

# Tattags- oder Rechtskraftprinzip bei der Anwendung von § 4 StVG – Teil 1

Wendet man sich heutzutage dem Thema der Punkteberechnung zu, so müssen aufgrund unklarer Rechtslage primär zwei Fragen geklärt werden: 1. Ist das Tattags- oder Rechtskraftprinzip anzuwenden und 2. Ist nach der Subtraktions- oder Neuberechnungsmethode vorzugehen. *Von Volker Kalus*

In diesem Beitrag soll der Frage nachgegangen werden, welche Problematik mit der Anwendung des Tattags- oder Rechtskraftprinzips in Ver-

bindung steht. Dazu wird hier im ersten Teil die allgemeine Problematik und die Ansicht der Vertreter des Rechtskraftprinzips aufgezeigt.

Werfen wir einen Blick auf die Rechtsprechung zu diesem Thema, dann findet sich aufgrund der dem Verfasser bekannten Entscheidungen folgende Situation:

Land	Gericht	Prinzip
Baden-Württemberg	VGH Mannheim	Rechtskraft
Bayern	VGH München	Tattag
Brandenburg	VG Potsdam	Tattag
Mecklenburg-Vorpommern	OVG Greifswald	Tattag
Niedersachsen	OVG Lüneburg	Rechtskraft
Nordrhein-Westfalen	OVG Münster	Rechtskraft
Rheinland-Pfalz	VG Neustadt	Tattag
Sachsen	VG Leipzig	Tattag
Sachsen-Anhalt	OVG Magdeburg	Tattag

Nimmt man nur die OVG-Entscheidungen, steht es unentschieden, nimmt man alle Entscheidungen, gibt es eine 2/3-Mehrheit für das Tattagsprinzip. Um die Problematik,

die sich hinter dieser Frage verbirgt, zu verdeutlichen, ein Beispiel aus der Praxis:

Ein Fahrerlaubnisinhaber erreicht 16 Punkte. Entsprechend

§ 4 Abs.3 Nr.2 StVG wird ein Aufbauseminar angeordnet und der Betroffene schriftlich auf die Möglichkeit einer verkehrspsychologischen Beratung nach § 4 Abs. 9 hingewiesen mit dem

Zusatz, dass ihm bei Erreichen von 18 Punkten die Fahrerlaubnis entzogen wird. Er besucht fristgemäß das Aufbauseminar und legt auch innerhalb der ihm gesetzten Frist die Teilnahmebescheinigung bei der Verwaltungsbehörde vor. Nachdem das Aufbauseminar abgeschlossen wurde, wird der Betroffene erneut durch ein Geschwindigkeitsdelikt auffällig, das nach Nr. 5.2 der Anlage 13 zur FeV mit 3 Punkten zu bewerten ist.

Er erinnert sich nun an die Möglichkeit des Punkterabatts durch die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung. Da kurzfristig keine Termine zu bekommen sind, legt sein Verfahrensbevollmächtigter Rechtsmittel ein, damit keine Rechtskraft eintritt und die Verwaltungsbehörde keine Kenntnis von der neuen Auffälligkeit durch den Eintrag der Zuwiderhandlung im Verkehrszentralregister bekommt.

Nach dem Besuch der verkehrspsychologischen Beratung legt er der Verwaltungsbehörde die Teilnahmebescheinigung vor mit der Aufforderung, dies dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Punktgutschrift nach § 4 Abs.4 StVG mitzuteilen. Nachdem dies erfolgt ist, nimmt der Verfahrensbevollmächtigte nun die Rechtsmittel zurück und der Bußgeldbescheid wird rechtskräftig und die Zuwiderhandlung im Verkehrszentralregister eingetragen. Der Sachbearbeiter beim Kraftfahrt-Bundesamt bekommt nun die Mitteilung über

eine neue Verkehrszuwerdung und muss nun entscheiden, ob er eine Mitteilung nach § 4 Abs.6 StVG an die Verwaltungsbehörde veranlasst oder nicht.

■ Variante 1 – Er überlässt es der Verwaltungsbehörde, eine verbindliche Punkteberechnung vorzunehmen und teilt dieser einen Punktestand von 19 Punkten mit.

