

Dieter Müller

Verkehrsrecht im Überblick

3. Quartal 2010

Aus dem dritten Quartal sticht eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts ins Auge, die jeden manchmal etwas schneller als erlaubt fahrenden Kraftfahrer interessieren dürfte. Es geht um die Problematik der Rechtmäßigkeit von Blitzerfotos. Daneben interessieren aus der Verkehrspolitik eine Gesetzesinitiative des Bundesrates zur Ausweitung des so genannten „Feuerwehrlinienrechts“ sowie eine Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Verkehrssicherheit und Verkehrssündern in den deutschen Bundesländern.

Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zu Blitzerfotos¹

Sachverhalt

Der Beschwerdeführer der Verfassungsbeschwerde wurde vom Amtsgericht Potsdam am 3.11.2009 wegen fahrlässiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 37 km/h zu einer Geldbuße in Höhe von 135 € verurteilt. Der Verkehrsverstoß war zuvor mittels einer geeichten Messeinrichtung festgestellt worden. Auf den angefertigten Beweisbildern war der Beschwerdeführer zu erkennen. Der die Messung durchführende Polizeibeamte hatte als Zeuge bekundet, das Messgerät sei bei einer erlaubten Geschwindigkeit von 80 km/h auf einen „Grenzwert“ von 92 km/h eingestellt worden, mit der Folge, dass alle Fahrzeuge, die diesen Wert erreicht oder überschritten hätten, erfasst worden seien. Daher liege eine verdachtsabhängige Anfertigung von Bildaufnahmen vor, da nicht alle Verkehrsteilnehmer gefilmt worden seien, sondern nur diejenigen, bei denen der Verdacht einer Ordnungswidrigkeit vorgelegen habe. Das Brandenburgische Oberlandesgericht verwarf die zugelassene Rechtsbeschwerde mit Beschluss vom 22.2.2010 als unbegründet, weil die auf die Sachrüge hin erfolgte Überprüfung der angefochtenen Entscheidung keine Rechtsfehler zum Nachteil des Beschwerdeführers ergeben hatte.

Aus den Gründen

Die Verfassungsbeschwerde hat in der Sache keine Aussicht auf Erfolg. Eine Verletzung des Beschwerdeführers in seinem Grundrecht aus Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 1 Abs. 1 GG ist nicht festzustellen. Ein Verstoß gegen den allgemeinen Gleichheitssatz in seiner Bedeutung als Willkürverbot (Art. 3 Abs. 1 GG) liegt nicht vor.

Das Recht auf informationelle Selbstbestimmung ist der Einschränkung im überwiegenden Allgemeininteresse zugänglich. Diese bedarf einer gesetzlichen Grundlage, die dem rechtsstaatlichen Gebot der Normenbestimmtheit genügt und verhältnismäßig ist. Die Fachgerichte haben als Rechtsgrundlage § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StPO in Verbindung mit § 46 Abs. 1 OWiG herangezogen. Die Norm erlaubt die Anfertigung von Bildaufnahmen ohne Wissen des Betroffenen, wenn

die Erforschung des Sachverhalts oder die Ermittlung des Aufenthaltsortes eines Beschuldigten auf andere Weise weniger Erfolg versprechend oder erschwert wäre. Durchgreifende Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit dieser Regelung wurden weder vom Beschwerdeführer vorgebracht noch sind solche sonst ersichtlich. Die Auslegung und Anwendung des § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StPO in Verbindung mit § 46 Abs. 1 OWiG durch die Fachgerichte ist verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. Eine Verletzung spezifischen Verfassungsrechts ist nicht gegeben.

