde liegenden Zuwiderhandlungen her. Solange die Tilgungsfrist für eine Tat noch nicht abgelaufen war, ist sie für die Berechnung des Punktestandes und damit der Maßnahmenstufe heranzuziehen. Entscheidend ist dabei der Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Ergreifung der Maßnahme führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit.

Satz 6 stellt klar, dass es ausreicht, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis einmal eine Stufe erreicht hat. Sollte sich danach der Punktestand auf Grund von Tilgungen wieder reduzieren, wird dennoch die Maßnahme der erreichten Stufe ergriffen. Dies gilt für alle drei Maßnahmenstufen und ist die konsequente Folge des Tattagsprinzips bei der Punkteentstehung: Maßnahmen werden bezogen auf den Tattag ergriffen und nicht bezogen auf den aktuellen Punktestand am Tag des Ergreifens der Maßnahme durch die Behörde. Geht also der Behörde eine Mitteilung des KBA über den jeweiligen Punktestand zu und tritt bis zum Tätigwerden der Behörde eine Punktereduktion auf Grund einer Tilgung ein, die den Inhaber einer Fahrerlaubnis wieder in die vorherige Stufe oder in die Vormerkung versetzt, hat die Behörde die Maßnahme dennoch zu ergreifen. Dieser Grundsatz ist vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in seinem Beschluss

vom 07.12.2010 (Az. 10 S 2053/10) für das Erreichen von 18 Punkten unter dem bisherigen System und damit für die Schwelle zur Entziehung der Fahrerlaubnis bestätigt worden. Diese Entscheidung erging ausdrücklich in Weiterentwicklung der im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25.09.2008 - 3 C 3.07 - aufgestellten Grundsätze zum Tattagsprinzip.

Von dem Ergreifen der Maßnahmen zu unterscheiden ist der generelle Ablauf der verschiedenen Maßnahmenstufen: Der Inhaber einer Fahrerlaubnis wird durch Tilgung von Eintragungen und den damit verbundenen Punktereduzierungen wieder im System zurückgestuft, also ggf. von der Stufe der Verwarnung auf die Stufe der Ermahnung und von dort auf die „Vorstufe“ Vormerkung. Mit dieser Rückstufung errechnet sich jeweils ein geringerer Punktestand, ein „Ergebnis“ dieses Punktestandes im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 oder 2 ist damit aber nicht verbunden, weil er sich „von oben“ errechnet und nicht auf Grund wiederholter Zuwiderhandlungen „von unten“ ansammelt, so dass ein erneutes Ergreifen der dort genannten Maßnahmen nicht in Betracht kommt. Dadurch können die „Vorstufe“ Vormerkung und die Maßnahmenstufen „Ermahnung“ und „Verwarnung“ vom Inhaber einer Fahrerlaubnis mehrfach durchlaufen werden, wenn sich nach der Reduzierung Punkte wieder neu ansammeln und sich damit der maßgebliche Punktestand neu „ergibt“. Im Interesse der Klarheit wird dies durch den Begriff „Summierung“ in Satz 1 ausdrücklich verdeutlicht.

Zu Absatz 6

Absatz 6 Satz 1 regelt den Fall, dass der Betroffene die Stufe „Verwarnung“ und die in Verbindung damit gebotene Anordnung des Fahreignungsseminars durch die Tilgung von Punkten und das erneute Anwachsen des Punktesstandes auf sechs oder sieben Punkte erneut erreicht. Für diesen Fall ist folgende Sonderregelung vorgesehen: Ist das Fahreignungsseminar bereits nach Absatz 5 Nummer 2 angeordnet worden und wird innerhalb von zwei Jahren eine weitere Entscheidung rechtskräftig, die zu einer erneuten Anordnung führen würde, erfolgt keine abermalige Anordnung. Denn es ist nicht zu erwarten, dass die nochmalige Anordnung des Fahreignungsseminars innerhalb von zwei Jahren anders als die erste Absolvierung eine Verhaltensänderung bewirkt.

Sätze 2 und 3 betreffen den Umgang mit Verkehrszuwiderhandlungen, die vor oder während der Teilnahme an dem Fahreignungsseminar begangen worden sind. Die Regelungen sollen vermeiden, dass Fahrerlaubnisinhabern, die ein Fahreignungsseminar absolvieren oder absolviert haben, die Fahrerlaubnis deshalb entzogen werden muss, weil eine Entscheidung rechtskräftig wird, die sich auf eine Tat bezieht, die vor der Anordnung des Fahreignungsseminars begangen worden

ist. Dies wäre nicht sachgerecht, weil die Anordnung und das Fahreignungsseminar im Hinblick auf die vor der Anordnung begangenen Taten die fahreignungsverbessernde Wirkung noch gar nicht erzielen konnte. Die Regelung differenziert deshalb zwischen Taten, die der Fahrerlaubnisinhaber vor der wirksamen Anordnung des Fahreignungsseminars begangen hat und Taten, die er nach der wirksamen Anordnung des Fahreignungsseminars begangen hat. Für vor der wirksamen Anordnung begangene Taten gilt, dass diese dann nicht als Grundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis herangezogen werden dürfen, wenn sie für die Anordnung des Seminars noch nicht berücksichtigt worden sind und der Fahrerlaubnisinhaber am Fahreignungsseminar teilgenommen und auch die Teilnahmebescheinigung vorgelegt hat. Diese Zuwiderhandlungen werden aus dem Fahreignungs-Bewertungssystem „ausgeblendet“. Dies gilt auch für die Bewertung mit Punkten. Die damit verbundene Bewertung mit Punkten bleibt ebenfalls unberücksichtigt und führt nicht zu einer Änderung des Punktestandes. Auch eine spätere Tilgung der nicht berücksichtigten Entscheidung führt nicht zu einer Änderung des Punktestandes.

Zuwiderhandlungen, die der Fahrerlaubnisinhaber nach der wirksamen Anordnung des Seminars begangen hat, werden dagegen in vollem Umfang für das Fahreignungs-Bewertungssystem berücksichtigt. Das bedeutet, dass diese Zuwiderhandlungen, sofern über sie rechtskräftig entschieden worden ist, Berücksichtigung bei der Ermittlung des Punktestandes und der Ermittlung der Maßnahmenstufe finden. Hier hat den Betroffenen die Warnung durch die Verwarnung und Anordnung bereits erreicht und ihn dennoch nicht von der Begehung weiterer Verkehrszuwiderhandlungen abgehalten. Würde auch für den Zeitraum des Besuches des Fahreignungsseminars eine Ausnahme von der Berücksichtigung der währenddessen begangenen Zuwiderhandlungen geschaffen, so würde sich dies als „Freibrief“ für die Begehung von Verkehrszuwiderhandlungen auswirken.

Zu Absatz 7

Satz 1 enthält nun den bisher schon geltenden Grundsatz (Absatz 5 a. F.), dass ein Inhaber einer Fahrerlaubnis das Fahreignungs-Bewertungssystem stufenweise durchlaufen muss, bevor ihm die Fahrerlaubnis entzogen wird. Der Entziehung (Stufe 3) muss also die Verwarnung (Stufe 2) und dieser die Ermahnung (Stufe 1) vorhergegangen sein, bevor die jeweilige Maßnahme ergriffen werden darf. Die Vormerkung gehört hingegen nicht zu den Maßnahmenstufen, die durchlaufen werden müssen. Sätze 2 und 3 enthalten die für den praktischen Vollzug dieses Grundsatzes erforderlichen Anweisungen für die Punktereduzierungen. Ist eine Stufe nicht durchlaufen worden, so wird der Inhaber einer Fahrerlaubnis auf den höchsten Punktestand dieser nicht durchlaufenden Stufe zurückgestuft. Ohne diese Anweisung der Punktereduzierung wäre das

Verfahren weniger übersichtlich, weil dann Punktestand und Maßnahmenstufe auseinander fallen würden. Satz 4 betrifft die Frage, von welchem Punktestand aus in solchen Fällen weitere Reduzierungen auf Grund von Tilgungen berechnet werden sollen. Vorgesehen ist, dafür den reduzierten Punktestand zugrunde zu legen und nicht etwa die reduzierten Punkte gegenzurechnen, weil der reduzierte Punktestand die Stufe im Fahreignungs-Bewertungssystem wiedergibt und dieser damit für alle weiteren Entscheidungen, die sich daran anschließen, zugrunde gelegt werden soll. Alternativ würde eine Gegenrechnung das Verfahren unübersichtlicher machen.

Die Punktereduzierungen nach Absatz 6 sind nur für Inhaber einer Fahrerlaubnis vorgesehen, da auch nur gegen sie die Maßnahmen ergriffen werden können. Für andere im Fahreignungsregister registrierte Personen gelten sie nicht.

Zu Absatz 8

Die Vorschrift enthält die Mitteilungspflichten des KBA. Das KBA übermittelt Mitteilungen an die nach Landesrecht zuständige Behörde immer dann, wenn ein Punktestand erreicht wird, auf Grund dessen eine Maßnahme zu ergreifen ist. Diese Regelung fand sich entsprechend auch schon im bisherigen Absatz 6. Neu geregelt ist, dass das KBA die zuständige Behörde bei den in Satz 2 aufgeführten Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, die Tatbestände des Fahrens unter Alkoholeinfluss oder unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel betreffen, nicht erst unterrichtet, wenn eine Maßnahmenstufe erreicht ist, sondern bei jeder diesbezüglichen Entscheidung. Das ist erforderlich, weil die wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln nach § 46 Absatz 3 in Verbindung mit § 13 Satz 1 Nr. 2b FeV die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens oder i. V. m. § 14 FeV die Anordnung zur Beibringung eines ärztliche oder medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Überprüfung der Eignung zur Folge hat. Die Punktebewertungen durch das KBA sind für die Feststellung des Punktestandes wie bisher vorläufig. Eine endgültige Bewertung erfolgt durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

Zu Absatz 9

Satz 1 bestimmt, dass die Fahrerlaubnis zu entziehen ist, wenn ein Fahrerlaubnisinhaber der Anordnung der Teilnahme an einem Fahreignungsseminar nicht in der vorgesehenen Frist nachgekommen ist oder wenn er die Teilnahmebescheinigung in der vorgesehenen Frist nicht vorgelegt hat. Die Entziehung ist in diesen Fällen einerseits erforderlich, um die Anordnung durchsetzen zu können und andererseits, weil ohne das Absolvieren des Fahreignungsseminars angesichts der wiederholten Begehung von Verkehrsverstößen nicht mehr davon ausgegangen werden kann,

dass der Fahrerlaubnisinhaber noch zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist. Denn die in den bereits eingetragenen Zuwiderhandlungen zum Ausdruck kommende mangelnde verkehrsbezogene Rechtstreue wird nochmals dadurch untermauert, dass er auch seiner Verpflichtung zum Besuch des Fahreignungsseminars nicht nachkommt. Dabei genügt es, wenn der Fahrerlaubnisinhaber nur die Teilnahmebescheinigung nicht vorlegt, weil die Behörde ohne sie davon ausgehen muss, dass er das Seminar nicht absolviert hat, zumal der Fahrerlaubnisinhaber durch das nachträgliche Vorlegen der Teilnahmebescheinigung das Wirksamwerden der Entziehung ohne weiteres vermeiden kann.

