

So lassen sich Punkte in Flensburg vermeiden

Für viele Autofahrer dürfte sich das Punktekonto in Flensburg bald leeren. Tilgungsfristen für Delikte verlängern sich. Interview mit Verkehrsrechtsanwalt Uwe Lenhart über Sünden im Straßenverkehr.

Von Jens Meiners



Die Reform des Bußgelds soll 2014 inkraft treten. Für Delikte, die nichts mit der Sicherheit im Straßenverkehrs zu tun haben, soll es keine Punkte mehr geben, die Tilgungsfristen für andere Verstöße aber sollen verlängert werden.

Foto: picture-alliance/ dpa

Wenn demnächst ihr ganz spezieller Kontostand sinkt, dürfte das Millionen Autofahrern in Deutschland gar nicht unrecht sein – es geht um ihr Punktekonto bei der Sünderdatei in Flensburg. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) will ab dem 1. Februar 2014 bestimmte Delikte künftig nicht mehr mit Punkten ahnden lassen, die nicht direkt mit der Sicherheit auf der Straße zu tun hatten. Deswegen sollen auch manche gespeicherten Punkte gelöscht werden. Andererseits sollen Tilgungsfristen für andere Verstöße verlängert werden.

"Es wird keine generelle Amnestie geben", betont das Ministerium, das Grundzüge der Reform im Februar präsentiert und nun einen Entwurf erarbeitet hat. In die Datei sollen keine Delikte mehr, "die keine verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit darstellen". Das gilt etwa für das Fahren in die Umweltzonen von Großstädten ohne vorgeschriebene Plakette, wofür es bisher einen Punkt gibt. Gibt es dafür keinen Punkt mehr, könnten gespeicherte Punkte für dasselbe Vergehen doch nicht erhalten bleiben, argumentieren die Experten. Etwa eine Million Bürger könnten so ganz aus der Datei verschwinden. Bisher sind rund neun Millionen Fahrer in Flensburg vermerkt.

Umweltzonen-Verstöße punktefrei

Für die Ahndung von Verstößen kommt es nicht nur auf Punkte an, denn daneben gibt es noch Geldbußen. Die Kombination aus beidem soll teils neu justiert werden. So sollen zum Beispiel für Umweltzonen-Verstöße künftig zwar keine Punkte, dafür aber 80 statt 40 Euro fällig werden. Insgesamt müssen für die Reform rund 47 Millionen gespeicherte Punkte in Flensburg umgerechnet werden. Dabei sieht das neue System vor, dass Delikte nicht mehr mit 1 bis 7 Punkten bewertet werden, sondern je nach Schwere nur noch mit 1, 2, oder 3 Punkten. Der Führerschein ist dadurch schon mit 8 statt bisher 18 Punkten weg.

Die "Welt" sprach mit Uwe Lenhart, einer der renommiertesten Verkehrsanwälte Deutschlands und Autor des Rechtsberaters "Straßenverkehrsrecht", über den neuen Bußgeldkatalog.



Anwalt Uwe Lenhart

Foto: Privat

Die Welt: Herr Lenhart, Sie verteidigen "Verkehrssünder". Welche Leute kommen zu Ihnen in die Kanzlei?

Uwe Lenhart: Einen typischen "Raser" gibt es nicht. In meinem Kanzleialltag habe ich es mit ganz normalen Menschen zu. Von solchen Verfehlungen sind wir alle betroffen, vom Arbeitslosen bis zum Vorstand der Großbank.

Die Welt: Bringen Ihnen die Staatsanwälte und Richter zu wenig Verständnis für die Situation der Autofahrer aus?

Lenhart: Es ist durchaus ein Problem, dass viele Staatsanwälte und Richter am Straßenverkehr nicht annähernd in dem Maße teilnehmen wie diejenigen, die von den Regelungen betroffen sind. Manche haben gar keinen Führerschein, viele sind fast nur mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad unterwegs. Und die wissen gar nicht, was auf der Autobahn los ist. Die können sich gar nicht vorstellen, unter welchem Druck jemand steht, der Termine in ganz Deutschland wahrnehmen muss.

Die Welt: Wie schwierig ist es, Verständnis für die Folgen eines drohenden Fahrverbots zu wecken?

Lenhart: Das hängt stark auch davon ab, wo es Ihnen passiert. In Frankfurt beispielsweise ist es kaum möglich, ein Fahrverbot zu vermeiden. Dort muss eine Existenzgefährdung nachgewiesen werden. Das sieht dann in der Praxis so aus, dass der Arbeitgeber vor Gericht als Zeuge aussagen muss, dass er dem Mitarbeiter im Fall eines Führerscheinverlusts kündigen würde. Das sind Anforderungen, die fast unerfüllbar und lebensfremd sind. Im Rheinland oder in Hamburg ist es dagegen generell leichter, ein Fahrverbot, etwa durch die Verdopplung der Geldbuße, vom Tisch zu bekommen.

Die Welt: Werden Verkehrssünder in Deutschland generell besonders unnachgiebig verfolgt?