Ein Verstoß gegen Grundrechte wurde vom Beschwerdeführer nicht plausibel geltend gemacht und ist auch sonst nicht ersichtlich. Er rügt lediglich die fehlerhafte Anwendung der einfachgesetzlichen Tatbestandsvoraussetzungen des § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StPO in Verbindung mit § 46 Abs. 1 OWiG. Die obergerichtliche Rechtsprechung zieht diese Regelung überwiegend als Rechtsgrundlage für die Anfertigung von Bildaufnahmen zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr heran, wenn der Verdacht eines Verkehrsverstößes gegeben ist. Das Oberlandesgericht geht zutreffend davon aus, dass bei einer Bildaufnahme, bei der Fahrer und Kennzeichen identifizierbar sind, ein Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht in seiner Ausprägung als Recht auf informationelle Selbstbestimmung vorliegt. Als Rechtsgrundlage hat es § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StPO in Verbindung mit § 46 Abs. 1 OWiG herangezogen und unter Berufung auf den Wortlaut ausgeführt, dass diese Eingriffsbefugnis Bildaufnahmen zur Erforschung des Sachverhalts sowie zu Ermittlungszwecken ermöglicht, ohne auf Observationszwecke beschränkt zu sein. Entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers, der mit einer Auffassung in der Rechtsprechung und in der Literatur eine Beschränkung dieser Befugnis auf die Anfertigung von Bildaufnahmen zu Observationszwecken befürwortet, hat das Oberlandesgericht dadurch den Schutzbereich von Grundrechten nicht erkannt und ihr Gewicht auch nicht unrichtig eingeschätzt. Die Heranziehung dieser Rechtsgrundlage begegnet vielmehr keinen verfassungsrechtlichen Bedenken. Es handelt sich um eine Frage der Anwendung und Auslegung einfachen Rechts, die vom Bundesverfassungsgericht nicht

zu überprüfen ist. Ein Verstoß gegen das Willkürverbot, der voraussetzen würde, dass diese Rechtsauffassung unter keinem rechtlichen Aspekt vertretbar wäre, ist nicht ersichtlich. Entsprechendes gilt auch für die Feststellung des Oberlandesgerichts, dass eine verdachtsabhängige Anfertigung von Bildaufnahmen stattgefunden hat. Im angegriffenen Beschluss wird nachvollziehbar dargelegt, dass der erforderliche Tatverdacht vorlag.

Die angefochtenen Entscheidungen lassen auch keine unverhältnismäßige Beschränkung grundrechtlicher Freiheiten erkennen. Zweck derartiger Maßnahmen der Verkehrsüberwachung ist die Aufrechterhaltung der Sicherheit des Straßenverkehrs und damit – angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens und der erheblichen Zahl von Verkehrsübertretungen – der Schutz von Rechtsgütern mit ausreichendem Gewicht. Das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs steht auch in Zusammenhang mit dem aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben. Die Anfertigung von Bildaufnahmen zum Beweis von Verkehrsverstößen ist zur Erreichung dieses Ziels geeignet. Durchgreifende Zweifel an der Erforderlichkeit sind nicht ersichtlich. Die Fachgerichte haben die Subsidiaritätsklausel des § 100h Abs. 1 Satz 1 2. Halbsatz StPO (in Verbindung mit § 46 Abs. 1 OWiG) geprüft und dargelegt, dass keine weniger belastende Maßnahme in Betracht kommt. Der Beschwerdeführer hat auch keine durchgreifenden Gründe dafür vorgebracht, dass die mit der konkreten Maßnahme verbundenen Eingriffe außer Verhältnis zum verfolgten Zweck stehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich einerseits um verdeckte Datenerhebungen handelt, was regelmäßig zur Erhöhung der Eingriffsintensität führt, dass aber andererseits nur Vorgänge auf öffentlichen Straßen ausgezeichnet werden, die grundsätzlich für Jedermann wahrnehmbar sind, so dass das Gewicht des Eingriffs für den Einzelnen reduziert ist. Die Maßnahme zielt nicht auf Unbeteiligte, sondern ausschließlich auf Fahrzeugführer, die selbst Anlass zur Anfertigung von Bildaufnahmen gegeben haben, da der Verdacht eines bußgeldbewehrten Verkehrsverstößes besteht. Andere Personen dürfen gemäß § 100h Abs. 3 StPO nur betroffen sein, wenn dies unvermeidbar ist. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass lediglich einzelne Aufnahmen angefertigt werden. Einschüchterungseffekte und eine Beeinträchtigung bei der Ausübung von Grundrechten sind nicht zu erwarten. Vielmehr zielt die Verkehrsüberwachung nur auf die Einhaltung der aus Gründen der Verkehrssicherheit erlassenen Geschwindigkeitsregelungen. Schließlich entfaltet die Maßnahme über die Ahndung der Verkehrsordnungswidrigkeit hinaus grundsätzlich