■ Variante 2 – Er kommt zum Ergebnis, dass der Betroffene noch keine neue Punktegrenze (hier 18 Punkte nach § 4 Abs.3 Nr.3 StVG) überschritten hat, da durch den Punkterabatt erst 17 Punkte (16 – 2 + 3) im Register stehen und macht keine Mitteilung über den neuen Sachstand.

Um das Beispiel weiterführen zu können wählen wir die erste Variante. Der Mitarbeiter macht eine Mitteilung über 19 Punkte an die zuständige Verwaltungsbehörde.

Nun gibt es zwei Möglichkeiten. In den Ländern, in denen das Tattagsprinzip angewendet wird, bekommt der Betroffene aufgrund der Tatsache, dass die verkehrspsychologische Beratung nach der Tat durchgeführt wurde, keinen Punkterabatt gewährt. Warum das so erfolgt, wird im 2. Teil erläutert. Ist eine Verwaltungsbehörde zuständig, in der das Rechtskraftprinzip zum Tragen kommt, bleibt ihm die Fahrerlaubnis erhalten, da dann aufgrund der Tatsache, dass der

Bußgeldbescheid erst nach der Teilnahme an der verkehrspsychologischen Beratung rechtskräftig wurde, ein Punkterabatt erfolgt.

Somit entscheidet die Anwendung eines Prinzips über den Erhalt einer Fahrerlaubnis und damit auch über den Bestand von Existenzen. Vor diesem Hintergrund ist es dringend erforderlich, dass der Gesetzgeber eine einheitliche Regelung durch eine eindeutige Formulierung des § 4 StVG oder eine entsprechende Klarstellung gewährleistet.

Wie kommt es nun zu diesen unterschiedlichen Auffassungen der Gerichte? Zuerst einmal stellt sich die Frage, in welchen Regelungen des § 4 StVG sich die Anwendung des Tattag- oder Rechtskraftprinzips auswirkt.

## Anwendung von § 4 Abs.4 StVG

- Punkterabatt nach Teilnahme an einem freiwilligen Aufbauseminar
- Punkterabatt nach Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung

## Anwendung von § 4 Abs.5 StVG

Diese Rechtsgrundlage verpflichtet die Verwaltungsbehörde, einen Punktestand zu reduzieren, wenn eine Punkteschwelle überschritten wurde, ohne dass die vorgeschriebenen Maßnahmen nach § 4 Abs.3 Nr.1

und 2 StVG ergriffen wurden. Dann ist der tatsächliche Punktestand auf die höchste Punktzahl der jeweiligen Stufe zu reduzieren und die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen. Springt ein Betroffener beispielsweise durch unterschiedliche Verfahrenslängen der Rechtsstreitverfahren von 7 Punkten direkt auf 14 Punkte, ohne dass die Verwaltungsbehörde eine Maßnahme ergreifen konnte, dann ist der Punktestand von 14 Punkten direkt auf 13 Punkte zu reduzieren und die Verwarnung und das Angebot zur Teilnahme an einem freiwilligen Aufbauseminar nachzuholen.

Das gleiche Procedere ist anzuwenden, bei einem Sprung von 13 direkt auf 18 Punkte. Dann erfolgt eine echte Reduzierung auf 17 Punkte und es folgt in der Regel die Anordnung eines Aufbauseminars mit Angebot der verkehrspsychologischen Beratung und dem Hinweis, dass ihm bei 18 Punkten dem Betroffenen die Fahrerlaubnis entzogen wird. **In allen drei Fällen ergeben sich durch die Anwendung der unterschiedlichen Prinzipien sehr unterschiedliche Konsequenzen durch sehr unterschiedliche Punkteberechnungen. Die Ursache für die unterschiedlichen Auffassungen liegt in der Formulierung der Rechtsgrundlagen.**

Um diese Interpretationsproblematik klar zu machen, müssen wir zuerst einmal die Regelungen des § 2a Abs. 2 StVG betrachten. **Der Maßnahmen-**

**katalog der Fahrerlaubnis auf Probe und seine Anwendung ist dort wie folgt geregelt:**

(2) Ist gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis wegen einer innerhalb der Probezeit begangenen Straftat oder Ordnungswidrigkeit eine rechtskräftige Entscheidung ergangen, die nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 in das Verkehrszentralregister einzutragen ist, so hat, auch wenn die Probezeit zwischenzeitlich abgelaufen ist, die Fahrerlaubnisbehörde