Satz 2 betrifft die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung in dem speziellen Fall ihrer Entziehung wegen der Nichtbefolgung der Anordnung zum Absolvieren des Fahreignungsseminars. Die Fahrerlaubnis darf erst dann wieder erteilt werden, wenn der Antragsteller nachweist, dass er an dem angeordneten Seminar nachträglich teilgenommen hat. Mit den „übrigen Voraussetzungen“ ist gemeint, dass der Neuerteilung kein anderer zwischenzeitlich eingetretener Umstand (etwa Krankheit oder Entziehung im Strafverfahren) entgegensteht.

Satz 3 betrifft die Gleichstellung mit dem Verzicht auf die Fahrerlaubnis. Auch einer Person, die auf die Fahrerlaubnis verzichtet hat und gegen die die Anordnung des Fahreignungsseminars ergangen war, darf die Fahrerlaubnis nur wieder erteilt werden, wenn das Seminar absolviert worden ist.

Satz 4 stellt klar, dass bei Beibringung der Teilnahmebescheinigung die Fahrerlaubnis ohne weitere Bedingungen wieder zu erteilen ist. Es gilt insbesondere nicht die Frist, die ansonsten nach erfolgter Entziehung der Fahrerlaubnis im Fahreignungs-Bewertungssystem vorgesehen ist. Darüber hinaus gilt auch nicht das Erfordernis der Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Insoweit erübrigt sich eine Klarstellung unmittelbar im Gesetz, weil dessen Anordnung nur Regel und nicht zwingende Folge der Entziehung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem ist und außerdem nur vorgesehen ist, wenn es sich um eine Entziehung nach Absatz 5 Nummer 3 handelt, was bei einer Entziehung zur Durchsetzung des angeordneten Fahreignungsseminars nicht der Fall ist.

Zu Absatz 10

Wie bisher haben Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Erreichens der Acht-Punkte-Schwelle des Fahreignungs-Bewertungssystems oder wegen

der Nichtteilnahme am angeordneten Fahreignungsseminar sowie gegen die Anordnung des Fahreignungsseminars keine aufschiebende Wirkung.

Zu Absatz 11

Wie bisher (Absatz 10 a. F.) darf die Fahrerlaubnis nach erfolgter Entziehung wegen Erreichens der Acht-Punkte-Schwelle erst nach Ablauf von sechs Monaten nach Wirksamwerden der Entziehung der Fahrerlaubnis wieder erteilt werden (Satz 1). Neu ist, dass diese Frist auch bei Neuerteilung nach erfolgtem Verzicht gilt, wie Satz 2 klarstellt. Diese Regelung ist erforderlich, weil auch im Hinblick auf die Punktelöschung eine Gleichstellung vorgenommen wird (vgl. Absatz 3). Würde keine Sperrfrist vorgesehen werden, so wäre ein Anreiz gegeben, durch Verzicht den Punktestand zu bereinigen. Die Einschränkung in Satz 2 Halbsatz 2, wonach die Sperrfrist bei einem Verzicht nur gilt, wenn zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Verzichts mindestens zwei Entscheidungen, also mindestens zwei Punkte, im Fahreignungsregister gespeichert waren, stellt sicher, dass die Sperrfrist tatsächlich nur Personen betrifft, die auf die Fahrerlaubnis mit Blick auf ihren Punktestand verzichten. Satz 3 definiert den Beginn der Sechs-Monats-Frist, die – wie bisher – mit der Ablieferung des Führerscheins beginnt. Satz 4 behält die Vorschrift bei, wonach für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach erfolgter Entziehung wegen Erreichens der Acht-Punkte-Schwelle in der Regel die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung anzuordnen ist. Sätze 3 und 4 sollen auch für den Verzichtsfall nach Satz 2 gelten, um die Gleichstellung konsequent zu gestalten.

Zu Nummer 5 (Einfügung eines neuen § 4a)

§ 4a bestimmt den rechtlichen Rahmen für die Durchführung und Ausgestaltung des nach dem Gesetz vorgesehenen Fahreignungsseminars, mit dem die bisherigen Interventionsmaßnahmen - das Aufbauseminar und die verkehrspsychologische Beratung - ersetzt werden. Das neu gestaltete Fahreignungsseminar soll einen deutlichen Gewinn für eine Veränderung des Verkehrs- und insbesondere Fahrverhaltens sowie damit letztlich für die Straßenverkehrssicherheit insgesamt erzielen. Die Konzeption der bisherigen Interventionsmaßnahmen ist dafür grundlegend überarbeitet worden, nachdem für die derzeitigen Aufbauseminare für verkehrsauffällige Kraftfahrer kein eindeutiger Wirksamkeitsnachweis erbracht werden konnte.

Zu Absatz 1

Absatz 1 definiert das Ziel des Fahreignungsseminars und macht auf Grund der wissenschaftlichen Erkenntnisse deutlich, dass sich das Fahreignungsseminar sowohl auf die Vermittlung von Kenntnissen zum Straßenverkehrsrecht und zu verkehrssicherem Verhalten (ver-

kehrspädagogisches Element) als auch auf die Analyse und Korrektur des Verkehrs- und insbesondere Fahrverhaltens (verkehrspsychologisches Element) beziehen muss.

Zu Absatz 2

Absatz 2 betrifft die Durchführung des Fahreignungsseminars. Demnach besteht ein Fahreignungsseminar aus einer verkehrspädagogischen Teilmaßnahme, die von besonders geschulten Fahrlehrern durchgeführt wird, und aus einer verkehrspsychologischen Teilmaßnahme, die von besonders qualifizierten Verkehrspsychologen verantwortet wird. Regelungen zur Seminarerlaubnis der Fahrlehrer werden – wie bisher – im Fahrlehrergesetz getroffen. Für die verkehrspsychologische Teilmaßnahme ist eine spezielle Seminarerlaubnis als Durchführungsvoraussetzung vorgesehen.

Zu Absatz 3

Absatz 3 enthält den Grundsatz der Erlaubnispflicht für die Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars und die allgemeinen Grundsätze der Möglichkeit zur Anordnung nachträglicher Auflagen, des Ruhens und des Erlöschens. Damit kann die Behörde auch ihr nach der Erteilung der Erlaubnis bekannt gewordenen Umständen Rechnung tragen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 entspricht hinsichtlich der Anforderungen an die berufliche Qualifikation den Anforderungen, die für die Durchführung der im bisherigen Punktsystem vorgesehenen verkehrspsychologischen Beratung gestellt worden sind (§ 4 Absatz 9 in der bisherigen Fassung). In formeller Hinsicht wird allerdings nicht mehr auf die Richtlinien des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen e.V. verwiesen, sondern allgemein auf den Stand der Wissenschaft, der sich allerdings in diesen Richtlinien niederschlägt. Neben den bisherigen Voraussetzungen werden persönliche Anforderungen an den Verkehrspsychologen gestellt. Er darf im Fahreignungsregister mit nicht mehr als zwei Punkten belastet sein und es dürfen keine Tatsachen vorliegen, die Bedenken gegen seine Zuverlässigkeit begründen; letzteres ist ein Versagungsgrund.

Zu Absatz 5

In Absatz 5 werden Rücknahme und Widerruf der Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie geregelt. Die Regelung entspricht der bisher für die Aufbauseminare geltenden Regelung in § 31 Absatz 5 Satz 2 i. V. m. § 8 FahrlG.

Zu Absatz 6

Absatz 6 betrifft den Datenschutz bei der Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme. In der Sache geht es um Daten, die erforderlich sind, um überprüfen zu können, ob eine Teilnahmebescheinigung tatsächlich zu Recht ausgestellt worden ist (Verhinderung von Fälschung) und ob die Verweigerung der Teilnahmebescheinigung rechtmäßig ist. Zu diesem Zweck werden gespeichert: Name, Datum des Fahreignungsseminars, absolvierte Sitzungen, der Grund, wenn eine Teilnahmebescheinigung nicht ausgestellt worden ist und ggf. Zuweisungsdelikte, wenn diese entscheidend für die Gestaltung der Sitzungen gewesen sind. Die geregelte Speicherungs- und Nutzungsbefugnis sowie Löschungspflicht gewährleisten zwei Dinge: Zum einen können die Daten für die Durchführung des Seminars und die Ausstellung der Teilnahmebescheinigung gespeichert und genutzt werden. Auf der anderen Seite wird aber auch gesichert, dass die Daten unverzüglich gelöscht werden, wenn sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden und insbesondere keine Rechtsfolgen mehr daran geknüpft werden. § 48a Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 Buchstabe b FeV sieht für die Teilnahme am Fahreignungsseminar noch weitere sechs Monate mögliche Folgen vor. Hierfür muss die tatsächliche Teilnahme am Fahreignungsseminar bei Zweifeln an der Teilnahmebescheinigung durch die Behörde überprüfbar bleiben. Aus der Bearbeitungszeit bei der Behörde mit maximal drei Monaten ergibt sich die regelmäßige Speicherdauer von neun Monaten in Satz 2. Sollten sich bei der Prüfung Zweifel ergeben, müssen die Daten selbstverständlich noch bis zum rechtskräftigen Abschluss der Prüfung, sei es auch erst nach einem Rechtsmittelverfahren, zur Verfügung stehen. Dieses regelt Satz 3. Da es sich unter anderem um Gesundheitsdaten und damit um besondere Arten personenbezogener Daten nach § 3 Absatz 9 BDSG handelt, ist diese enge Bemessung der Speicherdauer geboten.

Zu Absatz 7

Absatz 7 betrifft die Fortbildungspflicht, die sich an den bereits bestehenden Regelungen im Zusammenhang mit der Durchführung verkehrspsychologischer Beratungen orientiert.

Zu Absatz 8

Absatz 8 betrifft die Gewährleistung einer hohen Qualität bei der Durchführung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme. Zu diesem Zweck wird geregelt, dass auch diese Teilmaßnahme der Qualitätssicherung unterliegt, die entweder in Gestalt der behördlichen Überwachung oder der Zugehörigkeit zu einem von der Behörde genehmigten Qualitätssicherungssystem besteht. Die Behörde kann sich, soweit sie sich für die Überwachung entscheidet, bei der Durchführung geeigneter Personen oder Stellen bedienen. Es ist deshalb möglich, dass die nach Landesrecht zuständigen Behörden das im Zusammenhang mit der verkehrspsychologischen Bera-

tung etablierte Überwachungssystem durch den Berufsverband auch auf die verkehrspsychologische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars erstrecken, dass sie die Überwachung selbst durchführen oder eine andere geeignete Stelle mit der Überwachung beauftragen. Die inhaltlichen Anforderungen an die Überwachung werden durch den Verordnungsgeber auf der Grundlage der Ermächtigung des § 6 Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe n geregelt.

Zu Nummer 6 (Änderung des § 6)

Zu Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe n

Die Ermächtigungsgrundlage wird an die Einführung der Fahreignungsseminare durch entsprechende Ergänzung angepasst. Um eine fortlaufende Qualität sicherzustellen und Optimierungsansätze frühzeitig erkennen zu können, wird die Ermächtigungsgrundlage für die Durchführung der Qualitätssicherung auch auf die Methoden der Qualitätssicherung erstreckt und vorgesehen, dass der Verordnungsgeber bestimmen kann, dass die BAST eine entsprechende Bewertung des Qualitätssicherungssystems vornimmt. Im Sinne eines fortlaufenden Optimierungsprozesses kann außerdem ein Erfahrungsaustausch unter der Leitung der BAST vorgesehen werden. Außerdem wird klargestellt, dass der Verordnungsgeber auch die Überwachung der im Einzelnen vorgesehenen Seminare regeln kann.