¹ Beschluss vom 5.7.2010, Az. 2 BvR 759/10, eingestellt auf der Website des BVerfG unter www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen

keine belastenden Wirkungen für den Betroffenen. Es bestehen in § 101 StPO hinreichende grundrechtssichernde Verfahrensvorschriften über die Benachrichtigung sowie zur Kennzeichnung und Löschung von Daten. Es ergeben sich daher im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit keine durchgreifenden verfassungsrechtlichen Bedenken.

Anmerkung Müller

Auf diese im Juli getroffene Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts haben die Polizeien und Kommunen in ganz Deutschland als Träger der Verkehrsüberwachung lange Zeit und voller Hoffnung auf eine Klärung zahlreicher offener Fragen gewartet. Nun wurde ihr Warten belohnt, indem das höchste deutsche Gericht die entscheidende Norm, den § 100h Abs. 1 Nr. 1 StPO², als auch für die Verkehrsüberwachung von ordnungswidrigem Verhalten anwendbare Norm postulierte. Die gegnerische, vor allem aus der Anwaltschaft vorgetragene Ansicht sah den Anwendungsbereich dieser Norm beschränkt auf die Aufgabe der Observation und entfernte sich, getragen durch eine anwaltsbedingt auf die Verteidigung von zu schnell fahrenden Mandanten verengte Sichtweise, von dem Wortlaut der Norm.

Wichtig ist die Entscheidung auch noch aus einem weiteren Grund. Nun ist ein für allemal geklärt, dass bei der Verkehrsüberwachung mittels stationär oder mobil eingesetzter Überwachungstechnik stets dann die Anfertigung von Bildaufnahmen der Täter von Ordnungswidrigkeiten gestattet und rechtmäßig ist, wenn die Technik ausschließlich verdachtsbezogen, d. h. nicht gegenüber Unbeteiligten arbeitet. Dies ist dann der Fall, wenn der Tatverdacht eines Verstoßes z. B. mittels Laser, Sensoren, Radar oder Kontaktschleifen technisch festgestellt wird und erst daraufhin eine Bildaufnahme von Fahrzeug und Fahrer angefertigt wird. In diesen Fällen handelt es sich somit um ein Einzelfoto und gleichzeitig eine Datenerhebung der Daten eines Tatverdächtigen, die manchmal von diesem bemerkt wird, manchmal aber auch nicht.

Ein nicht zu unterschätzender Begleiteffekt der aktuellen Entscheidung, die im Ergebnis für Ruhe und Rechtssicherheit in den zukünftigen Ermittlungen führen wird, ist der nunmehr direkt und höchstrichterlich ausgesprochene Freibrief für den hohen Stellenwert der Verkehrsüberwachung. Dieser wird vom BVerfG zu Recht festgemacht am Zweck derartiger Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, der Aufrechterhaltung der Sicherheit des Straßenverkehrs und dem „Zusammenhang mit dem aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben“.