1. ... eine Teilnahme an einem Aufbauseminar anzuordnen und hierfür eine Frist zu setzen, wenn er eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen begangen hat,

2. ... ihn schriftlich zu warnen und ihm nahe zulegen, innerhalb von zwei Monaten an einer verkehrspsychologischen Beratung teilzunehmen, wenn er nach Teilnahme an einem Aufbauseminar innerhalb der Probezeit eine weitere schwerwiegende Zuwiderhandlung begangen hat.

3. ... ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn er nach Ablauf der in Nummer 2 genannten Frist innerhalb der Probezeit eine weitere schwerwiegende oder zwei weitere weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen begangen hat.

Legen wir diese Formulierungen zugrunde, ist es auch in

der gesamten Rechtsprechung unstrittig, dass hier auf die Tat bzw. das Begehen einer Tat abgehoben wird. Insbesondere der Hinweis, dass die Verwaltungsbehörde tätig werden muss, wenn eine Straftat- oder Ordnungswidrigkeit in der Probezeit begangen wurde, selbst wenn diese später rechtskräftig geworden sein sollte, stellt klar, dass der Gesetzgeber zumindest bei den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe das Tattagsprinzip umgesetzt haben wollte. Nehmen wir nun die Regelungen des Maßnahmenkataloges des Punktesystems nach § 4 Abs. 3 StVG, stellt sich das leider anders dar:

(3) Die Fahrerlaubnisbehörde hat gegenüber den Inhabern einer Fahrerlaubnis folgende Maßnahmen (Punktesystem) zu ergreifen:

1. Ergeben sich acht, aber nicht mehr als 13 Punkte, so hat die Fahrerlaubnisbehörde ...

2. Ergeben sich 14, aber nicht mehr als 17 Punkte, so hat die Fahrerlaubnisbehörde ...

3. Ergeben sich 18 oder mehr Punkte, so gilt der Betroffene als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen; die Fahrerlaubnisbehörde hat die Fahrerlaubnis zu entziehen.

**Die Fahrerlaubnisbehörde ist bei den Maßnahmen nach den Nummern 1 bis 3 an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden.**

**Unstrittig in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, dass die Verwaltungsbehörde aufgrund § 4 Abs. 3 Satz 4 StVG an eine rechtskräftige Entscheidung gebunden ist.** Die Maßnahmen können also erst dann ergriffen werden, wenn die Straftat oder Ordnungswidrigkeit rechtskräftig geworden ist. **Ergänzend hierzu dann noch auszugsweise die Formulierung des § 4 Abs. 4 StVG:**

„(4) Nehmen Fahrerlaubnisinhaber vor Erreichen von 14 Punkten an einem Aufbauseminar teil ...“

Hat der Betroffene nach Teilnahme an einem Aufbauseminar und nach Erreichen von 14 Punkten, aber vor Erreichen von 18 Punkten an einer verkehrspsychologischen Beratung teilgenommen ...“

**Aus den oben angeführten Formulierungen des § 4 Abs. 3 Nr. 1-3 und Abs. 4 StVG entstand die Diskussion, wie „ergeben sich“ oder „Erreichen“ zu interpretieren ist. Es kam zu 3 verschiedenen Interpretationen:**

- die Punkte ergeben sich analog § 2a Abs. 2 StVG durch die Tat
- die Punkte ergeben sich durch die Rechtskraft und
- die Punkte ergeben sich durch die Eintragung im Register.