Zu Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s

Mit der Änderung soll zum einen eine Ermächtigungsgrundlage für den Verordnungsgeber geschaffen werden, dem es nunmehr überlassen wird, über die Registerpflicht der einzelnen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu entscheiden. Das bedeutet, dass künftig nicht mehr unmittelbar im Straßenverkehrsgesetz, sondern durch Rechtsverordnung festgelegt wird, welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Fahreignungsregister gespeichert werden. Zum anderen wird der Verordnungsgeber ermächtigt, die zu speichernden Ordnungswidrigkeiten als besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten mit zwei Punkten oder als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten mit einem Punkt einzustufen. Bezüglich der zu speichernden Straftaten dagegen gibt das Gesetz die Bewertung (zwei oder drei Punkte abhängig von der Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Anordnung einer isolierten Sperre) abschließend vor; sie ist durch den Verordnungsgeber umzusetzen. Grundlage für die Einstufung der Ordnungswidrigkeiten soll die Bedeutung der Zuwiderhandlung für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Höhe des angedrohten Regelsatzes der Geldbuße sein. Damit soll sichergestellt werden, dass künftig nur noch Zuwiderhandlungen im Fahreignungsregister gespeichert werden, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind.

Zu Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe u

Folgeänderung auf Grund der Übernahme der Regelung zur verkehrspsychologischen Beratung aus dem bisherigen § 4 Absatz 9 in § 2a Absatz 7.

Zu Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe w

Redaktionelle Folgeänderung der Verweisung auf Grund der Verschiebung der Regelung über die verkehrspsychologische Beratung nach § 2a Absatz 7 und aufgrund der Neufassung des § 4.

Zu Nummer 7 (§ 6a StVG)

Mit der Änderung wird die Ermächtigung zur Erhebung von Gebühren an die neu eingeführten Regelungen über die Durchführung des Fahreignungsseminars und die damit einhergehenden Anforderungen an die Qualitätssicherung ausgedehnt. Es wird klargestellt, dass auch für die Überwachung der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars Gebühren erhoben werden können. Zur Vermeidung von Verwechslungen mit anderen Formen der Überwachung wird insoweit der Terminus „Überprüfungen im Rahmen der Qualitätssicherung“ verwendet. Außerdem wird klargestellt, dass auch zeitabhängige Gebühren festgesetzt werden können und dass bei der Festsetzung von Gebühren der Aufwand für die externe Begutachtung einbezogen werden kann.

Zu Nummer 8 (Änderung des § 28)

Zur Überschrift und zu den Absätzen 1, 2 und 6

Redaktionelle Änderungen auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 3

Die Nummern 1 bis 3 enthalten die wesentlichen Neuregelungen über die im Fahreignungsregister zu speichernden Daten über rechtskräftige Entscheidungen. Bisher wurde unmittelbar im Straßenverkehrsgesetz geregelt, welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu speichern waren. Künftig erfolgt eine Speicherung im Fahreignungsregister, wenn die Straftaten und Ordnungswidrigkeiten in einer abschließenden Liste aufgezählt sind. Ermächtigungsgrundlage für die Bestimmung der abschließenden Liste ist § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s. § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s überlässt es dem Verordnungsgeber zu bestimmen, welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten künftig im Fahreignungsregister gespeichert werden. Diese Liste ist zugleich auch die Liste, mit der bestimmt wird, welche Straftaten und Ordnungswidrigkeiten für das Fahreignungs-Bewertungssystem zu berücksichtigen sind (§ 4 Absatz 2 Satz 1).

Nummer 1 regelt die Speicherung von rechtskräftigen Entscheidungen der Strafgerichte im Fahreignungsregister, soweit sie auf Strafe, Verwarnung mit Strafvorbehalt erkennen oder einen Schuldspruch enthalten und sie zu Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem nach § 4 Absatz 5 führen. Neu ist die zweite Bedingung. Sie erreicht, dass es künftig nicht mehr genügt, dass eine Straftat vorliegt, die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges steht oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen worden ist, sondern die betreffende Straftat muss ausdrücklich für die Speicherung in der durch den Verordnungsgeber zu erlassenen Rechtsverordnung bestimmt werden.

Die Regelung in Nummer 2 wird inhaltlich unverändert beibehalten und lediglich um eine systematische Abgrenzung zur Nummer 1 ergänzt. Die Regelung betrifft die Speicherung fahrerlaubnisbeschränkender Maßnahmen, die von den Strafgerichten angeordnet werden. Deren Speicherung dient nach wie vor der Überprüfbarkeit der Fahrberechtigung. Diese strafgerichtlichen Anordnungen können auch bei Entscheidungen über Straftaten erfolgen, die nicht im Fahreignungs-Bewertungssystem verwertet werden und damit nicht bereits nach Nummer 1 gespeichert werden. Auch bei diesen Straftaten muss die Einhaltung solcher Anordnungen überwacht werden können. Die gleiche Erwägung betrifft Nummer 3 Buchstabe b für die Fahrverbote bei Ordnungswidrigkeiten.

Nach Nummer 3 Buchstabe a werden - wie bisher - rechtskräftige Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24, 24a und 24c StVG gespeichert. Neu ist jedoch, dass sie nur dann gespeichert werden, wenn sie in der Verordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s genannt sind. Weiterhin werden diese Entscheidungen nur gespeichert, wenn aa) gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis ein Fahrverbot nach § 25 StVG angeordnet worden ist oder bb) die Entscheidung wegen einer Zuwiderhandlung ergangen ist, für die eine Geldbuße von mindestens 60 Euro verhängt worden ist. Für die Speicherung der Ordnungswidrigkeiten gibt es somit künftig neben der Höhe der Geldbuße die Bedingung, dass die Ordnungswidrigkeiten in der Verordnung ausdrücklich genannt sind. Dadurch wird eine abschließende Regelung erreicht, so dass bei nicht in der abschließenden Liste enthaltenen Ordnungswidrigkeiten auch erhöhte Geldbußen nicht zur Eintragung führen.

Neu geregelt ist die Rechtsgrundlage für die Eintragung von gefahrgutrechtlichen Verstößen im Fahreignungsregister nach Nummer 3 Buchstabe c. Bislang konnten auf Grund der Gesetzeskonkurrenz Ordnungswidrigkeiten, die gleichzeitig nach dem Straßenverkehrsgesetz und nach den Gefahrgutvorschriften zu ahnden sind, nicht eingetragen werden, da die gefahrgutrechtliche

Sanktionsnorm die straßenverkehrsrechtliche als speziellere Norm verdrängt. Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften, die auf Grund der Gefährdung für die Verkehrssicherheit eigentlich im Verkehrszentralregister hätten eingetragen werden müssen, konnten dort nicht eingetragen und mit Punkten bewertet werden, weil gleichzeitig eine gefahrgutrechtliche Norm verletzt wurde.

Es ist vorgesehen, in die entsprechende Verordnung nur Gefahrgutverstöße aufzunehmen, die eine Parallelregelung im Straßenverkehrsgesetz aufweisen.

Die Nummer 10 wird aufgehoben. Nicht mehr gespeichert werden die unanfechtbaren Entscheidungen ausländischer Gerichte und Verwaltungsbehörden, in denen Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis das Recht aberkannt wird, von der Fahrerlaubnis in dem betreffenden Land Gebrauch zu machen. Die Entscheidungen können auf Grund des Artikels 42 Absatz 1 Buchstabe b des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8.11.1968 (BGBl. 1977 II S. 811) und der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie den nach Landesrecht zuständigen Behörden mitgeteilt werden. Eine ausdrückliche Mitteilungsverpflichtung besteht nicht. Es kann festgestellt werden, dass die Mitteilungen nur sehr sporadisch die nach Landesrecht zuständigen Behörden erreichen und dem Register zur Speicherung mitgeteilt werden. Die durch das unregelmäßige Mitteilungsverhalten entstehende Ungleichbehandlung wird mit dem Verzicht auf die Regelung bereinigt.

In Nummer 11 erfolgt eine redaktionelle Folgeänderung des Verweises auf Grund der Neufassung des § 4.

Nummer 12 regelt künftig nur noch die Speicherung von Daten über die Teilnahme an einem (besonderen) Aufbauseminar und die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung, soweit dies für die Anwendung der Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe (§ 2a) erforderlich ist.

In Nummer 13 wird eine neue Regelung auf Grund der Einführung des Fahreignungsseminars aufgenommen. Geregelt wird die Speicherung von Daten über die Teilnahme an einem Fahreignungsseminar, soweit dies für die Anwendung des Fahreignungs-Bewertungssystems (§ 4) erforderlich ist. Die bisherige Regelung aus Nummer 13 wird Nummer 14.

Zu Nummer 9 (Änderung der § 28a)

Der Begriff Fahreignungsregister wird redaktionell angepasst. Außerdem ist eine Anpassung auf Grund der Anhebung der Eintragungsgrenze von bisher vierzig Euro auf sechzig Euro erforderlich.

Zu Nummer 10 (Änderung des § 29)Zu Absatz 1

§ 29 Absatz 1 Satz 2 regelt wie bisher die Tilgungsfristen. Jedoch wird bei den Tilgungsfristen für Ordnungswidrigkeiten nunmehr stärker differenziert. Die Tilgungsfrist beträgt zwei Jahre für verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Nummer 1) und fünf Jahre für besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten (Nummer 2 Buchstabe b). Bei Straftaten beträgt sie ebenfalls fünf Jahre, sofern das Strafgericht keine Entziehung der Fahrerlaubnis oder isolierte Sperre angeordnet hat (Nummer 2 Buchstabe a), und zehn Jahre für Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder isolierter Sperre (Nummer 3 Buchstabe a) sowie für verwaltungsbehördliche Entscheidungen (Nummer 3 Buchstabe b).

Die Notwendigkeit verlängerter Tilgungsfristen (fünf Jahre) für die besonders schweren Ordnungswidrigkeiten erklärt sich aus der Tatsache, dass es sich nunmehr um feste Fristen handelt, und ist an den Zielen der gesetzlichen Neuregelung orientiert. Durch den damit zusammenhängenden Verzicht auf die Regelungen zur Tilgungshemmung wird ein wesentlicher Beitrag zur Transparenz und Vereinfachung der Vorschriften geleistet. Um aber auch das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen, muss das neue System verlängerte Beobachtungszeiträume aufweisen, damit die beteiligten Behörden Fahreignungsdefizite eines Fahrerlaubnisinhabers im Fahreignungs-Bewertungssystem erkennen und Maßnahmen ergreifen können. Ein nach wissenschaftlichen Methoden vom KBA entwickeltes Tilgungssimulationsmodell hat aufgezeigt, dass unter anderem die zum Teil verlängerten Tilgungsfristen die Wirkungen der (zu streichenden) Tilgungshemmung im Hinblick auf die notwendigen Beobachtungszeiträume und die Wirksamkeit des Fahreignungs-Bewertungssystems kompensieren können. Auch der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat auf diesen Umstand hingewiesen (Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kurzstellungnahme zum geplanten Fahreignungsregister, ZVS 2012, 156 (157)).