Beschluss des Bundesrates zum „Feuerwehrführerschein“³

Auf Antrag des Freistaates Bayern beschloss der Bundesrat, dem Bundestag zu empfehlen, das

Nachruf

Assessor jur. Michael P. Robrecht (1962–2010)

Den Lesern der ZVS wurde Michael P. Robrecht erst kürzlich durch seine ausführliche Rezension der Dissertation von Müller-Rath bekannt, die im Heft 3/2010 publiziert wurde. Der im hessischen Bebra geborene Polizeirechtler Robrecht war Hochschullehrer mit Leib und Seele. Seine hohe berufliche Professionalität ließ ihn über die Jahre zu einem allseits geachteten und bei den Studierenden wegen seiner Fairness beliebtesten Dozenten der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) reifen. Im dortigen Kollegium war der allseits wegen seines außerordentlichen Engagements geschätzte Kollege 15 Jahre und zuletzt in der führenden Stellung als Leiter des Fachbereichs Rechtswissenschaften tätig.

Michael Robrecht hatte an der Universität Göttingen sein Jurastudium mit einem Prädikatsexamen beendet und war danach als Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl des Zivilrechtlers Prof. Deutsch tätig. Nach seinem Referendariat, das er zu Beginn der 90er Jahre am Oberlandesgericht Celle absolvierte, und dem überdurchschnittlich gut bestandenem zwei-

ten Staatsexamen arbeitete er eine Zeit lang als Rechtsanwalt in einer größeren Göttinger Kanzlei, ehe er seine juristische Berufung in der Lehre fand. Recht schnell zeigte der pädagogisch begabte und ebenso fleißige wie humorvolle Hochschullehrer sein großes schriftstellerisches Talent, das er u. a. in einem inzwischen zum Standardwerk gewordenen und im Jahr 2008 bereits in dritter Auflage publizierten Lehrbuch zum Sächsischen Polizeirecht beweisen konnte. Zahlreiche Aufsätze in diversen juristischen Fachzeitschriften, von denen nicht wenige in der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte und des Sächsischen Staatsgerichtshofes zitiert wurden, bewiesen sein ausgeprägtes, scharfes Judiz und führten zu einer stetig ansteigenden juristischen Reputation. Diese gipfelte darin, dass ihm vor einigen Jahren sogar noch eine Promotion an der Universität Dresden angeboten wurde, deren erfolgreicher Abschluss im Sommer 2010 kurz bevorstand. Seine letzte Veröffentlichung war eine ebenso fachlich ausgewogene wie gegenüber dem Autor wohlwollende Rezension im Juliheft 2010 der Zeitschrift für Verkehrssicherheit. Michael P. Robrecht starb am 15. Juli 2010 im Alter von 48 Jahren in seiner hessischen Heimat an Herzversagen.

jüngst erst geänderte Straßenverkehrsgesetz in seinem § 2 Abs. 10 nochmals zu ändern und den so genannten „Feuerwehrführerschein“ über die Tonnagegrenze von 4,75 t zulässiger Gesamtmasse hinaus auf Lkw bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t zu erweitern.

Eine Erteilung eines Feuerwehrführerscheins, der eine bedenkliche, aber grundsätzlich erlaubte Ausnahme vom EU-Recht darstellt, richtet sich nach der in dem jeweiligen Bundesland erlassenen Ausführungsverordnung wie z. B. derjenigen des Freistaates Bayern vom 8.10.2009, in deren Ordnungsrahmen auch die Ausbildung geregelt ist. Demnach müssen die in Bayern zu schulenden Fahrschüler mindestens 4 Stunden zu jeweils 45 Minuten in Theorie und Praxis beschult werden, um an deren Ende eine 45 Minuten dauernde Prüfungsfahrt zu absolvieren. Die Lern- und Prüfungsinhalte der bayerischen Ausführungsverordnung umfassen dabei keinerlei (!) theoretische und praktische Einweisungen in die Thematik Einsatzfahrten unter Gebrauch von Sondersignalen, so dass sie den Anforderungen der Einsatzpraxis nicht gerecht werden. Potenzielle Einsatzfahrer werden auf Einsatzfahrten daher nur sehr unvollkommen vorbereitet – ein Versäumnis, das vom Bundesgesetzgeber und dem jeweiligen Ordnungsgeber des Bundeslandes zu verantworten ist. Die neuerliche Bundesratsinitiative verschärft die Problematik mit der angestrebten Ausweitung der Ausnahmevorschrift aus Sicht der Verkehrssicherheit nochmals, weil sie unter ausdrücklichem Verzicht auf eine Fahrschulung Ausbildung wie diese bei Lkw mit der Fahrerlaubnisklasse C1 sonst rechtmäßig ist, mit Einsatzfahrern von Einsatzfahrzeugen, die mit Blaulicht und Einsatzhorn ausgestattet sind, gerade für eine Fahrergruppe erlaubt wird, für die eine gründliche Führerscheinausbildung in Theorie und Praxis zwingend notwendig wäre.