Lenhart: Das würde ich nicht sagen. Wir sind doch ein Land der Autofahrer – und der Weintrinker. Das äußert sich darin, dass wir kein generelles Tempolimit haben; aber auch darin, dass – wenn es keine Fahrfehler oder Ausfallerscheinungen gibt – erst ein Blutalkoholgehalt von 1,1 Promille zur Strafbarkeit führt. Die Kontrolldichte ist in anderen Ländern ebenfalls oft höher, zum Beispiel in der Schweiz. Und auch die Höhe der Bußgelder ist bei uns eher niedriger als bei unseren Nachbarn.

Die Welt: Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) plant unter anderem im Rahmen der Punktekontoreform, die Tilgungsfristen für Einträge teils deutlich zu verlängern.

Lenhart: Das empfinde ich als absurd. Wenn ich einem Nachbarn mein Auto leihe und er fährt ohne Führerschein, soll das zehn Jahre in meinem Register stehen. Das ist übertrieben unverhältnismäßig.

Die Welt: Zuletzt häuften sich die Meldungen über Messfehler bei Geschwindigkeitsmessungen. Lohnt es sich, die technische Korrektheit der Aufnahme in Zweifel zu ziehen, wenn man geblitzt wird?

Lenhart: Die Chance, technische Fehler nachzuweisen, ist unserer Erfahrung nach gering. Aber es gibt eine ganze Menge anderer Gründe, warum ein Vorwurf nicht verwertbar ist: fehlerhafte Bedienung, eine nicht eindeutige Zuordnung zu einem Fahrzeug, fehlende Fotodokumentation oder Verjährungsfragen. Wenn es um Punkte oder gar ein Fahrverbot geht, lohnt es sich, Mühe aufzuwenden und alles genau überprüfen zu lassen.

Die Welt: Was tun, wenn man einer Übertretung bezichtigt wird?

Lenhart: Reden ist Silber, Schweigen ist Gold. Die Leute reden zu viel, sie machen sich zum Beweismittel gegen sich selbst. Wenn die Fahrereigenschaft nicht festgestellt werden kann, muss das Verfahren eingestellt werden. Wer zum Beispiel angezeigt wird, weil sein Auto ohne Plakette in der Umweltzone geparkt ist und dann in einem Schreiben an die Bußgeldstelle zu erklären versucht, warum er gefahren ist, obwohl er das Anbringen der Plakette versäumt hat, belastet sich selbst. Hätte er keine Angaben gemacht, dann hätte der Fahrer nicht ermittelt werden können; er wäre um Punkt und Geldbuße herumgekommen. Und generell gilt: Vorladungen zur Polizei braucht und sollte man auf keinen Fall Folge leisten.

Die Welt: Warum nicht?

Lenhart: Ich rate, sich grundsätzlich nicht zum Vorwurf einzulassen und nichts zu erklären. Sagen Sie nichts außer Ihren Personalien, unterschreiben Sie nichts und bitten Sie darum, Ihnen den Vorgang zuzusenden. Dann kann ein Anwalt die Sache professionell beurteilen. Man kann mit einer Erklärung vieles noch verschlimmern. Wenn jemand beispielsweise erläutert, dass er es eilig hatte, kann er sich damit die Verdopplung des Bußgeldes einhandeln. Denn er gibt damit seinen Vorsatz zu.

Die Welt: Was gilt bei einem Unfall, den man an einem parkenden Auto versehentlich verursacht hat?

Lenhart: Wer einen Schaden verursacht, und sei er noch so gering, sollte unbedingt auf den Geschädigten warten oder sich sofort bei der Polizei melden. Denn Unfallflucht wird in Deutschland extrem hart bestraft; die Justiz macht keinen Unterschied, ob man 100 Euro stiehlt oder einen entsprechenden Schaden hinterlässt. Die wenigsten wissen von der Bedeutung des entsprechenden Paragraphen. Wenn der Fremdschaden bedeutend ist – das ist der Fall ab etwa 1400 Euro – dann wird dem Fahrer regelmäßig für zehn bis zwölf Monate der Führerschein entzogen. Die Einlassung, man habe den Schaden nicht bemerkt, ist völlig nutzlos und wird im Rahmen der freien richterlichen Beweiswürdigung regelmäßig abgeschmettert. Das berühmte Kärtchen unter dem Scheibenwischer reicht im Übrigen keinesfalls aus.

Die Welt: Kann man sich eigentlich dagegen wehren, wenn auf einem Autobahnabschnitt, den man regelmäßig befährt, plötzlich ein Tempolimit verhängt wird?

Lenhart: In der Praxis habe ich so einen Fall noch nicht durchgefochten, aber theoretisch ist es natürlich möglich, einen solchen Verwaltungsakt überprüfen zu lassen. In der Tat ist es richtig, dass viele Begrenzungen – oft auf freier Strecke – für den normalen Autofahrer nicht nachvollziehbar sind. Und in diesem Zusammenhang sind auch die Abschnitte mit ständig wechselnden Geschwindigkeiten sehr kritisch zu sehen. Man muss ständig auf Schilder achten und einen erheblichen Teil seiner Konzentration darauf aufwenden, das gerade geltende Limit zu verinnerlichen. Das sorgt auf den Straßen für erhebliche Verwirrung.