Straftaten nach § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und den §§ 316 und 323a des Strafgesetzbuches (StGB) – Delikte unter Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln –

unterfallen künftig nicht mehr der zehnjährigen Tilgungsfrist, sondern der fünfjährigen. Dies dient der Vereinfachung und Vereinheitlichung; es soll bei Straftaten nur noch das Differenzierungskriterium „Entziehung der Fahrerlaubnis/isolierte Sperre“ gelten.

Die Neugestaltung der Fristen berücksichtigt die Schwere der Zuwiderhandlungen unter dem Blickwinkel der Verhältnismäßigkeit. Während besonders verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeiten fünf Jahre und Straftaten fünf oder zehn Jahre gespeichert werden, beträgt die Tilgungsfrist für die lediglich verkehrssicherheitsbeeinträchtigenden Ordnungswidrigkeiten – wie bisher – zwei Jahre.

Wie bisher für die Aufbauseminare geregelt, sollen auch die Teilnahmebescheinigungen für die Teilnahme an dem Fahreignungsseminar für die Dauer von fünf Jahren gespeichert werden.

Die Tilgungsfristen für die Maßnahmen nach § 28 Absatz 3 Nummer 4 bis 8 bleiben unverändert. Über diese Regelungen hinaus bedarf es keines Auffangtatbestandes wie in § 29 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 StVG a. F. mehr. Insbesondere richten sich für Eintragungen nach § 28 Absatz 3 Nummer 2 (vorläufige Entziehung) und 9 die Tilgungsfristen nach § 29 Absatz 3 Nummer 3 in Verbindung mit § 63 Absatz 2 FeV.

Weiterhin erfolgt in Absatz 1 Satz 4 eine Klarstellung: Bei den Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe und des Fahreignungs-Bewertungssystems ist jeweils nicht die Entziehung der Fahrerlaubnis gemeint. Dies ist in Absatz 1 Satz 3 bisher schon ausdrücklich so formuliert und war auch für Absatz 1 Satz 4 der bisherigen Fassung der Wille des Gesetzgebers (vgl. die amtliche Begründung zu § 29 Absatz 1 Satz 4 in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. April 1998, VkB1. S. 731, 801).

Bei der Neugestaltung des Fahreignungs-Bewertungssystems wird an den Stellen, die inhaltlich neu zu regeln bzw. zu ändern sind, die Verwendung des Begriffs „Betroffener“ restriktiver gehandhabt. Sofern nur Inhaber einer Fahrerlaubnis betroffen sein können, wird dieses nunmehr eindeutig zum Ausdruck gebracht. Sofern auch Personen ohne Fahrerlaubnis betroffen sein können, wird die Bezeichnung „Betroffener“ gewählt. Allerdings wurde nicht das gesamte Straßenverkehrsgesetz dieser Klarstellung unterzogen.

Zu Absatz 4

Absatz 4 regelt – wie bisher – den Beginn der Tilgungsfrist. Die Tilgungsfrist beginnt künftig einheitlich bei strafgerichtlichen Verurteilungen und Strafbefehlen (Satz 1 Nummer 1), bei Entscheidungen der Gerichte nach den §§ 59, 60 StGB und § 27 des Jugendgerichtsgesetzes (Satz 1 Nummer 2), bei gerichtlichen und verwaltungsbehördlichen Bußgeldentscheidungen sowie anderen Verwaltungsentscheidungen (Satz 1 Nummer 3) mit dem Tag der Rechtskraft.

Durch die neu geschaffene Regelung wird die bislang unterschiedliche Behandlung der Tilgungsfristen, insbesondere für strafgerichtliche Verurteilungen und Strafbefehle, beseitigt. Durch das einheitliche Anknüpfen an die Rechtskraft für den Beginn der Tilgungsfrist ist nunmehr ein einheitlicher Beobachtungszeitraum sichergestellt. Durch die Regelung kann sowohl der Betroffene als auch die zuständige Behörde leichter als bisher die Speicherdauer im Register für den einzelnen Verstoß berechnen. Damit wird das System einfacher und transparenter gestaltet.

Hingegen bleibt es in Satz 1 Nummer 4 bei der Regelung, dass die Tilgungsfrist mit dem Tag der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung beginnt. Dies betrifft die Speicherung von Teilnahmebescheinigungen für die Aufbaueminare und die verkehrspsychologische Beratung nach § 2a Absatz 2 und neu für die Fahreignungsseminare nach § 4a.

Zu Absatz 5

Die Änderung in Satz 1 setzt auch hier bei den beschwerenden Entscheidungen den einheitlichen Beginn der Tilgungsfrist mit Rechtskraft konsequent fort.

Zu Absatz 6

Die bisherigen Regelungen aus Absatz 6 Satz 1 bis 4 und 6 a. F. werden aufgehoben. Auf diese Regelungen zur Tilgungshemmung wird aus Gründen der Transparenz und Vereinfachung des Systems verzichtet. Stattdessen sind nun in Absatz 1 die zum Teil verlängerten festen Tilgungsfristen vorgesehen.

Im neuen Absatz 6 findet sich nun in Satz 1 zur systematischen Klarstellung die allgemeine Regelung, wann Eintragungen zu löschen sind, und zwar bei Tilgungsreife. Tilgungsreife tritt nach Ablauf der Tilgungsfristen und sonstigen Tilgungsbedingungen nach den Absätzen 1 bis 5 ein. Von diesem Grundsatz gibt es nach wie vor zwei Ausnahmen: die Überliegefrist in Satz 2 und die Probezeit in Satz 4.

In den Sätzen 2 und 3 wird die bisherige Regelung zur Überliegefrist aus Absatz 7 a. F. in veränderter Form übernommen. Zum einen wird in Satz 2 klargestellt, dass die Überliegefrist nur auf Eintragungen über Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, die für das Fahreignungs-Bewertungssystem und dessen Maßnahmen relevant sind, Anwendung findet. Dies war auch schon unter dem bisherigen Punktsystem praktisch der Fall. Zum anderen wird in Satz 3 neben der Übermittlung und Auskunftserteilung nun auch die Verwertung im systematischen Zusammenhang mitge-regelt. Im Gegensatz zum bisherigen Wortlaut von Absatz 7 Satz 2 a. F., der jegliche Übermitt-lung, also auch die an die nach Landesrecht zuständige Behörde, ausschloss, ist nun die für die Praxis sinnvolle Übermittlung und Verwertung für die Zwecke der Fahrerlaubnis auf Probe und des Fahreignungs-Bewertungssystems neben der Auskunft an den Betroffenen zugelassen. Des Weiteren wird die Terminologie ohne inhaltliche Änderungen datenschutzrechtlich präzisiert.

Satz 4 trifft eine Regelung zur Probezeit. Hiermit wird von den bisherigen Regelungen aus Ab-satz 6 a. F. nur Satz 5 a. F. inhaltsgleich übernommen.

Zu Absatz 7

Die Regelung aus Absatz 8 der bisherigen Fassung wird in Absatz 7 eingeordnet und geändert. In Satz 1 wird das Verwertungsverbot für gelöschte Eintragungen (Löschung nach Ablauf der Tilgungsfrist und der Überliegefrist) von nur gerichtlichen Entscheidungen auf jegliche Eintra-gungen aus Gründen der Klarstellung erweitert.

In Satz 2 wird zum einen die Art der Eintragung ausdrücklich klargestellt. Zum anderen wird die Verwertbarkeit auch auf Zwecke des Fahreignungs-Bewertungssystems erweitert, wie schon in Absatz 6. Nach dem Wortlaut des bisherigen Absatzes 8 Satz 2 ist die Möglichkeit der Verwer-tung einer strafgerichtlichen Entscheidung mit einer Tilgungsfrist von zehn Jahren nach einem Zeitraum von fünf Jahren auf ein Verfahren beschränkt, dass die Erteilung oder Entziehung der Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat. Unklar war, ob dies auch für Maßnahmen nach dem Punkt-system galt, das heißt, ob die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar die Vorstufe zur Fahrerlaubnisentziehung darstellte. Wäre dem so, dann würde die zehnjährige Verwertungsmöglichkeit über den Wortlaut der Regelung hinaus auch für Verfahren gelten, die möglicher-weise künftige Fahrerlaubnisentziehungsverfahren einleiten. Mit Urteil vom 18.08.2011 hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) des Landes Sachsen-Anhalt (Az.: 3 m 348/11) entschieden, dass eine Eintragung über eine gerichtliche Entscheidung im Verkehrszentralregister für die Anord-nung eines Aufbauseminars nach § 4 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 bisherige Fassung nach Ablauf eines Zeitraums, der einer fünfjährigen Tilgungsfrist entspricht, nicht verwertet werden dürfen.

Die Richter begründeten ihre Entscheidung damit, dass auf Grund der Entstehungsgeschichte nicht ersichtlich ist, dass über den Wortlaut der Regelung hinaus die Ausnahme der zehnjährigen Verwertbarkeit auf Verfahren Anwendung findet, die die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar zum Gegenstand haben. Die Gesetzessystematik spreche vielmehr dafür, ein auf die Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar gerichtetes Verfahren nicht einem Verfahren zur Entziehung einer Fahrerlaubnis gleichzusetzen. Zur Korrektur dieser sich entwickelnden Rechtsprechung schreibt dieser Gesetzentwurf die Verwertbarkeit auch für das Ergreifen von Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem ausdrücklich fest. Sinn und Zweck des Fahreignungs-Bewertungssystems ist es, alle rechtskräftigen Entscheidungen, die mit Punkten bewertet sind, zur Ermittlung des Punktestandes und den damit verbundenen Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem heranziehen zu können. Würde man die von der Rechtsprechung des OVG Sachsen-Anhalt vorgenommene Auslegung der bisherigen Regelung beibehalten, hätte dies zur Folge, dass Maßnahmen erst auf Grund weiterer Zuwiderhandlungen ergriffen werden können, während die nichtberücksichtigte strafgerichtliche Entscheidung aber bereits zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen könnte. Dies würde eine ungewollte und unsystematische Ausnahme darstellen, was deshalb korrigiert wird. Des Weiteren wird die Terminologie in den Sätzen 2 und 3 datenschutzrechtlich präzisiert.

Zu Nummer 11 (Änderung des § 30)

Zu Absätzen 1 bis 5, 7 und 9

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 4b (neu)

Die Daten aus dem Fahreignungsregister sollen an die für die Erteilung, Aussetzung, Einschränkung oder Entziehung von Triebfahrzeugführerscheinen zuständige Stelle übermittelt werden dürfen. Denn die hierbei durchgeführte Prüfung der Zuverlässigkeit eines Triebfahrzeugführers erstreckt sich nach § 5 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 und Satz 5 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung auch auf wiederholte Verstöße gegen verkehrsrechtliche Vorschriften. Hierzu sollen dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständiger Behörde die diesbezüglichen Daten aus dem Fahreignungsregister übermittelt werden dürfen, soweit diese Eintragungen für die dortige Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung, Aussetzung, Einschränkung und Entziehung des Triebfahrzeugführerscheins jeweils erforderlich sind. Damit soll die unreflektierte Übermittlung von Datenpaketen vom KBA an das EBA (also einer Mehr- oder gar Vielzahl einschlägiger Datensätze „auf einen Schlag“) verhindert werden, weil dies nicht im Einklang mit dem daten-

schutzrechtlichen Erforderlichkeitsgrundsatz stünde. Mit dieser Übermittlungsbefugnis wird die bisherige Praxis entbehrlich, nach der der Antragsteller aufgefordert wurde, eine Selbstauskunft vorzulegen. Diese Selbstauskunft ist ein aufwändiges Verfahren und umfasst ggf. Eintragungen, über die im Rahmen einer Behördenauskunft keine Auskunft erteilt werden dürfte. Mit der hier geschaffenen Übermittlungsbefugnis wird das Verfahren optimiert und auf den erforderlichen Datenumfang beschränkt.