Antwort der Bundesregierung auf Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen⁴

Ende Juli publizierte die Bundesregierung unter der thematischen Überschrift „Daten zur Verkehrssicherheit in Deutschland und in den einzelnen Bundesländern“ ihre Antwort auf eine Kleine Anfrage einiger Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Danach lautet die Rangliste der Verkehrssünder in den Bundesländern 2009 prozentual gesehen folgendermaßen:

- Platz 1: Brandenburg, mit 100 Verkehrssündern pro 1.000 Einwohner des Bundeslandes,
- Platz 2: Bremen, mit 80 Verkehrssündern pro 1.000 Einwohner des Bundeslandes,
- Platz 3: Thüringen, mit 75 Verkehrssündern pro 1.000 Einwohner des Bundeslandes.

Zum Vergleich: In Sachsen-Anhalt wurden im vergangenen Jahr lediglich 27 Verkehrssünder pro 1.000 Einwohner des Bundeslandes festgestellt.

Im vorvergangenen Jahr 2008 gestaltete sich diese Bilanz nur unwesentlich anders, indem statt Thüringen die Krafffahrer aus Mecklenburg-Vorpommern (69) den dritten Platz einnahmen. Sämtliche Zahlen aus beiden Jahren basieren auf den Daten, die dem Flensburger Krafffahrt-Bundesamt von den Bußgeldbehörden und Gerichten gemeldet wurden. In der Hitliste der wichtigsten, weil am häufigsten in Flensburg eingetragenen Verkehrsdelikte stehen die Geschwindigkeitsverstöße weiterhin unangefochten oben an. Im Jahr 2009 wurden aus diesem Grund 5,7

2 Vgl. dazu die Norm des § 100h StPO, im kostenlosen Download zu finden auf der Website <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stpo/gesamt.pdf>
 3 Bundesratsdrucks. 308/10 (Beschluss) vom 9.7.2010, im Download zu finden unter www.bundesrat.de
 4 Bundestagsdrucks. 17/2650 vom 26.7.2010, im Download zu finden unter www.bundestag.de

Millionen Punkte eingetragen und im Jahr davor 5,5 Millionen. An zweiter Stelle rangieren Verkehrsverstöße mit 1,3 Millionen Taten (Vorjahr: 1,4 Millionen), während Alkohol- und Drogen-delikte mit 1,1 Millionen Punkten in beiden Jahren gleichbleibend zur Punktelawine beitragen. Wer aber nun glaubt, dass in Brandenburg und den anderen „Spitzenreitern“ dieser Bilanz die schlechtesten Autofahrer unterwegs sind, sieht sich bei einigem Nachdenken über die Aussagekraft dieser Statistik getäuscht. Aus allen statistischen Grundlagen der letzten Jahre ergibt sich ein anderes Bild, nämlich dass die Regeltreue in allen deutschen Bundesländern recht gleich verteilt ist. Eines ist aber klar: Es können nur diejenigen Täter und Delikte an die Flensburger Verkehrssünderkartei gemeldet werden, die auch zuvor polizeilich und durch die Kommunen entdeckt und ermittelt worden sind. Aus diesem Blickwinkel sieht die Bilanz aus 2008 und 2009 dann doch gleich anders aus. Sie ist nämlich auch als ein Beispiel der Effektivität der polizeilichen und kommunalen Verkehrsüberwachung zu sehen. Da die Personaldichte der Länderpolizeien bundesweit in die Richtung 1 Polizeibeamter je 400 Einwohner des jeweiligen Bundeslandes tendiert, nehmen die Polizeibeamten der genannten vier Bundesländer in der Effektivität ihrer Kontrollarbeit Spitzenpositionen ein. Ihre praktische Arbeit dient in erster Linie einer Steigerung der Verkehrssicherheit, weil regelmäßig nur diejenigen Täter mit Punkten in Flensburg eingetragen werden, auf deren begangene Delikte mindestens ein Bußgeld in Höhe von 40 Euro fällig wurde.