Während Variante c) als unzutreffend angesehen wurde, finden sich bis heute die anderen Varianten in der Rechtsprechung und somit auch in der Anwendung der Verwaltungsbehörden. **Zu Variante c) die zutreffenden Ausführungen des VGH Mannheim!** (Punkterabatt für die Teilnahme an einem freiwilligen Aufbauseminar):

„ Entgegen der Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts kommt es hierfür nicht auf die Eintragung der im Hinblick auf die Verstöße ergangenen verkehrsbehördlichen oder strafgerichtlichen Entscheidungen im Verkehrszentralregister an. Denn zum einen hängt dieser Zeitpunkt von vielen Zufälligkeiten ab, wie etwa dem Zeitpunkt der Meldung an das Kraftfahrt-Bundesamt durch die hierfür zuständigen Behörden oder auch die Sachbearbeitung beim Bundesamt. Zum anderen folgt die Unerheblichkeit des Zeitpunkts der Eintragung im Verkehrszentralregister aus dem Wortlaut des § 4 Abs. 2 Satz 1 StVG, der von „im Verkehrszentralregister nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 zu erfassenden Straftaten und Ordnungswidrigkeiten“ und nicht von dort „erfassten Straftaten und Ordnungswidrigkeiten“ spricht. Selbst wenn eine Entscheidung noch nicht im Verkehrszentralregister eingetragen, aber bereits für die Entscheidung nach § 4 StVG beachtlich und der zuständi-

gen Fahrerlaubnisbehörde auf andere Weise, z.B. durch eine Mitteilung des Betroffenen, bekannt geworden ist, ist sie bei der Anwendung des § 4 StVG zu berücksichtigen.

**Es muss darauf hingewiesen werden, dass Verwaltungsbehörden sich der richtungweisenden Rechtsprechung ihrer Gerichte anpassen müssen, auch wenn sie anderer Meinung sind, wollen sie nicht riskieren jede Entscheidung im Eil- oder Klageverfahren zu verlieren.** Warum bis heute noch keine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vorliegt, ist für den Verfasser nicht nachvollziehbar, da es hier um einen Sachverhalt von grundsätzlicher Bedeutung geht. Bleibt nur die Hoffnung, dass in absehbarer Zeit entweder der Gesetzgeber handelt oder es zu einer entsprechenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes kommt. Mit welchen Begründungen werden nun die einzelnen Berechnungsprinzipien in der Rechtsprechung vertreten. Sammeln wir zuerst einmal die aktuellen Argumente der Gerichte, die das Rechtskraftprinzip favorisieren.

**Das OVG Lüneburg<sup>2</sup> (bei dieser Entscheidung ging es um einen Punkterabatt nach § 4 Abs. 4 für die Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Beratung) führt in ständiger Rechtsprechung seit 2003 aus:**

1) VGH Mannheim – 10 S 1874/06 vom 09.01.2007

2) OVG Lüneburg – 12 ME 384/06 vom 24.01.2007

„...Andererseits ist das Punktesystems insgesamt auf eine Vereinheitlichung der Behandlung von Mehrfachtätern angelegt. Dem dient die in § 4 Abs. 2 Satz 1 StVG normierte Anknüpfung an die nach § 28 Abs. 3 Nr.1 bis 3 StVG zu erfassenden Straftaten und Ordnungswidrigkeiten nach der Schwere der Zuwiderhandlungen und ihren Folgen. Dabei setzt die Erfassung im Verkehrszentralregister wiederum die Rechtskraft der strafgerichtlichen Entscheidungen bzw. Bußgeldbescheide voraus. Entsprechend ordnet § 4 Abs. 3 Satz 2 StVG ausdrücklich an, dass die Fahrerlaubnisbehörde bei der Verhängung der in § 4 Abs. 3 Satz 1 StVG vorgesehenen abgestuften Maßnahmen an die jeweils rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit gebunden ist.

Dieser Bezug des Punktesystems nach § 4 StVG auf die Rechtskraft der jeweils zu Grunde liegenden strafgerichtlichen oder ordnungsbehördlichen Maßnahmen ist grundlegend und prägend und dient nicht zuletzt dem Schutz der Betroffenen, die durch die Einlegung von Rechtsbehelfen die Aufhebung der strafgerichtlichen bzw. ordnungsbehördlichen Entscheidungen erreichen bzw. auf den Zeitpunkt des Eintritts der Rechtskraft erheblich Einfluss nehmen können. Wenn diese Systematik in Einzelfällen dazu führt, dass eine der Fahrerlaubnisentziehung nach § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 StVG vorgeschaltete