Zu Absatz 8

Redaktionelle Änderung in Satz 1 auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Des Weiteren erfolgt eine sprachliche Klarstellung über den Inhalt der Auskunft.

Zu Absatz 10

Folgeänderung aufgrund der Änderungen in § 28; Anpassung des Verweises auf die relevanten Entscheidungen über die Berechtigung zum Gebrauch einer ausländischen Fahrerlaubnis.

Zu Nummer 12 (Änderung des § 30a)

Zu Absatz 1

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Mit der weiteren Änderung in Satz 1 (Verweis auch auf § 30 Absatz 2 und 4) wird erreicht, dass alle zur Auskunft aus dem Fahreignungsregister berechtigten Behörden und Gerichte die Auskunft auch online abrufen dürfen.

Zu Absatz 5

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Nummer 13 (Änderung des § 30b)

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Zudem wird der Verweis auf § 30 Absatz 1 erweitert und damit die Möglichkeit eröffnet, die neue Übermittlung nach § 30 Absatz 4b an das EBA für Prüfungen im Zusammenhang mit dem Triebfahrzeugführerschein auch im Wege des automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahrens durchzuführen. Dieses ist aufgrund der Vielzahl der zu erwartenden Anfragen gerechtfertigt.

Zu Nummer 14 (Änderung des § 33)

Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Registrierung der der Zulassungsbehörde mitzuteilenden Daten des Erwerbers gem. § 32 Absatz 1 Satz 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung auch im Zentralen Fahrzeugregister.

Zu Nummer 15 (Änderung des § 50)

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in das Fahreignungsregister sowie des Verweises auf Grund der Neufassung des § 4.

Zu Nummer 16 (Änderung des § 65)

Zu Absatz 2 a. F.

Diese Regelung ist auf Grund von Zeitablauf entbehrlich und kann aufgehoben werden.

Zu Absatz 3 a. F.

Hierbei handelte es sich um eine Umsetzungsvorschrift zum Verwaltungsverfahren. Da diese Aufgaben abgeschlossen sind, ist diese Vorschrift entbehrlich und kann aufgehoben werden.

Zu Absatz 4 a. F.

Diese Regelung ist auf Grund von Zeitablauf entbehrlich und kann aufgehoben werden. Mit der Regelung wurden Maßnahmen in der Übergangsfrist neuen Maßnahmen gleichgestellt.

Zu Absatz 5 a. F.

Die Übergangsregelung hat keinen Regelungsgehalt mehr und wird daher aufgehoben.

Zu Absatz 6 a. F.

Die Regelung ist auf Grund Zeitablaufs und Neufassung des Fahreignungsregisters entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 7 a. F.

Die Regelung ist auf Grund Zeitablaufs entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 8 a. F.

Die Regelung ist auf Grund Zeitablaufs entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 9 a. F.

Die Regelung ist auf Grund Zeitablaufs entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 10 a. F./Absatz 2

Der bisherige Absatz 10 wird nunmehr Absatz 2. Des Weiteren redaktionelle Änderungen der Verweise auf Grund der Neufassung des § 4 und infolge der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Absatz 11 a. F.

Die Übergangsvorschrift des § 65 Absatz 11 StVG hat keinen Regelungsgehalt mehr und wird daher aufgehoben. Der Verordnungsgeber hat mit dem Erlass der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001, die am 1. Januar 2002 in Kraft getreten ist, von seiner neuen Verordnungsmächtigung Gebrauch gemacht. Gleichzeitig wurde die Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten vom 28. Februar 2000 mit Wirkung vom 1. Januar 2002 aufgehoben (vgl. BAnz. S. 24505).

Zu Absatz 12 a. F.

Die Regelung ist auf Grund Zeitablaufs entbehrlich und wird aufgehoben.

Zu Absatz 3

Absatz 3 enthält die Übergangsbestimmungen, die auf Grund der vorstehenden Änderungen dieses Gesetzentwurfs notwendig sind. Die Regelungen über das Verkehrszentralregister und das Punktsystem werden nach den folgenden Bestimmungen in die Regelungen über das Fahreignungsregister und Fahreignungs-Bewertungssystem überführt.

Zu Absatz 3 Nummer 1

Nummer 1 regelt, dass Entscheidungen, die nach bisherigem Recht im Verkehrszentralregister gespeichert worden sind („alte Entscheidungen“) und für die nach neuem Recht keine Rechtsgrundlage zur Speicherung vorgesehen ist, am [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Gesetzes] aus dem Fahreignungsregister gelöscht werden. Betroffen sind alle Eintragungen wegen Entscheidungen über Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, die nicht zu Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem führen, also nicht in der Verordnung nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe s aufgelistet sind, sowie die Eintragungen wegen Entscheidungen ausländischer Gerichte und Behörden, in denen Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis das Recht aberkannt wurde, von der Fahrerlaubnis in dem betreffenden Land Gebrauch zu machen.

Zu Absatz 3 Nummer 2

Nummer 2 regelt die Speicherdauer und die Tilgungsbestimmungen für die übrigen Entscheidungen, die vor Inkrafttreten des Gesetzes gespeichert worden sind. Satz 1 bestimmt, dass die alten Entscheidungen für eine Übergangszeit von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes weiterhin den bisherigen Tilgungsbestimmungen des § 29 in der Fassung vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes unterliegen. Dabei gelten insbesondere die Regelungen zur Tilgungshemmung fort. Auch neue Eintragungen nach Inkrafttreten des Gesetzes können so eine Tilgungshemmung für alte Entscheidungen auslösen. Die so in ihrer Tilgung gehemmten alten Eintragungen werden für ihre Tilgung damit von den neuen Entscheidungen abhängig, welche die Tilgungshemmung ausgelöst haben, und damit bereits abhängig von den neuen Tilgungsfristen. Mit dieser vorübergehenden teilweisen Beibehaltung der Hemmungsregelungen soll ein kontinuierlicher Übergang erreicht und vermieden werden, dass eingetragene Entscheidungen innerhalb eines Registervorganges „auf einen Schlag“ zum Stichtag getilgt werden müssen und damit eine nicht gewollte, faktische Teilamnestie für „Verkehrssünder“ eintreten würde.

Nach Ablauf der 5 Jahre soll auf die bis dahin noch nicht gelöschten Eintragungen dann § 29 in der neuen Fassung Anwendung finden.

- Das kann zum einen Straftaten mit einer bisher zehnjährigen Tilgungsfrist plus einem Jahr Überliegefrist betreffen. Sofern es sich hierbei um Entscheidungen wegen Straftaten nach § 315c Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a oder den §§ 316 oder 323a StGB handelt, ist dann zu prüfen, ob die hierfür nun geltende Tilgungsfrist von 5 Jahren plus ein Jahr Überliegefrist bereits abgelaufen ist. Ist das der Fall, wird eine solche Eintragung gelöscht. Anderenfalls bleibt sie bis zum Erreichen der neuen Frist gespeichert. Bei anderen Straftaten ändert sich nach neuem Recht nichts.
- Das können zum Zweiten Straftaten mit einer fünfjährigen Tilgungsfrist sein, die sich noch in der Überliegefrist befinden. Hier ändert sich nach neuem Recht nichts.
- Und das können zum Dritten in der Tilgung gehemmte Eintragungen sein. Sofern für diese alten Eintragungen die für sie geltende Tilgungsfrist nach neuem Recht plus ein Jahr Überliegefrist bereits abgelaufen ist, werden diese Eintragungen gelöscht. Anderenfalls bleiben sie bis zum Ablauf der neuen Frist gespeichert; eine Hemmung ist hierbei dann nicht mehr zu berücksichtigen.

Satz 3 sieht als Modifikation von Satz 1 für die alten Entscheidungen wegen Ordnungswidrigkeiten nach § 24a eine maximale Tilgungsfrist von fünf Jahren ab Rechtskraft der Entscheidung vor.

Dies erfolgt für die Übergangszeit bereits abweichend von der bisherigen Regelung in § 29 Absatz 6 Satz 4 a. F. Nach bisherigem Recht konnten diese Entscheidungen durch alle Registereintragen nach § 28 Absatz 3 Nummer 1 bis 9 für einen unbestimmten Zeitraum gehemmt werden. Mit der nunmehr getroffenen abweichenden Regelung werden diese Zuwiderhandlungen den übrigen Ordnungswidrigkeiten mit deren maximaler fünfjähriger Tilgungsfrist in § 29 Absatz 6 Satz 4 a. F. angeglichen. Dies dient der Vereinfachung in der Übergangszeit und der Vorbereitung des Wegfalls der Tilgungshemmung. Da es sich bei dem Fünf-Jahres-Zeitraum nach Satz 3 um eine Obergrenze handelt, werden Entscheidungen, für die bereits vorher durch den Ablauf der individuellen Tilgungsfrist die Tilgungsreife eintritt, nach einem weiteren Jahr Überliegefrist aus dem Register gelöscht, auch wenn der Fünf-Jahres-Zeitraum noch nicht verstrichen ist.

Insgesamt gelten nach Ablauf der Übergangszeit von fünf Jahren für alle dann noch gespeicherten Entscheidungen das neue Recht und damit die neuen Tilgungsfristen.

Zu Absatz 3 Nummer 3

Nummer 3 regelt, dass alle Entscheidungen, die ab dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes im Fahreignungsregister gespeichert werden, unabhängig vom dem Datum der Rechtskraft der Entscheidung ausschließlich dem dann geltenden neuen Recht unterliegen. Die Vorschrift ist aus Praktikabilitätsgründen für die Handhabung der Umstellung im KBA erforderlich.

Zu Absatz 3 Nummer 4

Nummer 4 regelt die Umstellung der Punktestände nach bisherigem Recht in die Maßnahmenstufen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems oder in die Vormerkung. Die Bestimmung ist notwendig, da die bisherige differenzierte Bewertung der Zuwiderhandlungen nach Bedeutung und Schwere mit 1 bis 7 Punkten zugunsten eines Drei-Kategoriensystems aufgegeben wird. Die Punktestände nach bisherigem Recht werden mittels der Überführungstabelle in Punktestände nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem überführt. Der auf Grund der Überführung ermittelte neue Punktestand bildet dann nach Satz 2 die Grundlage für die Einstufung in eine der Maßnahmenstufen des Fahreignungs-Bewertungssystems oder in die Vormerkung. Mit der Regelung wird sichergestellt, dass jeder, der sich im bisherigen dreistufigen Punktsystem in einer Maßnahmenstufe befunden hat, in die entsprechende Maßnahmenstufe des neuen ebenfalls dreistufigen Fahreignungs-Bewertungssystems überführt wird. Das Ergreifen der vorgesehenen Maßnahmen nach § 4 Absatz 5 Satz 1 durch die nach Landesrecht zuständigen Behörden wird, wie auch im bisherigen Punktsystem, auf der Grundlage des überführten Punktestandes erfolgen.