Somit sind es gerade die Schlusslichter dieser Bilanz, wo neben Sachsen-Anhalt die Bundesländer Berlin (36), das Saarland (38) und der Freistaat Sachsen (40) rangieren, deren Länderpolizeien und Kommunen sich die Frage gefallen lassen müssen, warum ihre Verkehrsüberwachung prozentual so vergleichsweise ineffektiv und schlecht funktioniert. In diesen Ländern bestehen daher Defizite in der Verkehrsüberwachung und damit auch in der Verkehrssicherheit und die politische Führung muss sich die Frage gefallen lassen wie sie diese Defizite in der Zukunft auszugleichen gedenkt.

Und dabei ist es offensichtlich, dass die allermeisten begangenen Delikte nicht einmal entdeckt werden und für immer im Dunkelfeld verbleiben, weil aufgrund der bundesweit praktizierten rigiden Personaleinsparungen in der Polizei die Verkehrsüberwachung vielerorts gar nicht mehr stattfindet.

Überarbeitung der StVO-Novelle vom 1. September 2009⁵

In einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage einiger Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen nahm Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer Stellung zur geplanten Überarbeitung der von ihm jüngst kassierten StVO-Novelle.⁶ In diesem Rahmen beharr-

te der Minister auf seiner Auffassung der Nichtigkeit dieser Novelle und stellte klar, dass seine Zielrichtung nicht nur eine bloße Korrektur der Verletzung des Zitiergebotes, sondern auch inhaltliche Korrekturen seien.

Leider wurde in der Antwort die konkrete Frage nach den im Detail zu erwartenden Änderungen nur ein Hinweis auf eine beabsichtigte „Klassifizierung von Ge- und Verboten als Erläuterungen in den Anlagen 1 bis 3 zur StVO“ gegeben. Dadurch wird der Umfang der zu erwartenden inhaltlichen Änderungen im Unklaren gelassen, wobei die Gründe für dieses wenig transparente Korrekturverfahren nicht offengelegt wurden. Wenig Kenntnis von den Zuständigkeiten auf dem Gebiet des formellen Rechts rund um den Erlass der StVO bewiesen indessen die Fragesteller, die sich mit der Frage nach dem Termin der Vorlage des Änderungsentwurfes vor dem Bundestag gehörig blamierten. Die passende Antwort des Bundesministers stellte klar, dass eine Verordnung des Bundes wie die StVO keiner Zustimmung des Bundestages bedarf und daher der zuständige Verkehrsausschuss des Bundestages lediglich unterrichtet wird.

Vollstreckung von ausländischen Geldsanktionen in Deutschland⁷

Der Rechtsausschuss des Deutschen Bundestages hatte sich mit der Prüfung eines in der Sache weit reichenden Gesetzentwurfes des Bundestages zu befassen,⁸ der die Umsetzung eines nicht nur das Verkehrsrecht tangierenden Rahmenbeschlusses des Rates der Europäischen Union zum Gegenstand hat.⁹ Es geht um die bereits seit vielen Jahren angekündigte europaweite Vollstreckung von Geldbußen für Verkehrsordnungswidrigkeiten, die von deutschen Autofahrern im europäischen Ausland begangen worden sind. Die Annahme des Gesetzentwurfes wurde im Ausschuss mit der Mehrheit der Regierungskoalition befürwortet, sodass in den nächsten Wochen mit dem Erlass des Gesetzes im Bundestag zu rechnen sein wird.

Inhaltlich geht es um eine Änderung des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG), wobei die große Vielzahl aller zu erwartenden Vollstreckungsfälle die Materie der Verkehrsordnungswidrigkeiten betreffen wird. Zu erwarten sein werden folgende Regelungen:

- Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Abschrift der zu vollstreckenden Entscheidung,

- eine Vollstreckung nur von Geldsanktionen, die den Betrag von 70 Euro erreichen oder überschreiten,
- Bestehen auf einer Belehrungspflicht über das Recht zur Anfechtung sowie deren Fristen,
- Bestehen auf dem Recht auf rechtliches Gehör.

Eine besondere Bedeutung wird die Vorschrift des § 87 b Abs. 1 erlangen. Diese Vorschrift lautet:

„Die Vollstreckung der Geldsanktion ist nur zulässig, wenn auch nach deutschem Recht, ungeachtet etwaiger Verfahrenshindernisse und gegebenenfalls nach sinngemäßer Umstellung des Sachverhalts, für die Tat, wie sie der Entscheidung zugrunde liegt, eine Strafe oder Geldbuße hätte verhängt werden können.“

Mit dieser Formulierung wird es den europäischen Staaten, in denen eine Halterhaftung für Verkehrsverstöße im fließenden Verkehr existiert (z. B. Niederlande, Frankreich, Großbritannien) unmöglich gemacht, die Ahndung der zugrundeliegenden und von deutschen Fahrern begangenen Verstöße in Deutschland zu vollstrecken. Dieses Beharren auf dem deutschen Recht und dem de facto eintretenden Schutz von Rechtsbrechern wird im benachbarten Ausland mindestens auf Befremden stoßen, wenn nicht sogar Gegenreaktionen hervorrufen.

Beschluss des Bundestages zum Zweiradführerschein⁸

Die Abgeordneten des Bundestages schlossen sich in ihrer Sitzung am 8. Juli 2010 gegen die Stimmen der Opposition mehrheitlich der Beschlussempfehlung ihres Verkehrsausschusses an⁷, mit dem Jugendliche in Zukunft schon mit 15 Jahren den Führerschein für Mopeds, Quads und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern erwerben können. Dieser Antrag war zuvor von zahlreichen Abgeordneten der Regierungskoalition gestellt worden.⁸

Der Beschluss stieß im Presseecho auf zahlreiche Gegenstimmen, vornehmlich aus den Reihen des DVR sowie des Berufsverbandes der Kinder- und Jugendärzte (BVKJ), die sich auf entsprechende Studien aus Österreich beriefen, wo eine im Jahr 1997 vorgenommene Altersabsenkung zu einem deutlichen Anstieg der Unfallhäufigkeit geführt hatte.⁹



Prof. Dr. jur. Dieter Müller ist Fachbereichsleiter Verkehrswissenschaften an der Hochschule der Sächsischen Polizei.

1 BtagDrucks. 17/2611 vom 20.07.2010
 2 Vgl. ZVS 56. Jg. (2010), s. 157 f.
 3 BtagDrucks. 17/2458 vom 07.07.2010
 4 BtagDrucks. 17/1288 vom 31.03.2010
 5 Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen
 6 Vgl. dazu die Website http://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2010/30522893_kw27_angenommen_abgelehnt/index.html
 7 BtagDrucks. 17/2456
 8 BtagDrucks. 17/1574
 9 Vgl. dazu die Meldung des DVR unter <http://www.dvr.de/site.aspx?url=html/aktuelles/sonst/1964.htm>