Maßnahme des in § 4 Abs. 3 Satz 1 StVG enthaltenen Katalogs ihre Wirkkraft auch unter Anwendung der Regelungen des § 4 Abs. 5 StVG nicht voll entfalten kann, ist dies im Hinblick auf den Vereinheitlichungszweck des Punktesystems und vorbehaltlich einer - bisher in § 74 FeV nicht erfolgten - Regelung auf der Grundlage des § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG hinzunehmen... und rechtfertigt nicht, von den gesetzlich vorgesehenen Maßnahmen abzusehen oder die insoweit im Wortlaut eindeutigen Regelungen einer teleologisch reduzierten Auslegung zuzuführen...“

#### Der VGH Mannheim ergänzt dazu:

„...Für das sog. Rechtskraftprinzip spricht auch die Systematik des § 4 StVG. In § 4 Abs. 6 StVG“ verwendet das Gesetz im Zusammenhang mit der Aufgabe des Kraftfahrt-Bundesamtes den Begriff „Erreichen“. Da im Verkehrszentralregister nur rechtskräftige Entscheidungen (vgl. § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 StVG) gespeichert werden, bezieht sich das „Erreichen“ nur auf in Rechtskraft erwachsene Entscheidungen. Es spricht aber nichts dafür, dass der Gesetzgeber den Begriff des „Erreichens“ im Sinne des Absatzes 5 Satz 1 anders verstanden wissen will als den in Absatz 6. ...“

Die Unschuldsvermutung gilt nicht nur für das eigentliche Straf- und Bußgeldverfahren, sondern wirkt auch über dieses

hinaus, wenn im Rechtsverkehr an das Vorliegen eines Urteils - oder eines Bußgeldbescheids - angeknüpft wird. Denn die Unschuldsvermutung verlangt den rechtskräftigen Nachweis der Schuld, bevor dem Verurteilten diese im Rechtsverkehr allgemein entgegengehalten werden darf ... Erst für den Zeitraum ab Eintritt ihrer Rechtskraft darf diese Verurteilung dem Betreffenden im Rechtsverkehr allgemein vorgehalten werden. Für den Zeitraum vor Eintritt der Rechtskraft ist dagegen mangels einer anderslautenden Entscheidung von seiner Unschuld auszugehen. Wenn eine Rechtsnorm außerhalb des Strafverfahrens, wie vorliegend § 4 Abs. 2 Satz 1 StVG, durch die Bezugnahme auf § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 StVG („rechtskräftige Entscheidungen“) auf das Vorliegen einer rechtskräftigen Entscheidung abstellt, darf auch erst für den dem Eintritt der Rechtskraft nachfolgenden Zeitraum von dieser Entscheidung ausgegangen werden. Eine Art „rechtliche Rückwirkung“ der Rechtskraft der Verurteilung auf den Zeitraum von der Tat bis zu ihrem Eintritt ist mit dem Wesen der Unschuldsvermutung nicht zu vereinbaren. Denn dann würde - nachträglich - die Verurteilung für einen Zeitraum als gegeben angesehen und zum Anknüpfungspunkt für eine rechtliche Belastung - nachteilige Berücksichtigung bei der Berechnung des Punktestandes - gemacht werden, in dem der Betroffene durch die Unschuldsvermutung gerade vor solchen

Folgen geschützt sein soll. Das hier vertretene sog. Rechtskraftprinzip entspricht diesen Vorgaben, weil ein Urteil oder ein Bußgeldbescheid, das oder der nach § 4 Abs. 2 Satz 1 StVG für die Bestimmung des Punktestandes zu berücksichtigen ist, bei der - bezogen auf den gesetzlich festgelegten Stichtag - vorzunehmenden Berechnung nur dann berücksichtigt wird, wenn diese Entscheidung am Tag der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung bereits rechtskräftig ist und damit dem Fahrerlaubnisinhaber im Rechtsverkehr allgemein entgegengehalten werden darf.

Auch auf die durch das Gesetz vom 24. August 2004 erfolgte Einfügung des Satzes 2 in § 29 Abs. 6 StVG (Art. 11 Nr. 2 des Ersten Gesetzes zur Modernisierung der Justiz, BGBl. I S. 2198) kann sich der Beklagte für seine Ansicht nicht berufen. Dieser Bestimmung kann zur Frage, welche Verkehrsverstöße eines Fahrerlaubnisinhabers bei der nach Maßgabe des § 4 StVG erfolgenden Berechnung seines Punktestandes zu berücksichtigen sind, unmittelbar nichts entnommen werden. Zudem wirft diese Norm im Hinblick auf die Unschuldsvermutung nicht die Probleme auf, die sich bei der Bestimmung des Punktestandes nach § 4 StVG ergeben. Schließlich kann diese Neuregelung der Rechtsansicht des Beklagten in systematischer Hinsicht sogar entgegengehalten werden. Dem Gesetzgeber ging es bei An-

derung des § 29 StVG darum, zukünftig auszuschließen, dass - wie bisher häufig - bei Verkehrszuwiderhandlungen Rechtsbehelfe nur zu dem Zweck eingelegt werden, das Verfahren hinauszuzögern, auf diese Weise die Tilgung bereits in das Verkehrszentralregister eingetragener Verstöße zu erreichen und Maßnahmen zu verhindern, die nach dem Punktesystem anzuordnen sind (vgl. Entwurf der Bundesregierung eines Gesetzes zur Modernisierung der Justiz, BT-Drucks. 15/1508, S. 36 zu Art. 11, Nr. 1). Diese Überlegungen bezogen sich aber auf die Änderungen in § 29 Abs. 4 StVG, nicht aber auf die Einfügung des Satzes 2 in § 29 Abs. 6 StVG. Mit den Änderungen des § 29 Abs. 6 StVG wollte der Gesetzgeber vielmehr die sog. Ablaufhemmung erweitern, weil schon bei Begehung einer neuen Tat vor Eintritt der Tilgungsreife einer bestehenden Eintragung von einer Bewährung im Sinne der Verkehrssicherheit nicht mehr ausgegangen werden könne. Daher solle eine Ablaufhemmung nicht nur dann eintreten, wenn eine weitere Entscheidung eingetragen ist, sondern auch dann, wenn eine weitere Verkehrszuwiderhandlung begangen wurde, die bis zum Ablauf der Überliegefrist einer früheren Eintragung zu einer Eintragung führt. Zudem spricht gegen die Übertragung der für die Änderung des § 29 Abs. 4 StVG maßgeblichen Überlegungen auf § 4 Abs. 4 Satz 4 StVG, dass der

Gesetzgeber nicht zugleich eine Änderung auch des § 4 Abs. 4 StVG im Sinne des sog. Tattagprinzips beschlossen hat. ...“

**Auch das OVG Münster** (Punkterabatt für eine verkehrspyschologische Beratung und Absenkung des Punktestandes nach § 4 Abs. 5 StVG)<sup>3</sup> **äußert sich zu der Änderung der Überliegefrist hinsichtlich der aufgeworfenen Frage:**

„...Für die Berechnung der Tilgungsfristen spielt der Tattag demnach keine Rolle. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus § 29 Abs. 6 Satz 2 StVG, wonach eine Ablaufhemmung eintritt, wenn eine neue Tat vor Ablauf der Tilgungsfrist begangen wird und bis zum Ablauf der einjährigen Überliegefrist (§ 29 Abs. 7 StVG) zu einer weiteren Eintragung führt. ... Dass hier der Tattag ausdrücklich benannt wird, ist Beleg für den Ausnahmeharakter dieser Vorschrift, weil es ansonsten des ausdrücklichen Bezugs auf den vor Ablauf der Tilgungsfristen liegenden Tattag nicht bedurft hätte, der sich im Übrigen zwanglos im Hinblick auf die Überliegefrist des § 29 Abs. 7 StVG erklärt. Anderenfalls könnte es nämlich dazu kommen, dass ein innerhalb der Überliegefrist begangener und rechtskräftig gehandelter sowie mit Punkten belegter Verkehrsverstoß die Tilgung von Punkten hemmt, für die die maßgebliche Tilgungsfrist bereits abgelaufen ist. Die Überliegefrist würde in

3) OVG Münster - 16 B 2174/06 vom 09.02.2007

einem solchen Fall zu einer echten Verlängerung der Tilgungsfristen führen, was aber nicht ihre Aufgabe ist. Darüber hinaus kommt es im Rahmen des § 29 Abs. 6 Satz 2 StVG entscheidend darauf an, dass der Verkehrsverstoß innerhalb der Überliegefrist zu einer Eintragung im Verkehrszentralregister führt, was wiederum die Rechtskraft der zugrundeliegenden Entscheidung voraussetzt (vgl. § 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 StVG)....“

„...Im Übrigen sprechen auch die in § 2a Abs. 2 Satz 1 StVG sowie § 65 Abs. 4 Satz 1 StVG enthaltenen Regelungen, die jeweils auf den Tattag abstellen, dafür, dass außerhalb ihres jeweiligen Anwendungsbereichs nicht der Tattag Anknüpfungspunkt für Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörde ist.

§ 2a Abs. 2 Satz 1 StVG betrifft die besondere Situation der befristeten Fahrerlaubnis auf Probe, während § 65 Abs. 4 Satz 1 StVG die sich aus der Neuordnung des Straßenverkehrszulassungsrechts zum 1. Januar 1999 ergebenden Konsequenzen für die zuvor begangenen Verkehrsverstöße thematisiert. Insbesondere der Regelung des § 2a Abs. 2 Satz 1 StVG bedürfte es nicht, wenn es auch ansonsten für die von der Fahrerlaubnisbehörde gegenüber einem Fahrerlaubnisinhaber zu treffenden Maßnahmen auf den Tattag ankäme.

**Abschließend das OVG Schleswig<sup>4</sup>:**

„...Auch wenn das „Unbehagen“ des Antragsgegners darüber ohne Weiteres nachvollziehbar ist, dass die von Gesetzes wegen eingeräumte „Vergünstigung“ des nachträglichen Punkterabatts vom gedanklichen Ansatz her in den Fällen an sich fehlt, in denen die Teilnahme an einem Aufbauseminar - durch einen erneuten Verkehrsverstoß nachhaltig vor Augen geführt - offenkundig keine Verhaltensänderung bewirkt hat, gebührt dem vom Verwaltungsgericht eingenommenen Rechtsstandpunkt der Vorzug. Entscheidend bleibt insoweit - wie vom Antragsteller unter Rückgriff auf die Rechtsprechung des OVG Lüneburg zutreffend dargestellt, dass die aus der Sicht des Senats eindeutige gesetzliche Systematik mit samt dem zweifelstfrei erkennbaren Abstellen in der Anwendung des Punktesystems auf den jeweiligen Zeitpunkt der Rechtskraft der strafrechtlichen oder ordnungsbehördlichen Maßnahme nicht durch eine ergebnisorientierte Auslegung der gesetzlichen Regelungen unterlaufen werden kann und darf, auch wenn dies im Einzelfall unter dem Gesichtspunkt einer deutlich zu Tage tretenden Verkehrserziehungsresistenz im Interesse der Allgemeinheit als angezeigt erscheinen könnte.“

**Kurzgefasst werden folgende Argumente ins Feld geführt:**

■ Die Regelung § 2a Abs. 2 StVG ist nicht auf das Punkte-

system übertragbar, da es sich dabei um eine Spezialregelung handelt, die auf die besondere Situation der Fahrerlaubnis auf Probe abgestimmt ist. Der Gesetzgeber hat bewusst im § 4 StVG eine andere Formulierung gewählt.

\* Die Tattagsregelung des § 29 Abs. 6 StVG ist eine Besonderheit. Die Tatsache, dass der Gesetzgeber nicht auch die Regelungen des § 4 StVG auf den Tattag abgeändert hat, lässt eine teleologische Anwendung nicht zu.

\* § 4 Abs. 3 StVG bindet die Verwaltungsbehörde an die rechtskräftige Entscheidung über die Straftat oder die Ordnungswidrigkeit.

■ Die Unschuldsvermutung verlangt den rechtskräftigen Nachweis der Schuld, bevor dem Verurteilten diese im Rechtsverkehr allgemein entgegengehalten werden darf. Demzufolge kann die Begehung einer Tat die Möglichkeiten der Inanspruchnahme der Regelungen des § 4 Abs. 4 StVG nicht aushebeln.

*Im folgenden Teil werden die Auffassungen der Vertreter des Tattagsprinzips zusammengefasst und eine Bewertung der Thematik vorgenommen. ■*

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

4) OVG Schleswig - 4 MB 107/05 vom 06.12.2005