Satz 3 stellt allerdings klar, dass die Umstellung des Systems und die dadurch erstmalige Einordnung in die neuen Maßnahmenstufen nicht zur Maßnahmenenergreifung führen. Vielmehr führen nur eine Zuwiderhandlung und das hierauf folgende erstmalige Erreichen einer Maßnahmenstufe – nach altem wie nach neuem Recht - zu einer Maßnahme. Dies hat die nach Landesrecht zuständige Behörde im Einzelfall zu prüfen und zu entscheiden.

Von der Übergangsregelung sind alle Personen betroffen, zu denen am Tag des Inkrafttretens des Gesetzes mit Punkten bewertete Entscheidungen im Fahreignungsregister gespeichert sind.

Zu Absatz 3 Nummer 5

Durch die Regelung in Nummer 5 werden die Regelungen zu den (besonderen) Aufbauseminaren und verkehrspsychologischen Beratungen im Rahmen des Punktsystems in das Fahreignungs-Bewertungssystem überführt.

Nach Buchstabe a sind Punkteabzüge nur noch vorzunehmen, wenn der Betroffene die Bescheinigung über die Teilnahme an einem freiwilligen Aufbauseminar oder einer freiwillig besuchten verkehrspsychologischen Beratung vor dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes der nach Landesrecht zuständigen Behörde vorlegt.

Nach Buchstabe b sollen Aufbauseminare, die noch vor dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes] angeordnet und begonnen, aber noch nicht abgeschlossen worden sind, für eine Übergangszeit von sieben Monaten nach Inkrafttreten des Fahreignungs-Bewertungssystems nach den bisherigen Bestimmungen absolviert und zu Ende geführt werden können.

Mit der entsprechenden Regelung in Buchstabe c über das Anbieten der Aufbauseminare noch weitere sechs Monate nach bisherigem Recht soll sichergestellt werden, dass die Inhaber einer Fahrerlaubnis, die eine Anordnung nach bisherigem Recht erhalten haben, das angeordnete Aufbauseminar auch noch absolvieren können. Sollten die Anbieter von Aufbauseminaren diese ab dem Tag des Inkrafttretens des Gesetzes jedoch nicht mehr anbieten, kann der Fahrerlaubnisinhaber anstatt des Aufbauseminars an der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars teilnehmen.

Buchstabe d stellt sicher, dass die nach Landesrecht zuständige Behörde dem KBA auch nach Inkrafttreten des Fahreignungs-Bewertungssystems weiterhin unverzüglich die Teilnahme an

Aufbauseminaren oder verkehrspsychologischen Beratungen nach altem Recht mitteilt, um so zeitnah wie möglich die Übergangsregelungen durchführen zu können.

Zu Absatz 3 Nummer 6

Nummer 6 regelt Änderungen des Punktestandes auf Grund von Tilgungen nach Inkrafttreten des Gesetzes oder auf Grund von noch zu gewährenden Punkterabatten. Dabei handelt es sich um Punktereduzierungen, die nachträglich vorgenommen werden müssen. Das heißt: Auch wenn für den Betroffenen die Umstellung nach der Überführungstabelle bereits vorgenommen worden ist, muss nach Vorliegen der die Punktereduzierung rückwirkend auslösenden Umstände (Tilgung, Punkterabatt) die Umrechnung erneut vorgenommen werden. Für den Betroffenen wird also die Punktereduzierung in dem vor dem Inkrafttreten des Gesetzes bestehenden Rechensystem vollzogen und erst dann erneut die Überführung nach der in Nummer 4 geregelten Überführungstabelle vorgenommen. Dies führt zur Aktualisierung der Einstufung auf der Grundlage des nach der Überführungstabelle erreichten Punktestandes.

Zu Artikel 2 (Änderung des Fahrlehrergesetzes)

Zu Nummer 1 (Änderung der Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister. Ergänzung aufgrund der Einfügung der neuen §§ 31a und 31b.

Zu Nummer 2 (Änderung des § 16)

Die Ergänzung des Verweises für Aufbauseminare soll klarstellen, dass diese nur noch im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe Anwendung finden. Außerdem wird die Regelung auf die neuen Fahreignungsseminare erstreckt. Dem Fahrschulinhaber oder verantwortlichen Leiter des Ausbildungsbetriebs ist die Pflicht auferlegt, die Erfüllung gesetzlich vorgegebener Ausstattungs-, Ausbildungs- und Fortbildungsstandards im Hinblick auf die Fahrschule insgesamt und speziell auf die Tätigkeit seiner Beschäftigten zu gewährleisten. Dies galt bislang insbesondere auch für die Durchführung von Aufbauseminaren für Punkteauffällige nach § 2a Absatz 2 Nummer 1 StVG. Da das neue Fahreignungsseminar nach § 4a StVG an die Stelle des bisherigen Aufbauseminars für Punkteauffällige tritt und ähnliche Organisationsformen, Ziele, Inhalte und Methoden aufweist, ist die Ausweitung der Verantwortlichkeiten sowie insbesondere der Anleitungs- und Überwachungspflichten des Fahrschulinhabers oder verantwortlichen Leiters des Ausbildungsbetriebs auch auf das neu eingeführte Fahreignungsseminar geboten.

Zu Nummer 3 (Änderung des § 19)

Die Ergänzung des Verweises für Aufbauseminare soll klarstellen, dass diese nur noch im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe Anwendung finden. Außerdem werden die Regelungen auf das neue Fahreignungsseminar erstreckt. Nach § 19 bildet der Inhaber der Fahrschülerlaubnis seine Entgelte in Bezug auf die Aufbauseminare für Punkteauffällige nach § 2a Absatz 2 Nummer 1 StVG frei, selbständig und in eigener Verantwortung und gibt sie pauschaliert an. Dabei müssen die Entgelte den Grundsätzen der Preisklarheit und Preiswahrheit entsprechen. Der Gesetzgeber erstreckt diese Regelungen auch auf das neue Fahreignungsseminar nach § 4a StVG, das an die Stelle des bisherigen Aufbauseminars für Punkteauffällige tritt. Bei der Preisbildung für die Fahreignungsseminare sind die zu berücksichtigenden Kostengruppen gegenüber dem bisherigen Aufbauseminar unverändert, so dass auch aus diesem Grund eine Übernahme der bisherigen Regelungen zu den Unterrichtsentgelten für das neu eingeführte Fahreignungsseminar notwendig ist.

Zu Nummer 4 (Änderung des § 31)

Folgeänderungen auf Grund der Streichung der Aufbauseminare im Rahmen des Fahreignungsbewertungssystems. Die Konkretisierung des Verweises auf das StVG ist notwendig, da die bisherige Regelung weiterhin für die Aufbauseminare im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe gelten soll.

Zu Nummer 5 (Einfügung der §§ 31a und 31b)Zu § 31a

Das neue Fahreignungsseminar unterwirft – wie auch das bisherige Aufbauseminar für Punkteauffällige nach § 2a Absatz 2 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes – einerseits die Bürgerinnen und Bürger zeitlichen und finanziellen Belastungen; eine Nichtteilnahme führt zu Mobilitätseinschränkungen. Andererseits erwartet der Gesetzgeber von der Teilnahme am neuen Fahreignungsseminar positive Effekte im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Demzufolge sind hohe Anforderungen an die Durchführungsqualität des neuen Fahreignungsseminars zu stellen. Zur Gewährleistung einer hohen Durchführungsqualität des neuen Fahreignungsseminars schreibt daher der neue § 31a Absatz 1 die Erforderlichkeit einer speziellen Seminarerlaubnis („Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik“) als Voraussetzung für die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars vor. Dies entspricht in formaler Hinsicht den Regelungen für das bisherige Aufbauseminar für Punkteauffällige.

Absatz 2 regelt die persönlichen Voraussetzungen zur Erlangung der Seminarerlaubnis für die verkehrspädagogische Teilmaßnahme. Diese Regelungen erfolgen in Anlehnung an das bisherige Aufbauseminar für Punkteauffällige. In Bezug auf das Erfordernis der Fahrerlaubnis der Klassen A und BE ist festzuhalten, dass die Zweirad- und Pkw-Fahrer den weitaus größten Anteil an der Gruppe aller Fahrerlaubnisinhaber bilden. Daher wäre das Erfordernis einer Fahrerlaubnis des Seminarleiters für alle Fahrerlaubnisklassen als unverhältnismäßig anzusehen. Darüber hinaus stünde es einem flächendeckenden Angebot an Fahreignungsseminaren entgegen.

Die eingangs begründeten hohen Anforderungen an die Durchführungsqualität des Fahreignungsseminars erfordern – wie bisher – eine ausgewiesene langjährige Berufserfahrung des Seminarleiters wie auch den Nachweis, dass der Seminarleiter nicht selbst durch häufige oder schwerwiegende Zuwiderhandlungen auffällig geworden ist. Insofern werden die Anforderungen an den Seminarleiter bezüglich seiner Berufserfahrung verstetigt und hinsichtlich seiner Verkehrsbewährung erhöht. Die Kritik an der Durchführungsqualität und der fehlende Nachweis der Verkehrssicherheitswirksamkeit der bisherigen Aufbauseminare für Punkteauffällige machen erhöhte Anforderungen an die Einweisungslehrgänge erforderlich. Daher werden – zusätzlich zur Übernahme der bisherigen Vorgaben zur Dauer der Einweisungslehrgänge – bei der Einweisung der Bewerber für eine Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik eine Hospitation und eine vom Lehrgangleiter beaufsichtigte Durchführung einer vollständigen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars vorgeschrieben. Aufgrund der hohen Bildungs- und Erziehungsverantwortung der Seminarleiter und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ist zusätzlich zur Verkehrsbewährung des Bewerbers um eine Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik (s.o.) auch seine Zuverlässigkeit im Hinblick auf die Einhaltung von Rechtsnormen in anderen Lebensbereichen zu fordern.

Zur Gewährleistung einer hohen Durchführungsqualität der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars werden in Absatz 3 die Anforderungen an den Nachweis pädagogisch-didaktischer Kompetenzen des Seminarleiters an das neue Konzept der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars angepasst und konkretisiert. Dies erfolgt durch den Verweis auf vorgegebene Qualitätsmerkmale zur Seminare Durchführung.

Die Erteilung der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik erfolgt künftig nach Absatz 4 ausschließlich durch Eintragung eines Vermerkes auf dem Fahrlehrerschein. Damit entfallen die

Ausstellung sowie die Aushändigung oder Zustellung einer Erlaubnisurkunde, was einer Verwaltungsvereinfachung und Entbürokratisierung dient.

In Absatz 5 werden Rücknahme und Widerruf der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik geregelt. Die Regelung entspricht der bisher für die Aufbau Seminare geltenden Regelung in § 31 Absatz 5 Satz 2 i. V. m. § 8 FahrIG und der in § 4a Absatz 5 für die Seminarerlaubnis Verkehrspsychologie vorgesehenen Regelung.

Absatz 6 enthält die gebotenen Regelungen in Bezug auf den Umgang mit personenbezogenen Daten. In der Sache geht es um Daten, die erforderlich sind, um überprüfen zu können, ob eine Teilnahmebescheinigung tatsächlich zu Recht ausgestellt worden ist (Verhinderung von Fälschung) und ob die Verweigerung der Teilnahmebescheinigung rechtmäßig ist. Zu diesem Zweck werden gespeichert: Name, Datum des Fahreignungsseminars, absolvierte Module, der Grund, wenn eine Teilnahmebescheinigung nicht ausgestellt worden ist und ggf. die Zuweisungsdelikte, wenn diese entscheidend für die Auswahl der Module gewesen sind. Die geregelte Speicherungs- und Nutzungsbefugnis sowie Löschungspflicht gewährleisten zwei Dinge: Zum einen können die Daten für die Durchführung des Seminars und die Ausstellung der Teilnahmebescheinigung gespeichert und genutzt werden. Auf der anderen Seite wird aber auch gesichert, dass die Daten unverzüglich gelöscht werden, wenn sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden und insbesondere keine Rechtsfolgen mehr daran geknüpft werden. § 48 Absatz 5 Satz 1 Nummer 3 Buchstabe b FeV sieht für die Teilnahme am Fahreignungsseminar noch weitere sechs Monate mögliche Folgen vor. Hierfür muss die tatsächliche Teilnahme am Fahreignungsseminar bei Zweifeln an der Teilnahmebescheinigung durch die Behörde überprüfbar bleiben. Aus der Bearbeitungszeit bei der Behörde mit maximal drei Monaten ergibt sich die regelmäßige Speicherdauer von neun Monaten in Satz 2. Sollten sich bei der Prüfung Zweifel ergeben, müssen die Daten selbstverständlich noch bis zum rechtskräftigen Abschluss der Prüfung, sei es auch erst nach einem Rechtsmittelverfahren, zur Verfügung stehen.

Schon die bisherigen Aufbau Seminare für Punkteauffällige unterlagen den Regelungen zur Überwachung nach den §§ 33 Absatz 2, 34 Absatz 3. Der Überwachung und Qualitätssicherung kommt auch bei der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars eine hohe und verstärkte Bedeutung zu. Daher wird in Absatz 7 ausdrücklich auf die Überwachungsnotwendigkeit (§ 33 Absatz 2) und ergänzend auf die Option eines Qualitätssicherungssystems (§ 34 Absatz 3) Bezug genommen.

Zu § 31b

§ 31b regelt die Voraussetzungen für die Durchführung von Einweisungslehrgängen zum Erwerb der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik. Dies eröffnet die Möglichkeit für verschiedene Aus- und Fortbildungsträger, Programme zu erarbeiten und zur amtlichen Anerkennung vorzulegen.

Absatz 1 regelt das Erfordernis der Anerkennung und legt die dafür erforderlichen Voraussetzungen fest. Dazu zählen die Vorlage eines Ausbildungsprogramms, der Nachweis geeigneter Räumlichkeiten und einer sachgerechten Ausstattung sowie der Einsatz von pädagogisch qualifiziertem Personal mit langjähriger Berufserfahrung. Die sächlichen und personellen Anforderungen entsprechen grundsätzlich den formalen Anforderungen an die Einweisungslehrgänge für die bisherigen Aufbauseminare für Punkteauffällige; die geforderte Verkehrsbewährung stellt allerdings eine inhaltliche Erweiterung dar. Mit dem Verweis auf die Teilnahme an einem Einführungsseminar für Lehrgangsteilnehmer soll sichergestellt werden, dass der Leiter der Einweisungslehrgänge über Kenntnisse verfügt, die für die Ausbildung der Seminarleiter erforderlich sind.

Aufgrund der hohen Bildungs- und Erziehungsverantwortung der Lehrgangsteilnehmer und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wird in Absatz 2 zusätzlich zur Verkehrsbewährung des Lehrgangsteilnehmers auch seine Zuverlässigkeit im Hinblick auf die Einhaltung von Rechtsnormen in anderen Lebensbereichen gefordert.

Die Regelungen des Absatzes 3 stellen eine Anpassung und Konkretisierung im Hinblick auf das neue Konzept der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars dar.

Der Überwachung und Qualitätssicherung kommt auch bei den Einweisungslehrgängen für Seminarleiter der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars eine hohe Bedeutung zu. Daher wird ausdrücklich auf die Überwachungsnotwendigkeit (§ 33 Absatz 2) und ergänzend auf die Option eines Qualitätssicherungssystems nach § 34 Absatz 3 verwiesen.

Zu § 31c

§ 31c regelt die Voraussetzungen für die Durchführung von Einführungsseminaren für die Lehrgangsteilnehmer von Einweisungslehrgängen und betrifft damit die dritte Stufe der Inhaltsvermittlung für die Durchführung von Fahreignungsseminaren. Insgesamt werden die Anforderungen an die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme auf folgenden drei Stufen gestellt: Die erste Stufe bildet das Fahreignungsseminar selbst. Für dieses werden die Inhalte und Methoden

durch die aufgrund dieses Gesetzes zu erlassende Verordnung so konkret vorgegeben, dass sie durch den Fahrlehrer nur noch umzusetzen sind. Die zweite Stufe bildet der Einweisungslehrgang, in dem eine Ausbildung der Seminarleiter erfolgt und dafür ein entsprechendes von der Behörde zu genehmigendes Ausbildungsprogramm absolviert werden muss. Die dritte Stufe bildet das in § 31c geregelte Einführungsseminar für die Lehrgangsleiter der Einweisungslehrgänge, mit dem ein Träger auf wissenschaftlicher Grundlage die Ausbildung der Lehrgangsleiter organisiert, wodurch die einheitlich hohe Qualität bundesweit gewährleistet werden soll. Maßgeblich ist insofern die Erarbeitung eines einheitlichen auf wissenschaftlicher Basis entwickelten Konzeptes für die Ausbildung der Lehrgangsleiter von Einweisungslehrgängen. Ziel ist es, auf der Ebene der Ausbildung der Lehrgangsleiter einen so hohen Qualitätsstandard zu erreichen, der eine bundesweite Einheitlichkeit bei der Anwendung des verbindlich vorgesehenen Rahmenplans für die Fahreignungsseminare gewährleistet. Deshalb soll auf dieser Ebene die Durchführung nicht Einzelpersonen, sondern Trägern ermöglicht werden, die über die nötigen wissenschaftlichen Kompetenzen verfügen. Zur Beurteilung dessen kann sich die Behörde eines wissenschaftlichen Gutachtens z. B. einer Universität oder Hochschule bedienen.

Auch die Einführungsseminare unterliegen der Überwachung, die speziell in § 33 Absatz 2a geregelt wird.

Zu Nummer 6 (Änderung des § 33)

In Absatz 1 Satz 1 wird die Überwachung auch auf die Einweisungslehrgänge nach § 31b und die Einführungsseminare nach § 31c erstreckt.

Absatz 2 enthält Folgeänderungen durch die Aufnahme des neuen Fahreignungsseminars. Die Überwachung soll sich mit ihrem Instrumentarium, insbesondere mit den Teilnahme- und Einsichtsrechten, auch auf das Fahreignungsseminar erstrecken.

Absatz 2a beinhaltet die Überwachung der Einführungsseminare für die Lehrgangsleiter von Einweisungslehrgängen. Hier soll die Behörde durch Hospitation prüfen, ob das beim Antrag auf Genehmigung vorgelegte und ggf. zuvor wissenschaftlich begutachtete Ausbildungsprogramm eingehalten wird. Auch hierbei besteht für die Behörde die Möglichkeit, sich geeigneter Personen oder Stellen zu bedienen. Diese Befugnis folgt bereits allgemein aus Absatz 1.

Zu Nummer 7 (Änderung des § 33a)

In Absatz 2 wird zur Gewährleistung einer hohen Durchführungsqualität der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars eine Anhebung der Fortbildungspflicht auf einen Tag pro Jahr als notwendig erachtet. Damit wird zugleich gefördert, dass die Fortbildungsinhalte die aktuellen Entwicklungen im Straßenverkehrsgeschehen und im Verkehrsrecht zeitnah berücksichtigen.

Zu Nummer 8 (Änderung des § 34)

Folgeänderung in Absatz 1 auf Grund der Einführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars. Des Weiteren wird die Regelung des Absatzes 2 Nummer 4 aufgehoben, da sie auf Grund Zeitablaufes keinen Anwendungsbereich mehr hat.

Absatz 3 wird sprachlich an die Erweiterung in § 33 Absatz 1 angepasst. In Absatz 4 wird die Verordnungsermächtigung ausdrücklich auch auf die Einzelheiten der Überwachung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde nach § 33 Absatz 2 erstreckt. Hiermit soll es dem Verordnungsgeber ermöglicht werden, einheitliche Qualitätskriterien festzulegen, die sowohl von den Behörden als auch von den Qualitätssicherungssystemen erfüllt werden müssen.

Zu Nummer 9 (Änderung des § 34a Absatz 2)

Mit der Änderung wird klargestellt, dass die Gebührenordnung auch Zeitgebühren enthalten kann und dass auch der Aufwand für die Begutachtung in den Sachaufwand mit einbezogen werden können, sofern eine Begutachtung in Auftrag gegeben wird.

Zu Nummer 10 (Änderung des § 36)

Folgeänderung auf Grund der Einführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars.

Zu Nummer 11 (Änderung der §§ 37, 39, 40, 42, 43 und 45)

Redaktionelle Änderungen auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahr-eignungsregister.

Zu Nummer 12 (Änderung des § 49)Zu Absatz 12

Die Streichung von Absatz 12 erfolgt als Folgeänderung auf Grund der Streichung der Aufbau-seminare im Rahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems.

Zu Absatz 17

Die Übergangsregelung im neuen Absatz 17 stellt sicher, dass Inhaber der Seminarerlaubnis für die bisherigen Aufbauseminare für Punkteauffällige aufgrund ihrer einschlägigen Berufserfahrung noch zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zur Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars berechtigt sind, ohne die neuen zusätzlichen Anforderungen erfüllen zu müssen. Dafür ist erforderlich, dass sie vor der Durchführung der neuen verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars an einem mindestens dreitägigen Fortbildungslehrgang über die Inhalte und Methoden des Fahreignungsseminars teilgenommen haben. Diese Übergangsregelung soll dazu beitragen, ein flächendeckendes Angebot des Fahreignungsseminars zu gewährleisten. Bis zum Ablauf dieser Übergangsfrist müssen die Seminarleiter einen Antrag auf Erteilung der Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik stellen, sofern sie danach weiterhin die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des Fahreignungsseminars durchführen wollen. Für sie gelten dann zwar die Vorschriften über die Teilnahme am Einweisungslehrgang nicht, wohl aber die weiteren Anforderungen.

Zu Artikel 3 (Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes)

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 4 (Änderung des Kraftfahrersachverständigengesetzes)

Redaktionelle Änderungen auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 5 (Änderung des Atomgesetzes)

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 6 (Änderung der Gewerbeordnung)

Redaktionelle Änderung auf Grund der Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister.

Zu Artikel 7 (Änderung der Strafprozessordnung)

Änderung auf Grund der Streichung von Aufbau Seminaren aus dem Fahreignungs-Bewertungssystem und der Einführung des Fahreignungsseminars.

Zu Artikel 8 (Änderung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten)

Die Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze in § 56 Absatz 1 Satz 1 von 35 Euro auf 55 Euro ist verhältnismäßig und unter Berücksichtigung der Entwicklung des Einkommens und der Preise auch geboten. Die Verwarnungsgeldobergrenze nach § 56 Absatz 1 OWiG a. F. wurde seit über 25 Jahren nicht mehr angehoben. Unter Berücksichtigung der Einkommens- und Preissteigerungen hat sich somit der Spielraum für die Verhängung von Verwarnungsgeldern, die aufgrund ihrer Höhe general- und spezialpräventive Wirkung entfalten können, verringert. Eine Anhebung der Verwarnungsgeldobergrenze erweitert diesen Spielraum wieder für eine differenzierte Anpassung der Verwarnungsgeldregelsätze (z. B. bei Park- und Geschwindigkeitsverstößen).

Die Anhebung stärkt das Verwarnungsverfahren. Weiterhin wird hiermit ein Beitrag zur Entlastung der Justiz geleistet. Da das Verwarnungsverfahren – anders als das Bußgeldverfahren – kostenfrei ist (§ 56 Absatz 3 Satz 2 OWiG), wird eine Verwarnung von dem Betroffenen eher hingenommen als ein kostenpflichtiger Bußgeldbescheid. Die Erledigung eines Verkehrsverstößes im Verwarnungsgeldverfahren dient letztlich auch dem Rechtsfrieden.

Zu Artikel 9 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Zu Absatz 1

Die Umstellung des bisherigen Verkehrszentralregisters auf die Anforderungen und Inhalte des neuen Fahreignungsregisters im KBA sowie die Anpassung der Systeme und Verfahren in den zuständigen Behörden der Länder bedarf eines Zeitraums von ca. sechs Monaten. Aus diesem Grund ist in Absatz 1 ein Inkrafttreten des Gesetzes mit einer entsprechenden Vorlaufzeit vorgesehen. Die zur Umsetzung der neuen Regelungen zu erlassende Rechtsverordnung wird sich an diese Inkrafttretensregelung anzulehnen haben.

Zu Absatz 2

Dieser Gesetzentwurf sieht für die zu seiner Umsetzung erforderlichen Regelungen im Wege der Rechtsverordnung die entsprechenden Ermächtigungsgrundlagen vor (Änderung von § 6 Absatz 1 Nummer 1 StVG in Artikel 1 Nummer 5 dieses Gesetzentwurfs). Um ein zeitgleiches In-

krafttreten dieses Gesetzes und der Rechtsverordnung sicherzustellen, müssen die entsprechenden Ermächtigungsgrundlagen für die Rechtsverordnung bereits früher in Kraft treten.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

NKR-Nr. 2362: Entwurf eines vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze (BMVBS)

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Gesetzes geprüft.

Zusammenfassung	
Grundsätzlich wird normgerechtes Verhalten vorausgesetzt. Daher erfolgt die Darstellung des Erfüllungsaufwandes und der Weiteren Kosten nur für die Fälle, in denen gegenwärtig kein normgerechtes Verhalten vorliegt (Registrierung im Verkehrszentralregister) und sich durch die Neuregelung Änderung ergeben sowie für die künftig durch die Maßnahmenstufen betroffenen Fälle.	
Bürgerinnen und Bürger	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	20,1 Mio. € Sachkosten 132.000 Stunden
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	195.000 € Sachkosten 9,5 Mio. Stunden
Wirtschaft (Fahrschulen und verkehrspsychologische Berater)	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	7,7 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	7,3 Mio. Euro
Davon Bürokratiekosten:	keine
Verwaltung	
Bund	
Einmaliger Erfüllungsaufwand in den Jahren 2013 - 2020:	Umsetzung VZR-Reform: 3,3 Mio. € Umsetzung der Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung 4 Mio. €
Einmalige Entlastung:	-200.000 €
Jährliche Entlastung:	Nach Abschluss der Umstellung zur Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung in 2020: 2 Mio. €
Kommunen	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	1,38 Mio. €
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	Für Schulungen und Anpassungen der internen Abläufe 2 Mio. €
Weitere Kosten pro Jahr:	
Bürgerinnen und Bürger:	Mehrbelastung durch Gebühren rd. 2,3 Mio. €
Wirtschaft:	Steigerung der Einnahmen um rd. 12,0 Mio. € (rd. 2,9 Mio. € Fahrschulen und rd. 9,1 Mio. € verkehrspsychologische Berater)

Verwaltung (kommunale Fahrerlaubnisbehörden):	Gebührenmehreinnahmen rd. 2 Mio. €.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand und die weiteren Kosten nachvollziehbar und transparent dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

Im Einzelnen

Grundsätzlich wird normgerechtes Verhalten vorausgesetzt. Daher stellt das Ressort den geänderten oder neuen Erfüllungsaufwand nur für die Fälle dar, die bereits im Verkehrszentralregister („Bestand“) - künftig Fahreignungsregister - gespeichert sind bzw. die künftig von der Neuregelung des Punktesystems betroffen sein werden.

Insgesamt wird bei der Darstellung des jährlichen Erfüllungsaufwands für die Normadressaten Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung differenziert zwischen den Maßnahmenstufen 1 – 3. Maßnahmenstufe 1 (schriftliche Ermahnung durch die Fahrerlaubnisbehörden (FeB)), Maßnahmenstufe 2 (Verwarnung und Anordnung eines Aufbau- (alt) bzw. Fahreignungsseminars (neu)) und Maßnahmenstufe 3 (Verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis (Entziehung) aufgrund 18- (alt) bzw. 8-Punkte-Grenze (neu)). Darüber hinaus wird der Aufwand für Anträge auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Entziehung aufgrund des Erreichens der Punktegrenze und aufgrund der Nichtteilnahme an einem angeordneten Seminar/einer Schulung dargestellt.

Bürgerinnen und Bürger:

Für diese Normadressatengruppe, insbesondere für Personen, die gegen verkehrssicherheitsrelevante Vorschriften verstoßen, entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand infolge der VZR-Reform in Höhe von rd. 132.000 Stunden sowie 20,1 Mio. Euro Sachkosten. Der zusätzliche Zeitaufwand ergibt sich in erster Linie aus der Befolgung der Anforderungen in den einzelnen Maßnahmenstufen des neuen Fahreignungs-Bewertungssystems und dem prognostizierten Anstieg der Fallzahlen in diesem Bereich. 20,1 Mio. Euro Sachkosten entstehen u.a. für geschätzte 34.020 im Verkehr auffällig gewordene Personen (13.020 zusätzlich prognostizierte Fälle und 21.000 bereits registrierte Fälle) durch die Pflicht der Teilnahme an einem Fahreignungsseminar nach Aufforderung in der Maßnahmenstufe 2. Recherchen des Ressorts ergaben, dass sich die Seminarkosten um rd. 400 Euro pro Fall erhöht (von 245 auf 645 Euro) haben.

Einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 9,5 Mio. Stunden und 195.000 Euro Sachkosten entsteht in erster Linie durch die Umstellung auf die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen (sich mit dem neuen Fahreignungs-Bewertungssystem vertraut machen, Beratung einholen und einen Antrag auf Privatauskunft erstellen etc.).

Wirtschaft (Fahrschulen und verkehrspsychologische Berater):

Für die Wirtschaft, insbesondere für Fahrschulen (6.000) und verkehrspsychologische Berater (645), entsteht geänderter jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 7,7 (rd. 6,4 Mio. Euro Personalaufwand, rd. 1,3 Mio. Euro Sachkosten) Mio. Euro für die Überführung der Aufbauseminare und verkehrspsychologischen Beratungen in das neue Fahreignungsseminar. Hierbei sind sowohl Anpassungen an die die neue Struktur des Fahreignungsseminars als auch jährliche Fortbildungen notwendig.

Einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 7,3 Mio. Euro (rd. 5,3 Mio. Euro Personalaufwand, rd. 2 Mio. Euro Sachkosten) entsteht der Wirtschaft aufgrund von Schulungsmaßnahmen.

Dem gegenüber steht eine Steigerung der Einnahmen in Höhe von insgesamt rd. 12,0 Mio. Euro.

Verwaltung:

Bund (Kraftfahrt-Bundesamt - KBA):

Nach voraussichtlichem Abschluss der Umstellung der Verkehrszentralregister-Vollautomatisierung und der elektronischen Registerführung in 2020 wird das KBA jährlich um rd. 2 Mio. Euro entlastet (rd. 1,5 Mio. Personalaufwand, rd. 550.000 Euro Sachkosten).

Darüber hinaus entsteht beim KBA einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 3,3 Mio. Euro (2,3 Mio. Euro Personalaufwand, 1 Mio. Euro Sachkosten) für die Umsetzung der VZR-Reform (Schulungen und Prozessanpassungen) und 3,8 Mio. Euro aufgrund der Umsetzung der Vollautomatisierung und elektronischen Registerführung (rd. 4 Mio. Euro Personalaufwand – rd. 200.000 Euro Sachkosten). Nach Angaben des Ressorts werden die erforderlichen Mehrausgaben im Kapitel des KBA gegenfinanziert.

Kommunen (Fahrerlaubnisbehörden (FeB) und Bußgeldstellen)

Für die Kommunen, insbesondere für die Fahrerlaubnisbehörden, entsteht Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 1,38 Mio. Euro (rd. 1,1 Mio. Euro Personalaufwand, rd. 285.000 Euro Sachkosten) pro Jahr. Dieser ergibt sich aus einem Saldo zum bisherigen Verfahren/Aufwand aufgrund von Vereinfachungen und Änderungen durch die Einführung des Fahreignungsregisters und dem prognostizierten Anstieg der Fallzahlen im Bezug zu den neuen Maßnahmenstufen.

Auch auf der kommunalen Ebene werden Schulungen und Prozessanpassungen aufgrund der VZR-Reform notwendig. Daher entsteht, soweit aufgrund landesrechtlicher

Zuständigkeitsregelungen Gemeinden oder Gemeindeverbände zuständige Behörden sind, hier ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rd. 2 Mio. Euro (1,94 Mio. Euro bei den Fahrerlaubnisbehörden und rd. 97.000 Euro bei den Bußgeldbehörden).

Dem gegenüber stehen Einnahmen in Form von Gebühren in Höhe von rd. 2 Mio. Euro bei den zuständigen Behörden.

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar und transparent dargestellt. Besonders hervorzuheben ist das Vorhaben des Ressorts, das Fahreignungsregister (vormals Verkehrszentralregister) beim KBA bis 2016 vollumfänglich zu automatisieren und das Register ab 2020 nur noch elektronisch zu führen. Ab 2020 werden dann keine Auskünfte mehr in Papierform erstellt oder bearbeitet. Dies ermöglicht jährliche Einsparungen bei der Verwaltung und eine Reduzierung des Zeitaufwandes bei den Bürgerinnen und Bürgern.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatteerin