Vergleich der Bußgeldverfahren bei der Ahndung ausländischer Fahrzeugführer in Deutschland und einem weiteren Mitgliedsstaat der Europäischen Union

Bachelor-Arbeit

an der Hochschule für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege (FH),
Fortbildungszentrum des Freistaates Sachsen
zum Erwerb des Hochschulgrades
Bachelor of Laws (LL.B.)

vorgelegt von Marie Weinhold aus Plauen

Meißen, 26.03.2018

Sperrvermerk

Das unter Anhang 7 abgebildete Schreiben basiert auf internen und vertraulichen Daten der Stadtverwaltung Chemnitz und ist nur den betreuenden Dozenten und befugten Mitgliedern des Prüfungsausschusses zugänglich zu machen.

Inhaltsverzeichnis

Sperr	vermerk	
Darste	ellungsverzeichnis	IV
Abkür	zungsverzeichnis	V
1	Einleitung	1
2	Rechtsgrundlage der Europäischen Union	2
2.1	Entwicklung der Richtlinie (EU) 2015/413 vom 11. März 2015	2
2.1.1	Geltungsbereich der Richtlinie und Umsetzung in deutsches Recht	4
2.1.2	Erfolgstendenzen	6
2.2	Bilaterale Abkommen vor Inkrafttreten der Richtlinie	9
2.3	Vertragsverletzungsverfahren hinsichtlich RL (EU) 2015/413	10
2.4	Aktuelle Kooperationsprojekte zwischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union an einem Beispiel	12
3	Das Verfahren zur Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten in Deutschland	15
3.1	Theoretische Grundlagen des Allgemeinen Verfahrens	15
3.2	Die Praktische Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413	18
3.2.1	Stadtverwaltung Chemnitz	18
3.2.2	Landratsamt Erzgebirgskreis	21
3.2.3	Erkenntnisse und Zahlenbelege	23
4	Die Ahndung von Verkehrsverstößen in Österreich	26
4.1	Theoretische Grundlagen des Verfahrens im Überblick	26
4.1.1	Das Lenkerauskunftssystem	29
4.1.2	Bußgelder im fließenden Verkehr	32
4.1.3	Ausgewählte vergleichende Verfahrensbesonderheiten	33
4.2	Ausgewählte Sanktionshöhen europäischer Mitgliedsstaaten	35
4.3	Vollstreckungsmöglichkeiten im europäischen Raum	38
5	Fazit und Ausblick	42
These	en	VII
Anhar	ngsverzeichnis	VIII
Anhar	ng	IX
Litera	turverzeichnis	XXIX
Quelle	enverzeichnis	XXXI
Recht	squellenverzeichnis	XXXII
Eides	stattliche Versicherung	XXXV

Darstellungsverzeichnis

Abbildung 1: Vollstreckungsersuchen beim BfJ im Zeitraum 2016/2017...... 40

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung Erläuterung

AEUV Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union

Art. Artikel

AV Anonymverfügung

AVG Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991

KBA Kraftfahrt-Bundesamt

BfJ Bundesamt für Justiz

BKatV Bußgeldkatalog-Verordnung

BMI Bundesministerium des Innern

CBE Cross Border Exchange

grenzüberschreitender Austausch

EU Europäische Union

EUCARIS European Car and Driving Licence Information Sys-

tem

Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem

FaER Fahreignungsregister

FSG Führerscheingesetz

IRG Gesetz über internationale Rechtshilfe in Strafsachen

i. V. m. in Verbindung mit

KBA Kraftfahrt-Bundesamt

KDV 1967 Kraftfahrt-Durchführungsverordnung 1967

KFG 1967 Kraftfahrgesetz 1967

LDS Landesdirektion Sachsen

OM Organmandat bzw. Organstrafverfügung

OWiG Gesetz über Ordnungswidrigkeiten

OWiZuVo Ordnungswidrigkeiten-Zuständigkeitsverordnung

QR-Code Quick Response

schnelle Antwort

RBGeld Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24.

Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und

Geldbußen

RL Richtlinie

Richtlinie Richtlinie 2011/413/EU des Europäischen Parlaments 2011/82/EU und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung

des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährden-

de Verkehrsdelikte

Richtlinie (EU) Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parla-2015/413 ments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleich-

terung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit

gefährdende Verkehrsdelikte

SMI Staatsministerium des Innern

StGB Strafgesetzbuch

SV Strafverfügung

StVG Straßenverkehrsgesetz

StVO Straßenverkehrs-Ordnung

StVO 1960 Straßenverkehrsordnung 1960

VStG Verwaltungsstrafgesetz 1991

VwGVG Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz

ZBS Zentrale Bußgeldstelle

1 Einleitung

Die Zahl der ausländischen Fahrzeuge auf deutschen Straßen hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht. In Bezug auf die daraus resultierende zunehmende Bedeutung Deutschlands als Transitland und dem Themenbereich der Straßenverkehrssicherheit wird demnach eine Anpassung der kooperativen Zusammenarbeit aller Mitglieder der Europäischen Union (EU) erforderlich. Das Bundesland Sachsen weist aufgrund seiner geografischen Lage eine Vielzahl an ausländischem Urlaubs-, und Berufsverkehr auf. Eine Ahndung von Verkehrsverstößen ausländischer Fahrzeugführer im Rahmen eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens war jedoch bis vor wenigen Jahren aufgrund verfahrensrechtlicher-, sprachlicher-, oder technischer Unterschiede im europäischen Raum nicht möglich. Die Verfolgung eines, in einem anderen Mitgliedsstaat der EU gemeldeten Deliktfahrzeuges im Rahmen eines verkehrsrechtlichen Verstoßes nach Landesrecht somit weitestgehend ausgeschlossen. Zudem stellte die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr für die Gemeinden als örtliche Straßenverkehrsbehörden dadurch eine immer schwieriger werdende Aufgabe dar. Eine große Anzahl an Verkehrsdelikten blieb ungeahndet. Die Basis für eine Verfolgungserleichterung wurde mit der Einführung der Europäischen Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 (ehemals Richtlinie 2011/82/EU vom 25. Oktober 2011) zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (Richtlinie (EU) 2015/413) geschaffen. Mit der Umsetzung der Richtlinie (RL) soll durch einen umfassenden Halterdatenaustausch die Ahndung bestimmter Straßenverkehrsdelikte des fließenden Verkehrs im gesamten europäischen Raum ermöglicht werden.

Auf Grundlage theoretischer Ausführungen zur RL (EU) 2015/413 wird im Folgenden das Ordnungswidrigkeitenverfahren in Deutschland und in einem weiteren europäischen Mitgliedsstaat thematisiert. Die inhaltliche Auseinandersetzung mit den Ahndungsverfahren soll dabei von allgemeinen Bestimmungen bis hin zu verfahrensrechtlichen Besonderheiten stattfinden. Mittels verschiedenartiger Vergleiche wird versucht aufzuzeigen, inwieweit Probleme hinsichtlich ihrer Umsetzung bestehen. Des Weiteren soll eine Auseinandersetzung im Hinblick auf eventuelle Gemeinsamkeiten und Unterschiede innerhalb des allgemeinen Verfahrens der Staaten sowie die Darstellung von ausgewählten Verwarn- und Bußgeldern erfolgen. Der Frage der Anpassungsnotwendigkeit der verschiedenen Straßenverkehrsvorschriften im europäischen Raum wird sich ebenfalls angenähert werden können. Entwicklungstendenzen seit Inkrafttreten, auch im Hinblick

auf Vollstreckungsmöglichkeiten und etwaigen Vertragsverletzungsverfahren, sollen dabei die inhaltlichen Ausführungen ergänzen. Neben rechtlichen Grundlagen stellt die Betrachtung der Umsetzung der RL (EU) 2015/413 im täglichen Verwaltungshandeln ein weiteres Untersuchungsziel dar. Ausgehend von den Erfahrungen einer sächsischen Gemeinde und einem Landkreis, werden Erfolge und Probleme in der praktischen Anwendung der RL (EU) 2015/413 aufgezeigt.

2 Rechtsgrundlage der Europäischen Union

2.1 Entwicklung der Richtlinie (EU) 2015/413 vom 11. März 2015

Die nachfolgenden Ausarbeitungen begründen sich ausschließlich auf Grundlage der RL (EU) 2015/413 vom 11. März 2015, da sich aus dem Vergleich zu der ursprünglichen RL 2011/82/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (RL 2011/82/EU) keine bedeutenden inhaltlichen Unterschiede ergeben. In ausgewählten inhaltlichen Darstellungen wird gegebenenfalls ein Bezug zur RL 2011/82/EU hergestellt. Letztere wurde aufgrund der Verabschiedung auf falschem Rechtsgrund (Artikel (Art.) 87 Absatz 2 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)) für nichtig erklärt und in Form der hier betrachteten RL, auf Basis des Artikels 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV, neu erlassen.¹ In diesem Zusammenhang bewirkt eine RL nach Art. 288 AEUV ein für den jeweiligen Mitgliedstaat verbindliches Ziel, dessen Form der Umsetzung sowie die Wahl der Mittel jedoch frei gestaltet werden können.

Der Grundgedanke der RL (EU) 2015/413 stützt sich auf die Politik der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit innerhalb der EU. Dieses Ziel beinhaltet unteranderem die Ahndung der im Bereich des europäischen Raumes begangenen Straßenverkehrsdelikte.² Ungeachtet bereits bestehender Sanktionierungsmöglichkeiten, beispielsweise durch den Beschluss 2008/615/JI des Rates vom 23. Juni 2008, wurden Geldbußen häufig nicht vollstreckt, sofern das Deliktfahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat als dem Deliktmitgliedstaat gemeldet war.³ Der angesprochene Beschluss dient unter anderem der "Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terro-

2

¹ Vgl. Europäisches Parlament; Rat: Richtlinie (EU) 2015/413, 2015, Rdnr. 4.

² Vgl. ebenda, Rdnr. 1.

³ Vgl. ebenda, Rdnr. 2.

rismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität"⁴. Ziel der Richtlinie soll neben der Förderung des Bewusstseins der Bürger für die verschiedenen Straßenverkehrsvorschriften im europäischen Raum, die Ausgestaltung und Nutzung eines für den grenzüberschreitenden Informationsaustausch geeigneten Systems sein. Dieses System ermöglicht dem Deliktmitgliedstaat den Zugang zu den Zulassungsdaten des Deliktfahrzeuges.⁵ Eine Ahndung ausländischer Fahrzeugführer wird dadurch realisierbar. Die abschreckende Wirkung soll ebenfalls erhöht werden und zu einem vorausschauenden Fahrverhalten anregen.⁶ Die Basis für einen vertraulichen Austausch der Zulassungsdaten zwischen den Mitgliedstaaten wird durch die Anwendung der vorgeschriebenen Software EUCARIS (European Car and Driving Licence Information System) geschaffen. Hierbei handelt es sich um ein System zum Austausch von Fahrzeug- und Fahrerlaubnisregisterdaten, welcher durch die Vernetzung der nationalen Verkehrsregister möglich ist⁷. Weiterhin soll eine Ungleichbehandlung der den Straßenverkehr gefährdenden Verstöße, hinsichtlich der Einstufung als Ordnungswidrigkeit oder Straftat in den verschiedenen Mitgliedstaaten, die Umsetzung der Richtlinie zudem nicht beeinflussen.8 Gemäß § 1 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (O-WiG) handelt es sich bei einer Ordnungswidrigkeit um eine rechtswidrige, vorwerfbare und tatbestandsmäßige Handlung. Nach § 1 des Strafgesetzbuches (StGB) kann eine Handlung nur dann bestraft werden, wenn die Strafbarkeit vor Ausübung der Tat gesetzlich geregelt gewesen war. Für die Realisierung einer Straftat ist also das Vorhandensein eines geschriebenen Gesetzes erforderlich. Eine Handlung kann demnach durch Normen, die aus einer verfassungsmäßig unbestreitbaren Rechtsquelle stammen, als strafbar eingestuft werden.9

Die Realisierung der europäischen Richtlinie setzt außerdem die rechtmäßige Umsetzung des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI (RBGeld) des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen voraus. Rahmenbeschlüsse bilden für ihren jeweiligen Adressaten einen rechtlich verbindlichen Rahmen im Hinblick auf ihre Ziele, jedoch sind sie im Gegensatz zu einem Beschluss nach Art. 288 AEUV in ihrer Form der Ausgestaltung frei. Gerichts- oder Verwaltungsbehörden eines Mitgliedsstaates der EU wird so die Möglichkeit gegeben, Geldstrafen, die

-

⁴ Rat: Beschluss 2008/615/JI, 2008.

⁵ Vgl. Europäisches Parlament; Rat: Richtlinie (EU) 2015/413, 2015, Rdnr. 6; 7.

⁶ Vgl. ebenda, Rdnr. 8.

⁷ Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt: EUCARIS, A. Was ist EUCARIS, 2018.

⁸ Vgl. Europäisches Parlament; Rat: Richtlinie (EU) 2015/413, 2015, Rdnr. 9.

⁹ Vgl. Schönke; Schröder: Strafgesetzbuch, 2014, S. 30, Rdnr. 8.

aufgrund eines Verstoßes gegen die national geltenden Verkehrsvorschriften entstanden sind, in einem anderen Mitgliedsstaat leichter vollstrecken zu können, was im Punkt 4.3 noch genauer erläutert wird. Die Bundesrepublik Deutschland kam den im RBGeld aufgeführten Zielstellungen beispielsweise mit dem Erlass des Gesetzes vom 18. Oktober 2010 zur Umsetzung des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 nach. Durch die Änderung und Anpassung des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen durch Art. 1 oder des Gerichtskostengesetztes nach Art. 3 des Umsetzungsgesetzes wurden inhaltliche Vorgaben des Rahmenbeschlusses in nationales Recht überführt. Schlussfolgernd betrachtet stellt die Ausgestaltung der Richtlinie (EU) 2015/413 auch einen Versuch der Harmonisierung zwischen den unterschiedlichen Straßenverkehrsvorschriften der Mitgliedsstaaten der EU und der Vereinfachung der grenzüberschreitenden Ahndung von Verkehrsverstößen dar.

2.1.1 Geltungsbereich der Richtlinie und Umsetzung in deutsches Recht

Oberstes Ziel der RL (EU) 2015/413 ist nach Art. 1 die Gewährleistung eines hohen Schutzes für alle Straßenverkehrsteilnehmer innerhalb des Europäischen Raumes. Für Verkehrsdelikte, die von nicht im Deliktmitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen begangen wurden, soll der grenzüberschreitende Austausch von Informationen hinsichtlich der Durchsetzung von Sanktionen erleichtert werden. Voraussetzung hierfür ist die Zugehörigkeit des Deliktfahrzeuges zu einem anderen Mitgliedstaat der EU. Allerdings kann dies, wie unter Punkt 2.2 beschrieben, ebenfalls durch den bilateralen Austausch von Informationen ermöglicht werden. Folgende den Straßenverkehr gefährdende Delikte sind von der RL (EU) 2015/413 gemäß Art. 2 umfasst:

- a) Geschwindigkeitsübertretung
- b) Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes
- c) Überfahren eines roten Lichtzeichens
- d) Trunkenheit im Straßenverkehr
- e) Fahren unter Drogeneinfluss
- f) Nichttragen eines Schutzhelms
- g) unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens
- h) rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder andere Kommunikationsmittel beim Fahren

¹⁰ Vgl. Rat: Rahmenbeschluss 2005/214/JI, 2005, Rdnr. 2; 4.

Dabei definiert Art. 3 der RL (EU) 2015/413 die Bedeutung der zu verwendenden Fachbegriffe genauer. Für den Informationsaustausch muss zunächst jeder Mitgliedstaat gemäß Art. 4 der RL (EU) 2015/413 eine nationale Kontaktstelle benennen. Dabei steht nach Art. 4 Abs. 4 der RL (EU) 2015/413 jeglicher elektronischer Transfer von personenbezogenen Daten durch ein Softwareprogramm hinter der Wahrung des Datenschutzes (siehe hierzu den Beschluss 2008/616/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität, Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr). Mit Hilfe der Softwareanwendung und dem vollständigen amtlichen Kennzeichen kann auf Grundlage von Art. 4 Abs. 3 der RL (EU) 2015/413 dann eine Anfrage nach Daten zum Deliktfahrzeug oder zum Eigentümer bzw. Halter des Fahrzeuges von der nationalen Stelle des Deliktmitgliedstaats durchgeführt werden. Die Einleitung von Folgemaßnahmen liegt nach Art. 5 der RL (EU) 2015/413 dabei grundsätzlich im Ermessen des Deliktmitgliedstaates. Entschließt sich dieser zur Verfolgung eines in Art. 2 benannten Verstoßes, muss die aus dem vorangegangen Halterdatenaustausch identifizierte Person informiert werden. Im Hinblick auf die jeweils geltenden nationalen Vorschriften umfasst das Informationsschreiben dabei das vorgeworfene Delikt, die rechtlichen Folgen mit seinen einschlägigen Rechtsnormen, die Daten der bekannten, des Deliktes verdächtigen Person, den Ort, das Datum und die Uhrzeit sowie gegebenenfalls Daten zum verwendeten Messgerät. Zur Wahrung der Grundrechte soll das Schreiben im Hinblick auf Art. 5 der RL (EU) 2015/413 wenn möglich in der Sprache des Zulassungsmitgliedstaates übermittelt werden. In einem zweijährigen Rhythmus (erste Frist: 6. Mai 2016) sind die Mitgliedstaaten der EU nach Art. 6 aufgefordert, der Kommission einen umfänglichen Bericht über die Zahl der Suchanfragen in den benannten Kontaktstellen sowie die Situation auf nationaler Ebene in Bezug auf eingeleitete Folgemaßnahmen und den Versand von fremdsprachigen Informationsschreiben vorzulegen. Auf die Inhalte der Berichte wird in den weiteren Ausführungen durch den Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat vom 29. November 2016 noch genauer eingegangen. Die Frist zur Umsetzung und Bekanntgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften gegenüber der Kommission belief sich nach Art. 12 auf den 6. Mai 2015. Da von der früheren RL 2011/82/EU das Königreich Dänemark, Irland, das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland noch nicht umfasst waren¹¹, stand ihnen eine Verlängerung der Umsetzungsfrist nach Art. 12 Abs. 1 der RL (EU) 2015/413 bis zum 6. Mai 2017 zu.

In der Bundesrepublik Deutschland erfolgte die Implementierung RL 2011/82/EU vom 25. Oktober 2011 in nationales Recht bereits durch das Vierte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und anderer Gesetze vom 28. August 2013. Gemäß Art. 1 wurde das StVG schwerpunktmäßig um §§ 27, 37b StVG ergänzt. Diese legen neben dem Inhalt und der Art des zu übermittelnden Informationsschreibens, nach erfolgreicher Halter oder Fahrzeugführerabfrage im Sinne des Artikels 4 der RL 2011/82/EU, auch die Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten fest. Inhaltlich wurde dabei der Geltungsbereich für die den Straßenverkehr gefährdender Verkehrsdelikte und die zu übermittelnden gespeicherten Daten vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) an die jeweilige Kontaktstelle eines anderen Mitgliedstaates der EU aus dem Anhang I der RL (EU) 2015/413 in das StVG weitestgehend übernommen. Weiterhin erfuhr das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes eine Anderung. Im Wesentlichen handelte es sich hierbei begrifflich um eine Aufgabenerweiterung für das KBA als nationale Kontaktstelle für ein- und ausgehende Ersuchen im Rahmen des CBE-Verfahrens¹² (Cross Border Exchange: grenzüberschreitender Halterdatenaustausch) gemäß Art. 3 Buchstabe I und Art. 4 Abs. 3 der RL 2011/82/EU. Sie stellt nach Art. 2 des Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetz die demnach zuständige Behörde für den europaweiten Informationsaustausch von Fahrzeugzulassungsdaten dar. Durch das Sechste Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. November 2016 fand schließlich die rein begriffliche Aktualisierung der auf falscher Rechtsgrundlage erlassenen "RL 2011/82/EU" zu "RL 2015/413/EU" innerhalb der entsprechenden bereits benannten Rechtsvorschriften des Straßenverkehrsgesetzes statt.

2.1.2 Erfolgstendenzen

Mit dem Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413 vom 29. November 2016 in Brüssel lassen sich erste Entwicklungen aussagekräftig charakterisieren. Nach Maßgabe des Artikels 11 der RL (EU) 2015/413 war die Kommission verpflichtet,

.

¹¹ Vgl. Europäisches Parlament; Rat: Richtlinie (EU) 2015/413, 2015, Rdnr. 29.

¹² Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt: Europäischer Halterdatenaustausch im Zeichen der Verkehrssicherheit, 2018.

bewertende Aussagen über folgende beispielhafte inhaltliche Aspekte der Richtlinie zu treffen¹³:

- Bewertung der Wirksamkeit der Richtlinie und darüber, ob weitere den Straßenverkehr gefährdende Verkehrsdelikte in den Geltungsbereich aufgenommen werden sollten.
- Bewertung der Notwendigkeit gemeinsamer Kriterien für Folgemaßnahmen und Dringlichkeit gemeinsamer Standards für automatische Kontrollgeräte sowie des Ahndungsverfahrens an sich.

Der Geltungsbereich der RL wird zunächst als angemessen betrachtet, da von ihm die wichtigsten Verkehrsdelikte abgedeckt sind. Wenn beispielsweise bei dem Fall der Trunkenheit am Steuer oder des Fahrens unter Drogeneinfluss das Fahrzeug zur Feststellung des Deliktes angehalten werden muss, sollten, im Hinblick auf das Ziel der Sensibilisierung der EU-Bürger für die Straßenverkehrsvorschriften anderer Mitgliedstaaten, oben benannte Verstöße im Anwendungsbereich der RL verbleiben. Dem elektronischen Informationsaustauschsystem kommt in solchen Fällen eine also weniger bedeutende Rolle zu. Anfragen zur Erweiterung des Geltungsbereiches um weitere Delikte sehen einige Mitgliedstaaten hinsichtlich der Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes, gefährlicher Überholmanöver oder Mautdelikte. Dies könnte vor allem die Sanktionierung bei der Nichtbezahlung von Mautgebühren innerhalb des europäischen Raumes wesentlich erleichtern. Letzteres wird jedoch als nicht sinnvoll erachtet, da Straßenbenutzungsgebühren unter eine andere Rechtsgrundlage fallen und deren Ziel vielmehr die Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen darstellt.14 Die Kommission äußert sich weiterhin skeptisch über die in Art. 8 geforderten Unterrichtungsmaßnahmen der Verkehrsteilnehmer über die in anderen Mitgliedstaaten geltenden Straßenverkehrsvorschriften, hält diese aber für allgemein notwendig. Aufgrund fehlender Ansätze zur Beurteilung angesprochener Maßnahmen, sei eine Einschätzung des Sensibilisierungs- und Sanktionierungserfolges durch die RL nur schwer möglich. Die Bewertung der Wirksamkeit der Sanktionierung im Rahmen der RL wird durch generelle, schwer beeinflussbare Faktoren wie technisches Versagen von Fahrzeugen, die Zunahme gefährdeter Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder die Straßeninfrastruktur erschwert. 15 Einen weiteren Schwerpunkt stellen die nicht einheitlichen Kriterien für Folgemaßnahmen hinsichtlich nicht beglichener Sanktionen für Straßenverkehrsdelikte dar. Demnach

¹³ Vgl. Europäische Kommission: Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413, 2016, S. 3. ¹⁴ Vgl. ebenda, S. 5.

¹⁵ Vgl. ebenda, S. 6.

waren zum Berichtszeitpunkt etwa 50 Prozent aller aufgetretenen, gebietsfremden Verkehrsdelikte nicht vollständig geahndet. In Deutschland beispielsweise sind im Jahreszeitraum 2011-2014 rund 15.843 Entscheidungen zu Delikten ausländischer Fahrzeugführer getroffen und davon allein 43 Prozent nie vollstreckt worden. Ursächlich hierfür scheint neben der mangelnden Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten beim Informationsaustausch, dass Entscheidungen im Rahmen des Straßenverkehrsrechtes oft nicht den Bestimmungen des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 entsprochen haben. 16 Erschwerend hinzu kommt die bereits erwähnte unterschiedliche Einstufung der Verkehrsdelikte als Ordnungswidrigkeit oder Straftat je nach geltendem Landesrecht. Eine angestrebte Lösung stellt daher die Erstellung einheitlicher Formulare dar, die den grenzüberschreitenden Verfahrensablauf optimieren und dadurch die Vollstreckung, welche im Punkt 4.3 genauer erläutert wird, gemäß dem RBGeld erleichtern sollen.¹⁷ Das Dateninformationssystem EUCARIS wird dagegen als dienlicher Motor für das effektive grenzübergreifende geltend machen von Straßenverkehrsvorschriften angesehen. Aus Berichten der Mitliedstaaten geht weiterhin hervor, dass im Jahr 2015 rund 2 Millionen ausgehende Halterdatenabfragen durchgeführt wurden. Diese Zahl wird von der Kommission als noch zu niedrig interpretiert. Im November 2016 waren zunächst nur 23 von 28 Mitgliedstaaten an das Softwareprogramm angeschlossen. 18

Mit Stand vom 17. Juli 2017 erteilen nun nach Informationen des Kraftfahrt-Bundesamtes seit Inkrafttreten fast alle 28 Mitgliedstaaten der Europäischen Union CBE-Auskünfte im Rahmen der Europäischen Richtlinie (siehe Anhang 1).

In diesem Zusammenhang lässt sich kurz auf die Anteile der ein- und ausgehenden CBE-Anfragen im KBA von Deutschland im Rahmen des Berichtes zum aktuellen Sachstand am 18./19. Januar 2017 in Bonn rückblickend auf das Jahr 2016 verweisen (siehe Anhang 2). Deutlich wird, dass es sich sowohl bei den Anfrage- als auch Abfragestaaten häufig um die direkten Nachbarstaaten von Deutschland handelt. Jedoch zeigen sich mit rund einem Viertel von hundert Anfrageersuchen aus dem sonstigen Raum der EU. Die Tschechische Republik beteiligt sich, bezogen auf die Erfahrungen aus einem Praktikumseinsatz im Jahr 2016 in der Zentralen Bußgeldstelle (ZBS) Chemnitz, beispielsweise erst seit Dezember 2016 aktiv am Verfahren und sind anscheinend deshalb noch nicht von der Statistik umfasst. Es ist davon auszugehen, dass erneute Statistiken, im

¹⁶ Vgl. Europäische Kommission: Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413, 2016, S. 8.
¹⁷ Vgl. ebenda, S. 9.

Vgl. ebenda, S. 9.

18 Vgl. ebenda, S. 11.

Hinblick auf die angrenzende geographische Lage, eine Vielzahl an Tschechischen Ersuchen aufzeigen werden. Der relativ große österreichische Anteil wiederum ist wohl auch auf das schon vor Inkrafttreten der RL geltende bilaterale Abkommen, wie im Punkt 2.2 beschrieben, zurückzuführen. Diese Annahme wird im Bericht der Kommission bestärkt. 19 Auf weitere Probleme bei der praktischen Verwendung der durch den Halterdatenaustausch übermittelten Informationen wird in Punkt 3.2 der Ausführungen noch genauer eingegangen. Die Harmonisierung der Straßenverkehrsvorschriften innerhalb der EU wird für die Umsetzung der Vorschriften und die Steigerung der Effizienz der RL derzeitig als nicht notwendig eingestuft²⁰. Allerdings könnte die Zuverlässigkeit der automatisierten Kontrollgeräte vor allem in der Geschwindigkeitsüberwachung durch harmonisierte EU-Normen oder Typengenehmigungsverfahren in ihrer Genauigkeit bzw. Leistungsfähigkeit verbessert werden²¹. Zusammenfassend betrachtet, erachtet die Kommission die RL (EU) 2015/413 als wirksames Mittel für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit im Hinblick auf die grenzüberschreitende Verfolgung von Verkehrsdelikten. Für den Erfolg des Gedankens der RL (EU) 2015/413 wird jedoch auch eine noch vollumfänglichere Nutzung des elektronischen Informationssystems EUCARIS von Nöten sein. Denn nach Informationen der Kommission wurde das System bis zum Berichtszeitpunkt noch nicht in vollem Maße von den Mitgliedstaaten der EU ausgeschöpft.²²

2.2 Bilaterale Abkommen vor Inkrafttreten der Richtlinie

Schon vor der Entstehung der RL (EU) 2015/413 (ehemals RL 2011/82/EU) konnte Deutschland in Form ihrer Verwaltungsbehörden bei Ordnungswidrigkeiten ausländischer Fahrzeugführer im Straßenverkehr notwendige Informationen über den Halter oder weiterführende Fahrerdaten erhalten. Möglich wird dies aufgrund bilateraler Abkommen (von zwei Seiten ausgehend) beispielsweise zwischen Deutschland und Österreich, den Niederlanden oder der Schweiz²³. Bei letzterem handelt es sich um den Deutsch-schweizerischen Polizeivertrag. Da die Schweiz kein Mitglied der EU ist, soll dieser nur ein informativer Bestandteil der inhaltlichen Darstellungen sein. Nach Art. 9 Abs. 1 lit. c und Art. 35 Abs. 1, 2 dieses Vertrages ist auch hier auf Ersuchen des jeweiligen Vertragsstaates ein Austausch von Halterdaten bzw. weiteren Mitteilungen aus dem Fahrzeugregistern

¹⁹ Vgl. Europäische Kommission: Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413, 2016, S. 11.

²⁰ Vgl. ebenda, S. 9.

²¹ Vgl. ebenda, S. 7.

²² Vgl. ebenda, S. 12.

²³ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 377, Rdnr. 858.

über die rechtlichen Verhältnisse an Fahrzeugen zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr festgeschrieben.²⁴

Der Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Amts- und Rechtshilfe in Verwaltungssachen vom 31. Mai 1988 (Deutsch-österreichischer Rechtshilfevertrag) stellt die Rechtsgrundlage für eine umfassende Zusammenarbeit dar. Grundlage für die gegenseitige Erteilung von Auskünften in Bezug auf den Halterdatenaustausch für die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten bildet Art. 5 Abs. 1 Nr. 3 des Deutschösterreichischen Amts- und Rechtshilfevertrages. Neben der Übermittlung von Akten, die Anhörung Beteiligter und der Vollstreckungshilfe in öffentlich rechtlichen Verfahren der Verwaltungsbehörden in Deutschland oder Österreich, können darüber hinaus sicherlich die nachbarschaftliche Beziehung gefördert wer-Übrigen können Maßgabe den. durch das KBA nach § 37 Abs.1 lit. c StVG bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, gespeicherte Fahrzeug- und Halterdaten an andere Staaten und deren zuständige Stellen übermittelt werden. Der elektronische Abruf der Daten von öffentlichen Behörden anderer Mitgliedstaaten der EU richtet sich nach §37a Abs. 1 StVG. Eine weitere Möglichkeit des Informationsaustausches ergab sich in diesem Zusammenhang aus § 37a StVG in Verbindung mit (i. V. m.) dem Internationalen Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr vom 30. Juni 1926 beispielsweise für die Niederlande. Nach Art. 10 dieses Abkommens verpflichteten sich die Vertragsstaaten im Rahmen der Aufklärung von verkehrsrechtlichen Zuwiderhandlungen, Halterdaten an den anfragenden Staat zu übermitteln. Somit zeigt sich, dass schon vor Entstehung der RL ein Spektrum an Möglichkeiten zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr bestand.

2.3 Vertragsverletzungsverfahren hinsichtlich RL (EU) 2015/413

Verstößt ein Mitgliedsstaat gegen EU-Recht, kann gemäß Art. 258 AEUV die Kommission oder ein Mitgliedsstaat der EU nach Art. 259 Abs. 1 AEUV den Gerichtshof der EU zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens anrufen. Der Jahresbericht 2016 zur Kontrolle und Anwendung des EU-Rechts durch die Kommission charakterisiert dabei vier Hauptarten:

• "Nichtmitteilung: Ein Mitgliedstaat teilt der Kommission seine Maßnahmen zur Umsetzung einer Richtlinie nicht fristgerecht mit.

_

²⁴ Gesetz zu den Verträgen vom 27. April 1999 und 8. Juli 1999 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über grenzüberschreitende polizeiliche Zusammenarbeit [...].

- Nichteinhaltung/Unvereinbarkeit: Die Kommission ist der Auffassung, dass die Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates nicht im Einklang mit den Bestimmungen der EU-Richtlinien stehen.
- Verstoß gegen die Verträge, Verordnungen und Beschlüsse: Die Kommission ist der Auffassung, dass die Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaates nicht im Einklang mit den Bestimmungen der Verträge, EU-Verordnungen und Beschlüssen stehen.
- Inkorrekte/falsche Anwendung: Das EU-Recht wird von den einzelstaatlichen Behörden nicht korrekt oder überhaupt nicht angewendet."²⁵

Weiterhin ist das Verfahren nach Art. 258 i. V. m. Art. 256 Abs. 1 AUEV dem Gericht erster Instanz vorbehalten. Jedoch muss vor der Möglichkeit einer gerichtlichen Entscheidung ein Vorverfahren durch die Kommission durchzuführt werden. Dieses beinhaltet zunächst ein Aufforderungsschreiben i. V. m. einer Anhörung des betroffenen Mitgliedsstaates zu den Vorwürfen. (Erstes Mahnschreiben) Bei unzureichender oder nicht beantworteter Anhörung kann die Kommission eine mit Gründen versehene Stellungnahme zuzüglich einer Umsetzungsfrist für das EU-Recht, gegen das verstoßen wurden ist, an den Mitgliedsstaat übermitteln. (Zweites Mahnschreiben) Nach einem erfolglosen Fristablauf steht die Erhebung der Klage letztendlich im Ermessen der Kommission oder dem die Klage anstrebenden Mitgliedsstaates. Teilt der Gerichtshof die rechtliche Auffassung der Kommission und setzt der Mitgliedsstaat nach erneuter Anhörung das EU-Recht weiterhin nicht um, ergeben sich hinsichtlich der Rechtsfolgen aus Art. 260 Abs. 2 AEUV zwei finanzielle Sanktionsmöglichkeiten. Zum einen die Festsetzung eines Zwangsgeldes oder die Festlegung eines Pauschalbetrages.²⁶ Die Nichtumsetzung inhaltlicher Anforderungen oder die zu späte Anwendung der europäischen RL (EU) 2015/413 lassen sich als Fallgestaltungen dem Art. 258 AEUV zuordnen.

Im Folgenden sollen einige Beispiele hinsichtlich eingeleiteter Verfahren seit Inkrafttreten kurz erläutert werden. In der später für nichtig erklärten RL 2011/82/EU waren alle Mitgliedsstaaten der EU gemäß Art. 6 verpflichtet, bis zum 7. November 2014 einen zunächst vorläufigen Anwendungsbericht bei der Kommission einzureichen. Im Übrigen musste wie bereits erwähnt bis zum 6. Mai 2016 und dann alle zwei Jahre ein umfassender Bericht bezüglich des Halterdatenaustauschs erstellt werden. Lediglich fünf Mitgliedstaaten leiteten bis Ende 2014 einen vorläufigen Bericht an die Kommission weiter. Erst das Eröff-

²⁵ Europäische Kommission: Bericht der Kommission, Kontrolle der Anwendung des EU-Rechts, Jahresbericht 2016, 2017, S. 20.

²⁶ Vgl. ebenda.

nen eines Vorabverfahrens zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens führte schließlich zur Übermittlung der schriftlichen Ausarbeitungen aller anderen Mitgliedstaaten bis Mitte 2015. Das ursprüngliche Umsetzungsdatum (7. November 2013) lag dabei vor der Nichtigkeitserklärung der RL. Somit hätten die Mitgliedstaaten bereits mit der Umsetzung beginnen können. Es ergab sich somit kein Grund die Frist zu den Festlegungen der Berichtspflicht Art. 6 der RL (EU) 2015/413 zu ändern.²⁷

Weiterhin hat die Kommission im Juli 2017 dem Mitgliedsstaat Portugal in einem ersten Mahnschreiben zur Anwendung der RL aufgefordert. Stellungnahmen bzw. Entscheidungen konnten im Zuge der Recherchen allerdings nicht ausgearbeitet werden. Allerdings ergab sich aus einer öffentlichen Fallsammlung der Europäischen Kommission zu laufenden oder abgeschlossenen Vertragsverletzungsverfahren, dass neben Portugal auch gegen Irland und Slowenien zumindest ein Vorabentscheidungsverfahren eingeleitet worden war (siehe Anhang 3). Aus der Übersicht im Anhang 3 geht weiterhin hervor, dass die Fälle mittlerweile geschlossen wurden sind. Nach Informationen des Kraftfahrt-Bundesamtes erteilt Slowenien mit Stand vom 17. Juli 2017 CBE-Auskünfte gemäß der RL (siehe Anhang 1). Aufgrund der jüngsten Entscheidungen im Falle der Mitgliedsstaaten Irland und Portugal (Dezember 2017 und Januar 2018) bleibt abzuwarten, ob der Informationsaustausch hinsichtlich erforderlicher Halterdatenauskünfte auch praktisch angewendet wird.

2.4 Aktuelle Kooperationsprojekte zwischen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union an einem Beispiel

Im Rahmen eines grenzüberschreitenden EU-Projektes zur koordinierten Öffentlichkeitsarbeit unter Führung der Sächsischen Polizei soll die Sicherheit im sächsisch-tschechischen Grenzgebiet gestärkt werden. Hierbei handelt es sich um ein Teilziel des Kooperationsprogrammes "Freistaat Sachsen – Tschechische Republik 2014-2020". Im Jahr 2016 wurden angesichts des Kooperationsprogrammes 18 sächsisch-tschechische Projekte bewilligt, darunter das der Polizeidirektion Zwickau. Kooperationspartner fanden sich hierbei in der Polizeidirektion Chemnitz und der Bezirkspolizeidirektion Ústí nad Labem. Weiterhin bereichert die nichtpolizeiliche Technische Oberschule Most die Arbeit innerhalb des Projektrahmens. Der Projektzeitraum erstreckt sich von Juli 2016 bis Ende 2018 und

²⁹ Vgl. Europäische Kommission: Applying EU law, Infringements, Infringement decisions, 2018.

12

Rat über die Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413, 2016, S. 10.

28 Vgl. Europäische Kommission: Factsheet, Vertragsverletzungsverfahren im Juli - Teil 2: weitere Aufforderungsschreiben, 2017.

soll nach seinem Ende, angesichts des Nachhaltigkeitscharakters, weitergeführt werden. Der finanzielle Aufwand beträgt dabei rund 787.000 Euro, das Fördervolumen der EU deckt an dieser Stelle jedoch ca. 85 Prozent der Gesamtkosten. Schwerpunkt des Projektes stellt die Offentlichkeitsarbeit sowie die Kriminalprävention dar. Neben der Stärkung des Allgemeinen Sicherheitsgefühls, beispielsweise bei öffentlichen Großveranstaltungen, soll die erhöhte Präsenz der Polizei Sachsen und der Polizei der Tschechischen Republik im grenznahen Verkehrsraum einen Aufgabenschwerpunkt prägen. Gemeinsame Großkontrollen hinsichtlich überhöhter Geschwindigkeiten, der Fahrtauglichkeit oder fehlender Papiere sollen dabei durchgeführt werden. Weitere Maßnahmen erstrecken sich beispielsweise auf das Themengebiet der Drogenerkennung. Hierbei soll neben Präventionsveranstaltungen an tschechischen Schulen die Fortbildung der Verkehrspolizisten im Mittelpunkt stehen. Da aus vorrangegangenen Projekten im Rahmen der Zusammenarbeit immer wieder Probleme bezüglich der Sprachbarrieren aufgetaucht sind, wird den Polizisten die Möglichkeit gegeben, sich an der Oberschule Most sprachlich weiterzubilden.³⁰

Die praktische Ausgestaltung des Projektes zeigt sich beispielhaft an einer am 13. Dezember 2017 durchgeführten gemeinsamen Kontrolle des Zolls sowie deutscher und tschechischer Polizisten. Schwerpunkt der Kontrolle war der Inlandsverkehr an der Grenze von Schönberg im Vogtland nach Ebmath in Richtung Tschechien und zurück. Neben der Fahrtauglichkeit der Fahrzeugführer waren auch betäubungs-, versicherungs-, oder waffenrechtliche Vorschriften Inhalt der Ermittlungen. Der vierstündige Kontrollzeitraum wies letztendlich 26 kontrollierte Fahrzeuge und 53 erkennungsdienstlich behandelte Personen auf. Abgesehen von einem Verstoß gegen das Betäubungsmittelgesetz und der Besitz einer "geringeren" Menge Crystal, stellte die Großkontrolle im südwestlichen Vogtland keine weiteren Delikte fest. Angemerkt werden sollte in diesem Zusammenhang, dass bereits vor Beginn des Projektes im Juli 2016 etwa fünfmal jährlich kooperative Kontrollen in grenznahen Gebieten zu unterschiedlichen Zeitpunkten durchgeführt wurden.³¹

Auch Verkehrskontrollen auf Autobahnen im deutsch-tschechischen Raum sollen im Zeitraum des Projektes und darüber hinaus wieder verstärkt durchgeführt werden. Am 20. September 2017 führten die Kooperationspartner auf der A72 bei Großzöbern im Vogtlandkreis eine weitere Großkontrolle durch. Inhalt dieser waren Verstöße gegen Ruhzeiten, Geschwindigkeiten oder das Fehlen von mit-

_

³⁰ Vgl. Staatsministerium des Innern (SMI); Polizei Sachsen: EU-Projekt zur koordinierten Öffentlichkeitsarbeit unter Führung der sächsischen Polizei, 2018.

³¹ Vgl. SMI; Polizei Sachsen: Gemeinsame Kontrolle von tschechischer und deutscher Polizei sowie des Zolls an Grenze im Vogtland, 2017.

zuführenden Papieren. Im Hinblick auf die Thematik, dass Sachsen als Transitland immer mehr an Bedeutung gewinnt, lag das Augenmerk hierbei vor allem auf Bussen und Lastkraftwagen (siehe auch Anhang 12).32 Vor allem in mechanisch-technischen Bereichen wurden hierbei viele Mängel festgestellt. Die durchgeführte Kontrolle stellte aber eine Reaktion auf die Unfallhäufigkeit in den vergangenen Jahren dar. Weiterhin sei in den letzten drei Jahren ein erheblicher Rückgang an Polizeikontrollen zu verzeichnen. Ursachen hierfür seien zum einen das wachsende Aufgabengebiet der Polizei. Die Flüchtlingsproblematik oder gestiegene Großveranstaltungen die der Absicherung der Polizei unterliegen, fordern Personalressourcen unter denen die Verkehrskontrollen stark eingeschränkt wurden. Der durch die EU geförderte Projektrahmen, welcher bis Ende 2018 insgesamt acht Großkontrollen vorsieht, soll das Kontrollniveau in Bezug auf den Straßenverkehr gefährdender Verkehrsdelikte wieder erhöhen.³³ Das grenzüberschreitende Projekt kann somit nicht nur einen erheblichen Anstoß für die Steigerung der Straßenverkehrssicherheit liefern sondern vielleicht auch zu einer Annäherung technischer Standards führen. So könnten zukünftig nicht nur Geschwindigkeitsverstöße minimiert, sondern eine erhebliche Unfallquelle im deutschen Straßenverkehrsraum verringert werden.

_

³² Vgl. Polizeidirektion Zwickau: Medieninformation, Großkontrolle der Verkehrspolizei auf der Autobahn, BAB 72/Weischlitz - OT Großzöbern, 2017.

³³ Vgl. Franke: Polizei will LKW und Busse wieder stärker kontrollieren, 2017.

3 Das Verfahren zur Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten in Deutschland

3.1 Theoretische Grundlagen des Allgemeinen Verfahrens

Das deutsche Verwaltungsverfahren gliedert sich allgemein in das Vorverfahren, das Zwischenverfahren der Verwaltungsbehörde und der Staatsanwaltschaft, dem gerichtlichen Bußgeldverfahren vor dem Amtsgericht und letztendlich dem Vollstreckungsverfahren.³⁴ Im Folgenden soll nur auf die Inhalte des Vorverfahrens der Verwaltungsbehörde, mit Abweichungen hinsichtlich der Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten, genauer eingegangen werden. Die sachlich und örtliche Zuständigkeit richtet sich dabei nach §§ 35 Abs. 1, 36 und 37 Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG). Innerhalb der Verwaltungsbehörde kann diese Aufgaben eine Zentrale Bußgeldstelle übernehmen oder von den einzelnen Fachämtern wahrgenommen werden. 35 In Sachsen richtet sich die Zuständigkeit der Gemeinden und Landkreise für die Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten nach §§ 2, 3 Abs. 2 und 3 Ordnungswidrigkeiten-Zuständigkeitsverordnung i. V. m. § 49 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Das Verfahren gilt als eingeleitet, sobald der Verdacht einer Ordnungswidrigkeit besteht, keine Verfahrenshindernisse vorliegen und sich die Verwaltungsbehörde zur Verfolgung des Verstoßes entschließt.36 Nach § 47 Abs. 1 OWiG liegt die Verfolgung einer Verkehrsordnungswidrigkeit bei der jeweils zuständigen Verwaltungsbehörde im sogenannten pflichtgemäßen Ermessen. Somit kann ein Verfahren nur dann eingeleitet werden, wenn im Sinne des § 1 Abs. 1 OWiG ein mit einer Geldbuße bedrohter Tatbestand erfüllt wurde, die Rechtswidrigkeit diese Handlung nachweisbar und der betroffenen Person die Ordnungswidrigkeit direkt vorwerfbar ist. Der Verdacht auf eine begangene Ordnungswidrigkeit muss somit gegeben sein. Bei der Ahndung von bspw. Geschwindigkeitsübertretungen mittels mobiler bzw. stationärer Überwachungsstationen werden gesetzliche Regelungen digital messbar gemacht, wonach der Anfangsverdacht einer Ordnungswidrigkeit in Form einer Anzeige durch das System denkbar wäre, da bei häufig auftretenden Verstößen der Anspruch an die die Einleitung des Verfahrens begründenden Informationen relativ gering ausfällt.³⁷ Die Verfolgungsverjährung richtet sich nach §§ 31 ff. OWiG. Für die Verfolgung von Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten ergeben sich gesetzliche Sonderfristen nach § 24 i. V. m. § 26 Abs. 3 Straßenverkehrsgesetz (StVG). Die Frist beginnt allgemein mit Beendigung der Tathandlung nach

³⁴ Vgl. Wieser: Handbuch des Bußgeldverfahrens, 2015, S. 25ff.

Vgl. ebenda, S. 40.
 Vgl. ebenda, S. 31.

³⁷ Vgl. ebenda, S. 42.

§ 31 Abs. 3 S. 1 OWiG zu laufen. Bei der Ahndung ausländischer Fahrzeugführer beispielsweise ist eine Unterbrechung im Hinblick auf § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 OWiG möglich. Innerhalb des Verfahrensablaufes sind zudem die allgemeinen Bestimmungen des § 46 OWiG zu beachten. Ein nicht bewiesener Tatbestand kann nach § 47 Abs. 1 OWiG von der Verwaltungsbehörde eingestellt werden. Für die zuständige Behörde ergibt sich nun die Möglichkeit, bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten eine Verwarnung mit oder ohne Verwarngeld gemäß § 56 Abs. 1 OWiG von 5 bis zu 55 Euro festzulegen. Dabei finden meist keine Anhörung der betroffenen Person, keine Aufklärung des Sachverhaltes sowie kein Erlass eines Bescheides statt. Die Durchführung eines förmlichen Bußgeldverfahrens bleibt der zuständigen Behörde somit erspart.38 Der der Ordnungswidrigkeit verdächtigte Person wird die Alternative der sofortigen Zahlung gegeben. Somit ist davon auszugehen, dass Adressat in diesem Verfahren sowohl natürliche als auch juristische Personen sein können. Im Zuge der Verfolgung ausländischer Fahrzeugführer würden sich an dieser Stelle die Ermittlungen im Rahmen des Halterdatenaustausches einschieben. Gemäß § 56 Abs. 2 S. 2 OWiG beträgt die Zahlungsfrist für schriftliche Verwarnungen eine Woche. Verstreicht diese Frist oder verweigert der Betroffene bewusst die Zahlung, ist ein Bußgeldverfahren einzuleiten.³⁹

Verkehrsverstöße können ab einem gewissen Grad der Schwere der Tat sofort mit einem Bußgeldbescheid nach §§ 65 ff. OWiG geahndet werden. Eine wichtige Bedeutung kommt in diesem Stadium des Verfahrens der Anhörung vor Erlass des Bußgeldbescheides nach § 55 OWiG, die bei straßenverkehrsrechtlichen Verstößen durch die Zentrale Bußgeldstelle oft schriftlich erfolgen, bei. Der des Deliktes verdächtigen Person, meistens dem Halter des Fahrzeuges, wird Gelegenheit zur Außerung hinsichtlich des vorgeworfenen Tatbestandes gegeben. Fraglich ist, ob das vor der Ahndung ausländischer Fahrzeugführer für eine Verkehrsordnungswidrigkeit vorgesehene, an die ermittelte Person zu sendende Informationsschreiben gemäß § 27 StVG, für die Erfüllung der Voraussetzung im Sinne der Anhörung des Betroffenen als ausreichend eingestuft werden kann. Bezüglich der aus den in Punkt 3.2 hervorgehenden praktischen Problemstellungen wie Sprachbarrieren, uneinheitliche Informationsschreiben oder der Unzustellbarkeit erlassener Bescheide im Zusammenhang mit unvollständigen persönlichen Daten der ermittelten Person, wäre die rechtmäßig vorgesehene Anhörung durchaus anzweifelbar. Der betroffenen Person könnte an einigen Stellen des

-

³⁸ Vgl. Wieser: Handbuch des Bußgeldverfahrens, 2015, S. 388.

³⁹ Vgl. ebenda, S. 391.

Verfahrens, die Möglichkeit der Nachvollziehbarkeit rechtlicher Bestimmungen erschwert werden. Auf Umsetzungslücken, die sich abweichend zu dem sich etablierten deutschen Verfahrensablauf durch die Einführung der RL ergeben haben, wird in Punkt 3.2 ebenfalls eingegangen. Adressat eines Bußgeldbescheides kann weiterhin nur eine natürliche Person sein, da eine juristische Person als handlungsunfähig eingestuft wird und demnach keine ordnungswidrige Handlung vollzogen haben kann. 40 Vor Erlass des Bescheides gilt es nach ausreichender, vollständiger Ermittlung im Sinne des §§ 53 ff. OWiG, der Differenzierung bezüglich eines fahrlässigen bzw. vorsätzlichen Verhaltens des Beschuldigten und der Abgrenzung zwischen Tateinheit

(§ 19 OWiG) oder Tatmehrheit (§ 20 OWiG), die Geldbuße nach § 17 OWiG festzulegen. An dieser Stelle sind zusätzlich insbesondere Nebenfolgen wie ein Fahrverbot oder die Entziehung des Führerscheines im Sinne des § 22 OWiG i. V. m. §§ 24, 25 Abs. 1 StVG festsetzbar.

Der bundeseinheitliche Bußgeldkatalog, siehe dazu § 26 a StVG, definiert dabei die Höhen der Verwarn- und Bußgelder für Verkehrsordnungswidrigkeiten genauer. Er beinhaltet alle häufig von Verkehrsteilnehmern begangenen Straßenverkehrsverstöße. Herausgegeben wird dieser vom KBA zusammen mit den obersten Landesbehörden der Bereiche Inneres, Verkehr und Justiz. 41 Regelmäßige Reformbestrebungen im Hinblick auf die Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) führen weitestgehend zur Erhöhung der Regelsätze. Im Zuge der EUweiten Vollstreckung von Geldstrafen ab 70 Euro hinsichtlich des RBGeld, sollte die Verwarnungsobergrenze auf 65 Euro erhöht werden. Diesem Vorschlag wurde allerdings zunächst nicht stattgegeben. 42

Vorsätzliche Handlungen sind gemäß § 17 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 24 StVG mit bis zu 2.000 Euro und bei fahrlässigem handeln nach § 17 Abs. 2 OWiG i. V. m. § 24 StVG mit bis zu 1.000 Euro sanktionierbar. Die Verwaltungsbehörden sind an die Angaben des Kataloges gebunden, da er als Rechtsverordnung gesetzlich geregelt wurde. 43 Die betroffene Person kann gegen den Bußgeldbescheid innerhalb von zwei Wochen bei der erlassenden Verwaltungsbehörde Einspruch entsprechend §§ 67 ff. OWiG einlegen. Ergänzend zu den Ausführungen handelt es sich bei dem Fahreignungsregister (FaER) um ein nach § 28 Abs. 1 StVG beim KBA angesiedeltes Verfahrenshilfsmittel, das für die Speicherung von Daten gemäß § 28 Abs. 2 StVG geführt wird. Dabei werden nicht nur Informationen

⁴⁰ Vgl. Wieser: Handbuch des Bußgeldverfahrens, 2015, S. 134.

vgl. Wieser: Handburf des Busgeldverhamens, 2017, G. 101.

41 Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 190, Rdnr. 442.

42 Vgl. ebenda, S. 189, Rdnr. 436.

43 Vgl. ebenda, S. 15, Rdnr. 35.

über Verkehrsstrafen oder Verkehrsordnungswidrigkeiten dokumentiert, sondern von der Verwaltungsbehörde festgesetzte Führerscheinmaßnahmen im Sinne des § 28 Abs. 3 StVG. Ein Punkteeintrag im FaER, ergeht ab eine Geldstrafe von 40 Euro. 44 Wird das Bußgeld von der zu ahndenden Person nicht beglichen, ergeben sich für die zuständigen Behörden Möglichkeiten für die Vollstreckung eines rechtmäßig ergangenen Bußgeldbescheides (siehe Punkt 4.3).

3.2 Die Praktische Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413

3.2.1 Stadtverwaltung Chemnitz

Im Rahmen der Ausarbeitungen zur praktischen Umsetzung der RL (EU) 2015/413 wurden Untersuchungen unter Verwendung eines flexiblen Fragenkataloges, der im Anhang 4 abgebildet ist, in einer sächsischen Gemeinde und einem Landkreis durchgeführt. Diese Meinungs- und Erfahrungsforschungen erfolgten zum einen auf dem Weg des elektronischen E-Mail Verkehrs aber auch über persönliche Gespräche in der Dienststelle der jeweiligen Ansprechpartner. So war es nicht nur möglich, Antworten auf ausgearbeitete Fragen zur Thematik, sondern einen Einblick in das tägliche Verwaltungshandeln zu bekommen. Ziel der Untersuchungen sollte dabei die Darstellung der unterschiedlichen Umsetzungsweisen in der Gemeinde sowie dem Landkreis sein. Von Interesse war an dieser Stelle, ob und wie die Verwaltungsbehörden über die RL informiert wurden und im weiteren Verlauf mit dem praktischen Umsetzungserfordernis umgegangen sind. Erfolge oder Probleme bei der Ahndung ausländischer Fahrzeugführer gaben Aufschluss hinsichtlich notwendiger Optimierungsstrategien. Innerhalb der betrachteten Behörden und den zuständigen Ämtern zeigte sich allerdings eine Vielfalt an Handlungsalternativen hinsichtlich der vorgeschriebenen Realisierung durch die Europäische RL (EU) 2015/413 bzw. das geltende nationale Recht. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Untersuchungen auf Grundlage der Gesprächsprotokolle in den Anhang 5 und 6 zusammenfassend dargelegt und eventuelle Zusammenhänge in Bezug auf einander entsprechender Problemargumentationen hergestellt.

Stellvertretend für die ZBS der Stadtverwaltung Chemnitz erläuterte Frau Ende, Sachgebietsleiterin Allgemeine Ordnungswidrigkeiten und Verkehrsordnungswidrigkeiten, die aktuelle und andauernde Situation bezüglich der Verfolgung von Verkehrsverstößen, die von ausländischen Fahrzeugführern begangen worden sind. Die nachfolgenden Ausführungen stützen sich auf das in Anhang 5 dargelegte Gesprächsprotokoll. Mit der Einführung sind die Verwaltungsbehörden und

⁴⁴ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 15, Rdnr. 35.

ihre zuständigen Ämter weitestgehend alleine gelassen wurden. Seitens der Gemeinden bzw. Landkreise galt es, der Landesdirektion Sachsen Statistiken zum Themenbereich zuzuarbeiten. Das Staatsministerium des Innern (SMI) übermittelte als Umsetzungsgrundlage die in der RL (EU) 2015/413 vorgegebenen Informationsschreiben in verschiedenen Landessprachen. Ein Ansprechpartner ist dabei jedoch nicht bekannt. Des Weiteren arbeitet die ZBS Chemnitz zur Verbesserung der praktischen Anwendung verschiedener gesetzlicher Themenschwerpunkte, auch im Hinblick auf die europäische RL (EU) 2015/413, mit der Strategie einer behördenübergreifender Kommunikation. Vertreter der Zentralen Bußgeldstellen aus der Landeshauptstadt Dresden, Leipzig und Chemnitz treffen sich regelmäßig um sich über Erfolge, Probleme und Optimierungsmöglichkeiten auszutauschen.

Für die elektronische Bearbeitung der Verfahren bedient sich die ZBS dem Anwendungsprogramm EurOwiG. Die Erteilung der Halter- bzw. Fahrzeugführerdaten erfolgt für alle Behörden der Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich durch das CBE-Verfahren gemäß der RL (EU) 2015/413. Demnach ergeben sich theoretisch keine Unterschiede in den übermittelten Informationen. Jedoch ergibt sich durch Schwierigkeiten beim Einpflegen der Daten in das Softwareprogramm oder aber die Übermittlung unvollständiger personenbezogener Daten durch das KBA, ein zusätzlicher Ermittlungsaufwand. Die Vielzahl an Verkehrsdelikten, die seit Einführung der RL (EU) 2015/413 sanktionierbar sind, stehen allerdings durchaus im Verhältnis zum zusätzlichen Aufwand. Die Richtlinie sieht weiterhin die Übermittlung eines Informationsschreibens in der Sprache des Zulassungsmitgliedstaates vor. Jedoch sind bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht in allen Sprachen Informationsschreiben vorhanden. In diesen Fällen wird auf die englische Sprache verwiesen. Da die ZBS Chemnitz auch Mängel und nicht notwendige Informationen in den Musterschreiben festgestellt hatte, gaben sie die Übersetzung der deutschsprachigen Schriftstücke, die auszugsweise im Anhang 7 abgebildet sind, extern in Auftrag. Dies geschah im Rahmen eines Verbesserungskonzeptes. Der Ahndungserfolg erhöhte sich deutlich, sobald die Anhörung i. V. m. dem Informationsschreiben und den Zahlungsmodalitäten übermittelt wurde. Somit kann in einer Vielzahl an europäischen Sprachen eine Information über ein Verwarn- oder Bußgeld bei der über den Halterdatenaustausch ermittelten natürlichen oder juristischen Person angezeigt werden.

Bei der Ahndung ausländischer Fahrzeugführer mittels Kennzeichenanzeigen ergeben sich ferner einige Unterschiede in der Verfahrensweise. Der bekannte ausländische Halter erhält bereits eine Auskunft über die Höhe des Bußgeldes.

Inländischen Personen die eine verkehrsrechtliche Zuwiderhandlung begangen haben, die die Schwere eines Bußgeldes aufweist, erhalten erst nach einer Anhörung zusammen mit dem Bußgeldbescheid eine Information bezüglich der zu erwartenden Höhe des zu entrichtenden Geldbetrages sowie eventuelle Folgen im FaER des KBA. Die ZBS ist bei der praktischen Anwendung dabei vor allem auf den finanziellen Strafausgleich, im Rahmen der abschreckenden Wirkung, bedacht. Allgemein findet eine Kosten-Nutzen-Abwägung hinsichtlich des Opportunitätsprinzips und des Ermittlungserfolges statt. Verfahren in Form einer Verwarnung werden nach zweimaliger Unzustellbarkeit, per einfachen Brief ins europäische Ausland, eingestellt. Bußgeldbescheide und deren Anhörungen sind durch ein Einschreiben mit Auslandsschein zu übersenden. Eine Vollstreckung wird demnach erst möglich, wenn dieser zurückkommt.

Des Weiteren gestaltet sich die Kommunikation zwischen Mitarbeitern der ZBS und ausländischen Betroffenen als schwierig. Diese melden sich aufgrund der schriftlichen Anhörung oft per Mail oder sogar telefonisch in ihrer jeweiligen Landessprache. Ein fremdsprachiger Anhörungsbogen wird in diesem Zusammenhang mit Hilfe eines Internetdienstes übersetzt. Dabei sind die daraus resultierenden Ergebnisse kritisch zu betrachten. Häufig bestehen ebenfalls Unsicherheiten hinsichtlich des richtigen Adressaten, da auf die wahrheitsgemäße Angabe des Fahrzeughalters bezüglich des Fahrzeugführers zum Deliktzeitpunkt vertraut werden muss. Datenabgleiche gestalten sich immer dann als schwierig, wenn diese nicht vollständig durch das KBA übermittelbar waren.

Zuwiderhandlungen ausländischer Fahrzeugführer werden rege bezahlt. Bei Kennzeichenanzeigen handle es sich weiterhin hauptsächlich um Geschwindigkeitsüberschreitungen im Verwarngeldbereich. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die Ahndung bei einer direkten Polizeikontrolle schon vor Inkrafttreten der RL möglich war. Informationen zum Fahrzeugführer sind hier vor Ort ermittelbar. Eine Erleichterung erfolgt also vor allem für die Ahndung von Delikten, die von stationären bzw. mobilen Blitzern festgestellt werden. Alle anderen in Art. 2 der RL (EU) 2015/413 zu ahndenden Straßenverkehrsdelikte sind nur durch eine persönliche Polizeikontrolle sowie teilweise weiterführenden Untersuchungen nachweisbar.

Die geografische Lage und andere infrastrukturbedingte Gegebenheiten beeinflussen die Zahl der Zuwiderhandlungen sowie den europäischen Mitgliedsstaat, aus dem der Fahrzeugführer oder das Deliktfahrzeug stammt. So wird in Chemnitz eine viel höhere Anzahl an Verkehrsverstößen von tschechischen Fahrzeugführern verzeichnet, als in anderen beispielsweise westlicheren Städten Deutsch-

lands. Außerdem realisierte die Stadtverwaltung Chemnitz im Jahr 2017 für die gesamte Verwaltung zwei Grundkurse in der Sprache Englisch sowie eine Schulung für Fortgeschrittene. Schlussfolgernd betrachtet, erarbeitet sich die ZBS Chemnitz die Erfolge bei der Ahndung ausländischer Fahrzeugführer innerhalb der EU auf Grundlage der RL (EU) 2015/413 weitestgehend in eigener Initiative und kann bis zum jetzigen Zeitpunkt von einer durchweg positiven Entwicklung sprechen.

3.2.2 Landratsamt Erzgebirgskreis

Am 8. Februar 2018 ergab sich die Möglichkeit, stellvertretend für den Erzgebirgskreis ein Gespräch mit Herrn Ullrich, Sachgebietsleiter Sachgebiet Zentrale Bußgeldstelle, zu führen. Angesichts einer ausführlichen Darlegung der praktischen Anwendungsweise der RL, angelehnt an das Gesprächsprotokoll in Anhang 6, offenbarten sich neben der hauptsächlich erfolgreichen Ahndung ausländischer Fahrzeugführer hier einige Problemstellungen. Kritisiert wird vor allem, dass es seitens des Freistaates Sachsen keine Hilfestellungen hinsichtlich der Umsetzung der RL gab. Verbesserungen werden insbesondere in der Gleichbehandlung inländischer und ausländischer Fahrzeugführer gesehen, verbunden jedoch mit einem erheblichen Mehraufwand bezüglich zusätzlicher Formulare sowie umfängliche Sprachbarrieren.

Für die Bearbeitung der durch die mobile Datenerfassung registrierten Fälle nutzt die ZBS das Softwareprogramm WiNOWiG. Durch die Erläuterung der Funktionsweise wurde schnell deutlich, dass sich im Gegensatz zum Anwendungsprogramm EurOwiG einige Vorteile ergeben. Die angesprochene Problematik in der ZBS der Stadtverwaltung Chemnitz bezüglich fehlender oder unvollständiger Halteradressen, ist hier mit schätzungsweise weniger als zehn prozentiger Fehlerquote fast nicht festzustellen. Weiterhin konnten die Informationsschreiben leichter technisch eingearbeitet werden. Vor allem durch die weitestgehend automatisierte Verarbeitung der Fälle zeichnet sie die Handlungsweise der ZBS aus. Weiterhin werden Online-Anhörungen, ohne behördeninterne Telefonnummern und die Zahlungsmöglichkeit mittels eines QR-Code ("Quick Response" - schnelle Antwort) Scanverfahrens angeboten. Für die Begleichung der Sanktion durch ausländische Fahrzeugführer wurde jedoch der Überweisungsträger wieder eingeführt. Eine telefonische Kontaktaufnahme ausländischer Personen wird somit weitestgehend umgangen. Im Hinblick auf den Halterdatenaustauschs gestaltet sich allerdings die Ahndung der ermittelten Personen aus Griechenland durch eine andere Schrift und Bulgarien aufgrund kyrillischer Buchstaben als schwierig. Derzeit können noch auf keinem Drucker derartige Schriftzeichen abgebildet werden. Der Umstellungs- und Anpassungsaufwand wäre im Hinblick auf die verschwindet geringe Anzahl an Verkehrsverstößen aus den angesprochenen Ländern zu hoch. Die Halterermittlung für bulgarische Fahrzeuge selbst, welche probeweise getestet wurde, funktioniert jedoch. Eine Feststellung von Daten wird weiterhin durch das Fehlen zusätzlicher Regelungen in Bezug auf den Zugang zu Passfotos oder Adressen beispielsweise durch die Kommunikation mit ausländischen Meldebehörden erschwert. Hierfür bietet die RL keine Rechtsgrundlage. Weiterhin ist die Zustellung von Bußgeldbescheiden nur mit einem Auslandsrückschein möglich. Beschwerlich gestaltet sich in einigen Fällen dieses Verfahren. Da die Annahme verweigert werden kann, vermindert das unter Umständen weitergehende Maßnahmen im Hinblick auf die Vollstreckung. Gegenwärtig erfolgen probeweise erste Auslandsersuchen zur Einteilung vollstreckungsrechtlicher Maßnahmen in Form eines elektronischen Formulars. Da es sich bei diesem Dokument um ein zehnseitiges Formblatt handelt, bedeutet das Einpflegen in das Fachprogramm einen hohen Arbeitsaufwand. Da jedoch noch keine Verfahren dieser Art durchgeführt wurden, können derzeitig noch keine Vollstreckungserfolge oder Probleme aufgezeigt werden. Die ZBS nutzt ebenfalls die vom BMI übersetzten zentral vorgegebenen Musterschreiben. Diese wiesen jedoch grobe rechtliche Mängel auf. Eine Vorabzahlung von Bußgeldern, wie diese zunächst in den Formularen vorgesehen war, ist im Sinne des § 27 StVG nicht rechtmäßig. Hier wird lediglich die Angabe der zu erwartenden Sanktion gefordert. Für die praktische Anwendung wurde die Rechtsgrundlage folglich aus den Informationsschreiben entfernt und weiterhin eine Berichtigung der Rechtsmittelbelehrung vorgenommen. Positiv zu verzeichnen ist eine hohe Zahlungsbereitschaft. Eine Anregung zur Verbesserung und Überarbeitung seitens Herrn Ullrich wurde allerdings von der Landesdirektion Sachsen nicht aufgegriffen. Nicht zustellbare Informationsschreiben führen zu einer Einstellung des Verfahrens.

Im Jahr 2014 erfolgte die letzte offizielle Dienstberatung nach der Kreisreform. Dabei wird die Dezentralisierung des Aufgabenbereiches hinsichtlich der Möglichkeit der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gemäß § 49 StVO für Landkreise, Gemeinden und Große Kreisstädte nach §§ 2, 3 OWiZuVo kritisch als effizienzmindernd wahrgenommen. Eine Zusammenarbeit bezüglich der Umsetzung der RL besteht derzeit mit der Stadt Bautzen sowie dem Vogtlandkreis. Folglich wäre die Einleitung eines behördenübergreifenden Zusammenschlusses in Form einer Initiative zur Optimierung einiger Problemschwerpunkte wünschenswert. Neben der Verbesserung der durch das BMI übersendeten Informationsschreiben, sollten Anregungen zu Regelungen über die bessere Zustellung von Buß-

geldbescheiden oder die Effektivierung des Vollstreckungsverfahrens angestrebt werden.

3.2.3 Erkenntnisse und Zahlenbelege

Anhand der sich verschiedenartig darstellenden Situationen in der Stadtverwaltung Chemnitz und dem Erzgebirgskreis ergeben sich gemeinsame Schnittpunkte. Den wohl unerfahrensten Themenbereich im Hinblick auf die praktische Anwendung bildet dabei die Vollstreckung von Bußgeldbescheiden nach Eintritt der Rechtskraft. Inhaltlich wird sich diesem Schwerpunkt im Punkt 4.3 noch ausführlicher gewidmet. Unterschiedliche Softwareprogramme und Handlungsstrategien für die Umsetzung der durch die RL 2015/413 vorgegebenen Regelungen erschweren zusätzlich eine vergleichende Darstellung. Ursächlich hierfür sind zweifelsfrei ebenfalls unterschiedliche Erfahrungen bezogen auf die verwendeten Mittel für den Ahndungserfolg. Zusätzlich scheint sich die Landesdirektion Sachsen kaum um gemeinsame Lösungsansätze sowie Kommunikationsgelegenheiten zu bemühen. Dieser Umstand spielt in Folge dessen mit einem wahrscheinlich mangelnden Rechts- oder Fachbeistand zusammen. Positiv anzumerken ist allerdings, dass sich kontinuierliche Entwicklungen seit Inkrafttreten der RL zeigen. Besonders deutlich wurde dieser Fortschritt durch die stetig wachsende Anzahl der sich am Halterdatenaustausch beteiligenden Mitgliedsstaaten der EU, was durch einen Praktikumseinsatz in der ZBS der Stadt Chemnitz wahrgenommen werden konnte.

Neben der abschreckenden Wirkung soll die Sensibilisierung ausländischer Fahrzeugführer für die jeweils national geltenden Straßenverkehrsvorschriften erfolgen. Die wachsende Bedeutung dieser Zielvorstellung lässt sich durch die von der ZBS der Stadt Chemnitz und des Erzgebirgskreises aufgestellten Statistiken, bezogen auf die Anzahl der von den einzelnen Mitgliedsstaaten der EU begangenen Verkehrsdelikten im jeweiligen Ahndungsgebiet, noch einmal verstärken. Diese zahlenmäßige Aufschlüsselung erfolgte im Rahmen der Berichterstattung bezogen auf Art. 6 der RL (EU) 2015/413 an die Landesdirektion Sachsen. Leider war es in diesem Zusammenhang nicht möglich, eine komplette Ubersicht über den gesamten sächsischen Raum zu erhalten. Das im Anhang 8 und 9 abgebildete Zahlenmaterial soll somit den Charakter einer beispielhaften Darstellung zur inhaltlichen Erläuterung aufweisen. Die Übersichten richten sich nach den im Ahndungszeitraum 2016 bis 2017 registrierten und verfolgten Verkehrsdelikten, die im Art. 2 des Geltungsbereiches der RL (EU) 2015/413 definiert sind. Allerdings beinhaltet die Statistik der ZBS des Erzgebirgskreises, in den folgenden Ausführungen Statistik 2, ausschließlich das Delikt der Geschwindigkeitsüberschreitung. Darüber hinaus verzeichnet Statistik 2 nur die Zahl an versandten Informationsschreiben, die durch eine erfolgreiche Personenermittlung möglich waren. Dem entgegen umfasst die Aufschlüsselung der ZBS der Stadt Chemnitz, alle, für die Richtlinie (EU) 2015/413 geltende Straßenverkehrsverstöße. Das Fahren unter Drogen- oder Alkoholeinfluss sowie das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes kann beispielsweise nur durch direkte Polizeikontrollen ermittelt werden. Diese Anzeigen wurden demnach in die im Folgenden benannte Statistik 1 aufgenommen. Weitere inhaltliche Einschränkungen werden nicht vorgenommen. Fraglich bleibt demnach, inwiefern eine vergleichende Gegenüberstellung überhaupt für sinnvoll zu erachten ist. Zum vereinfachten Verständnis wird auf das Darlegen von Sanktionen, welche den Delikten unterliegen verzichtet. Eine Aufsplitterung der einzelnen Verkehrsverstöße findet nicht statt. Allgemein lässt sich zunächst einmal aussagen, dass eine hohe Zahl von Straßenverkehrsverstößen, die unter die RL fallen, in beiden Statistiken vor allem bei angrenzenden Mitgliedsstaaten der EU an die Bundesrepublik Deutschland und den Freistaat Sachsen zu verzeichnen sind. So verzehnfachte bzw. versechsfachte sich die Menge an festgestellten Verstößen von tschechischen Fahrzeugführern innerhalb des zweijährigen Betrachtungszeitraumes sogar. Dies verstärkt den Gedanken der zunehmenden Bedeutung Deutschlands als Transitland. Statistik 2 weist darüber hinaus eine Verdopplung oder Verdreifachung der Ahndungsschreiben nach Belgien, Ungarn, Polen, Rumänien, Schweden oder die Slowakei auf. Dementsprechend lässt sich eventuell schon hieraus gut der stetige Erfahrungsgewinn in Bezug auf die Sanktionierung ausländischer Fahrzeugführer, abzüglich anderer beispielsweise den Verkehr oder die technische Verfolgung bedingender Faktoren, ablesen. Eine Besonderheit stellt die festgestellte hohe Anzahl an registrierten Verstößen aus Großbritannien dar. Insgesamt wurden im Jahr 2017 ca. dreimal so viele Geschwindigkeitsverstöße begangen wie noch im Jahr 2016. Dieser Unterschied zur nachfolgenden Übersicht könnte eventuell durch die verschiedenartigen infrastrukturellen Gegebenheiten bedingt sein oder die schrittweise sich verbessernden Verfolgs- und Ahndungsverfahren im Erzgebirgskreis charakterisieren. Die angeführten Gegenüberstellungen sind in ihrem Vergleichswert darüber hinaus als kritisch zu betrachten, da die Umsetzung in den einzelnen Mitgliedsstaaten der EU in den Jahren 2016 und 2017 schrittweise erfolgte. Allerdings spiegeln die aufgeführten Statistiken gut, positive Entwicklungen im Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413 wieder.

Zusammenfassend betrachtet wird die Zahl der festgestellten Verkehrsdelikte durchaus bedeutend von der angrenzenden geografischen Lage der jeweiligen Zulassungsmitgliedsstaaten des Deliktfahrzeuges beeinflusst. Allerdings lassen sich aufgrund der abgebildeten Daten sicherlich auch weitere Einflussfaktoren hinzuziehen. Dabei wären wahrscheinlich die allgemeine Zunahme der Personen- und Kraftfahrzeuge im europäischen Verkehrsraum, das Verteuern anderer Beförderungsmittel wie Flug- und Bahngesellschaften, bedeutende Unterschiede in Bezug auf die jeweils geltenden Straßenverkehrsregelungen oder aber erste Folgen der Globalisierung anzunehmen. Die Richtlinie (EU) 2015/413 kann somit auch hinsichtlich seiner bisherigen praktischen Umsetzung als hilfreiches Instrument zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit eingestuft werden.

Die Ahndung von Verkehrsverstößen in Osterreich

4.1 Theoretische Grundlagen des Verfahrens im Überblick

Ausgehend von den im Vorfeld betrachteten Ahndungszahlen galt es, einen für deutsche Bußgeldstellen durchaus relevanten Mitgliedsstaat der EU hinsichtlich seiner nationalen allgemeinen Verfahrensgrundlagen in Bezug auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehrsrecht zu untersuchen. Somit kann ebenfalls ein partieller Beitrag zur Sensibilisierung für die in einem anderen Mitgliedsstaat geltenden Verkehrsvorschriften geleistet werden. Als direktes Nachbarland der Bundesrepublik Deutschland weist die Republik Österreich einen doch bedeutsamen Charakter für den In- und Auslandsverkehrs auf. Weiterhin konnten bei den Untersuchungen sprachliche Barrieren so weitestgehend umgangen werden. Die inhaltlichen Ausführungen beziehen sich im Folgenden vor allem auf Verstöße des fließenden Verkehrs. Grundsätzlich lassen sich im Vergleich zu den rechtlichen Vorschriften in Deutschland erhebliche Unterschiede in Bezug auf das in Österreich sogenannte Verwaltungsstrafverfahren feststellen. 45 Begrifflich gesehen wird sich also nur mit dem Themenbereich des Bußgeldverfahrens auseinandergesetzt.

Das den österreichischen Verkehrsraum regelnde Gesetz sieht generell nach § 99 Abs. 2 und 3 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) die Verantwortlichkeit für eine begangene Verkehrsordnungswidrigkeit bei dem Fahrer (sog. Lenker) des Fahrzeuges. Seitens der Behörde wird oftmals auf Grundlage der Annahme, dass der Zulassungsbesitzer in einer Vielzahl der Verstöße auch Lenker gewesen ist, ein Delikt verfolgt. Eine Halterhaftung kann im Gegensatz zu deutschen Rechtsregelungen bei Verstößen im fließenden Verkehr gegen das Kraftfahrgesetz 1967 (KFG 1967) gemäß §§ 102 ff. KFG 1967 geltend gemacht werden.46

Das österreichische Verwaltungsstrafverfahren unterscheidet zwischen einem ordentlichen und einem abgekürzten Verfolgungsverfahren. Die Sanktionierung einfacher Verkehrsverstöße findet dabei mit Hilfe eines Organmandates (OM) oder einer Anonym- (AV) bzw. Strafverfügung (SV) innerhalb des abgekürzten Verfahrens statt. Das ordentliche Verwaltungsstrafverfahren kann hingegen bei besonders schwerwiegenden verkehrsrechtlichen Delikten, beispielsweise einer zu hohen Geschwindigkeitsübertretung angewendet werden.⁴⁷ Zuständig für die

 $^{^{45}}$ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 455, Rdnr. 1079. 46 Vgl. ebenda, S. 457, Rdnr. 1083; 1084. 47 Vgl. ebenda, S. 459, Rdnr. 1094.

Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Rahmen eines abgekürzten Verfahrens sind die Verwaltungsbehörden des österreichischen Bundeslandes, indem der Delikt begangen wurden ist. Begrifflich gesehen handelt es sich dabei um die Bundespolizeidirektionen, Bezirkshauptmannschaften oder die Stadtverwaltungen bzw. Magistrate für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten des ruhenden Verkehrs.48

Eine Anonymverfügung wird dem Halter des Fahrzeuges bei geringfügigen sogenannten Bagatellverstößen immer dann zugesandt, wenn der eigentliche Fahunbekannt Verfahrensbeschleunigung rer ist sowie eine gemäß § 49 a Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG) durch die zuständige Behörde angestrebt wird. Der Halter erhält somit die Möglichkeit durch die Bezahlung eines vergleichbar kleinen Geldbetrages das Verfahren schnell abzuschließen. Die Anonymität des eigentlichen Fahrers bleibt gewahrt⁴⁹. Allerdings kann so weder ein Rechtsmittel eingelegt, noch die Strafe vollstreckt werden, da der Halter von der verfolgenden Behörde nicht als Beschuldigter eingestuft wird⁵⁰. Durch das eigenverantwortliche Festlegen der Bußgeldbeträge bei Anonymverfügungen entstehen weiterhin bis zu einer Höchstgrenze von 365 Euro nach § 49 a Abs. 1 VStG erhebliche Schwankungen in Bezug auf den jeweiligen Strafbetrag. Die Einzahlung muss innerhalb von vier Wochen nach der Ausfertigung auf das in der Verfügung angegebene Konto erfolgen.⁵¹ Die zur Behandlung der Anonymverfügung gespeicherten personellen Daten werden sechs Monate nach dem Abschließen des Verfahrens gemäß § 49 a Abs. 8 S. 3 VStG aus dem System gelöscht. Eine nicht fristgerecht bezahlte Anonymverfügung führt nach § 49 a Abs. 6 i. V. m. § 34 VStG und § 103 Abs. 2 KFG 1967 zur Einleitung eines Lenkerermittlungsverfahrens die den Erlass einer Strafverfügung zur Folge hat. Sie stellt nach § 47 Abs. 1 i. V. m. § 48 VStG einen einspruchsfähigen Bußgeldbescheid gegen den aus der Halterauskunft ermittelten Beschuldigten dar.

Ein Einspruch kann hier gemäß § 49 Abs. 1 VStG innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung bei der zuständigen Behörde auch unter Vorlage verteidigender Beweismaterialien eingelegt werden. Grund hierfür könnte beispielsweise ein zu hohes Strafmaß bzw. die Anzweifelung der Kostenentscheidung und nicht die Anfechtung des Tatvorwurfes sein. In diesen Fällen verlangt die den Bescheid erlassene Behörde die Offenlegung der Vermögenverhältnisse der beschuldigten Person.⁵² Gemäß § 49 Abs. 2 S. VStG kann die Bußgeldhöhe im Ermessen des

⁴⁸ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 459, Rdnr. 1095.

⁴⁹ Vgl. ebenda, S. 459, Rdnr. 1097.

⁵⁰ Vgl. ebenda, S. 460, Rdnr. 1101. ⁵¹ Vgl. ebenda, S. 459, Rdnr. 1098.

⁵² Vgl. ebenda, S. 464, Rdnr. 1122.

zuständigen Mitarbeiters angepasst werden. Sonstige Einsprüche führen anhand des § 49 Abs. 2 S. 4 VStG zur Aussetzung der gesamten Strafverfügung und zur Einleitung des im weiteren Verlauf erläuterten ordentlichen Verwaltungsstrafverfahrens. Wird dem Einspruch des Beschuldigten nicht entsprochen, findet eine Hinzurechnung der Verfahrensgebühr zu dem ursprünglichen Bußgeldbetrag statt.53

Das ordentliche Verwaltungsstrafverfahren dient der Bearbeitung des Einspruches, welcher im Rahmen eines abgekürzten Verfahrens von dem Beschuldigten aus oben benannten Gründen eingelegt wurde⁵⁴. Die Behörde trifft dabei eine Straferkenntnis oder stellt das Verfahren ein. Bei der Erkenntnisfindung dürfen die Entscheidungsgründe der Strafverfügung nicht berücksichtigt werden. 55 Die Festlegung einer höheren, als in der Strafverfügung verhängten Strafe ist ebenfalls unzulässig auf Grundlage des § 49 Abs. 2 S. 5 VStG.

Eine sofortige Ahndung von einfachen Verkehrsübertretungen kann des Weiteren durch sogenannte Organmandate bzw. Organstrafverfügungen erfolgen. Dabei steht die Ausstellung eines Organmandates oder die Anzeige des Deliktes bei der zuständigen Verfolgungsbehörde im Ermessen der, der öffentlichen Aufsicht ermächtigten Beamten gemäß § 50 Abs. 1 VStG. Die Lenkerermittlung erfolgt in diesem Zusammenhang also nicht. Das Telefonieren am Steuer oder das Missachten der Gurt- und Helmpflicht sind beispielsweise grundsätzlich zunächst durch eine Organstrafverfügung zu ahnden. Die Begleichung der Strafe kann dabei vor Ort über die Kartenzahlung oder durch einen am Fahrzeug hinterlassenen sogenannten Erlagschein erfolgen.⁵⁶ Nach § 50 Abs. 6 VStG kann kein Rechtsmittel gegen das Organmandat eingelegt und auch nicht aus ihm vollstreckt werden. Bei einer Verweigerung der Begleichung des Strafgeldes durch den Beschuldigten oder der Versäumung einer zweiwöchigen Zahlungsfrist erstattet der Beamte Anzeige bei der zuständigen Behörde gemäß § 50 Abs. 6 S. 3 und 4 VStG. Bei geringfügigen Vergehen besteht die Möglichkeit nach § 20 VStG eine außerordentliche Milderung der Strafe zu bewirken.

Ein ordentliches Strafverwaltungsverfahren ohne abgekürztes Verfahren wird bei schwerwiegenden Straßenverkehrsverstößen wie zum Beispiel zu hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen, auch im Hinblick auf § 32 Abs. 2 VStG, immer direkt eingeleitet.⁵⁷ Dabei wird dem Beschuldigten zunächst die Möglichkeit zur Stellungnahme in Bezug auf den Tatvorwurf nach §§ 40 ff. VStG gegeben. Für

⁵³ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 465, Rdnr. 1122.

⁵⁴ Vgl. ebenda, S. 465, Rdnr. 1125.

Vgl. ebenda, S. 465, Rdnr. 1127.
 Vgl. ebenda, S. 461, Rdnr. 1103; 1104.

⁵⁷ Val. ebenda, S. 465, Rdnr. 1128.

deutsche Betroffene ergibt sich dabei die Alternative einer schriftlichen Anhörung durch die zuständige Behörde nach § 40 Abs. 3 VStG. Jedoch kann das Verfahren ohne erfolgreich durchgeführte Anhörung entsprechend § 41 Abs. 2 VStG i. V. m. § 19 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) realisiert werden. Das sich anschließende Verfahren ist nach der Entscheidung der Behörde sowohl mündlich als auch schriftlich gemäß § 43 VStG ausgestaltbar.

Anschließend kommt es zur Einstellung des Verfahrens und Mitteilung dessen an den Beschuldigten nach § 45 VStG oder zur Festsetzung einer Straferkenntnis, deren Inhalt dem § 44a VStG entnommen werden kann. Innerhalb von vier Wochen nach Zustellung oder mündlicher Bekanntgabe der Entscheidung ist das Einlegen eine Beschwerde grundsätzlich an das Landesverwaltungsgericht nach § 7 Abs. 4 i. V. m. § 3 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) bei der das Straferkenntnis erlassenen Behörde möglich. Von einer Erhöhung der ursprünglich festgesetzten Strafgeldhöhe ist bei einer Abweisung der Beschwerde durch das Gericht nicht auszugehen, jedoch sind ca. 20 Prozent Verwaltungsgebühren der auferlegten Strafe anrechenbar. Beim zuständigen Verwaltungsgerichtshof kann in einzelnen strittigen Fällen ein Revisionsverfahren eingeleitet werden.⁵⁸ Die Verfolgungsverjährungsfrist für eine den Delikt betreffende Sanktion beträgt nach § 31 Abs. 1, 2 und 3 VStG ein Jahr. Eine festgesetzte Strafe darf des Weiteren mit Ablauf einer dreijährigen Frist nach eingetretener Rechtskraft trotz eventueller Verfolgungshandlungen auf Grundlage der im vorherigen Satz angesprochenen Rechtsvorschrift nicht mehr vollstreckt werden. Eine Verfolgungshandlung definiert dabei gemäß § 32 Abs. 1 VStG jede, gegen eine Person vorgenommene Amtshandlung wie beispielsweise Ladungen oder Ersuchen um eine Vernehmung nach § 19 AVG.

4.1.1 Das Lenkerauskunftssystem

Die Ermittlung des Fahrers, der für den angezeigten verkehrsrechtlichen Verstoß verantwortlich ist, erfolgt auf Grundlage einer sogenannten Lenkerauskunft bzw. Lenkererhebung. Ein Auskunftsersuchen wird immer dann an den Halter des Deliktfahrzeuges versandt, wenn beispielsweise eine Anonymverfügung oder ein Organmandat nicht bezahlt wurde. Bei eingetragenen juristischen Personen als Halter des Fahrzeuges kommt es zur Einleitung der Ermittlung des Fahrers. Der Fuhrparkverantwortliche oder der Geschäftsführer einer GmbH wären z.B. gegenüber der zuständige Behörde hinsichtlich des Tatvorwurfes auskunftspflichtig. Eine Lenkerauskunft wird ebenfalls erforderlich, sobald innerhalb eines Ein-

-

⁵⁸ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 466, Rdnr. 1134.

spruchsverfahrens die begründenden Tatsachen auf einen dem Einspruchsführer sind.59 gerichtet Gemäß unbekannten Fahrer zum Tatzeitpunkt § 103 Abs. 2 KFG 1967 kann die Behörde vom Zulassungsbesitzer, eines nach Kennzeichen registrierten Fahrzeuges, Auskunft über die Person, die zu einem bestimmten Zeitpunkt Lenker gewesen ist, verlangen. Diese Auskunft umfasst den Namen und die Anschrift der betroffenen Person. Kann der Zulassungsbesitzer diese Information nicht erteilen, muss er der Behörde eine andere auskunftsfähige Person benennen. Die Frist beträgt bei schriftlicher Aufforderung dabei zwei Wochen und in allen anderen Fällen unverzüglich dem Grundsatz ohne schuldhaftes Zögern entsprechend.⁶⁰

Da im österreichischen Verwaltungsstrafverfahren kein Aussageverweigerungsrecht existiert, müsste der Auskunftspflichtige einen eventuell nahen Angehörigen anschuldigen. Der aus der Lenkerauskunft ermittelte Fahrer erhält darauffolgend einen Bußgeldbescheid in Bezug auf das ihm vorgeworfene Verkehrsdelikt.61 Erteilt der Halter nach Aufforderung keine Auskunft, kann gegebenenfalls gemäß § 134 Abs. 1 KFG 1967 eine Geldbuße bis zu einer Höhe von 5.000 Euro auferlegt werden. Dies stellt allerdings keine Ersatzstrafe für das eigentliche Vergehen dar und somit können innerhalb der Verfolgungsverjährungsfrist beide Strafverfügungen nebeneinander ergehen. Für die praktische Umsetzung gestaltet sich eine Fahrerermittlung auf einem anderen Weg allerdings als schwierig. So wird die Verfolgung des Lenkers, nachdem dem Halter eine Geldstrafe wegen Auskunftsverweigerung auferlegt wurde, meist eingestellt. Die Ahndung der Nichtmitwirkung hinsichtlich der Klärung eines begangenen Straßenverkehrsdeliktes erfolgt auch gegenüber deutschen Fahrzeughaltern, unabhängig davon, an welchem Ort sie sich zum Tatzeitpunkt aufgehalten haben. 62 Da das österreichische Recht kein Aussageverweigerungsrecht vorsieht, haben sich die Innenminister der deutschen Bundesländer auf Grundlage des Art. 4 Abs. 1 des Deutschösterreichischen Rechtshilfevertrages entschieden, eine Vollstreckungshilfe bei der Ahndung einer Zuwiderhandlung gegen § 103 Abs. 2 KFG 1967 abzulehnen. Die Rechtskraft des Bescheides besteht allerdings fort und bleibt innerhalb der Vollstreckungsverjährungsfrist in Österreich vollstreckbar. 63 Gegen eine solche Strafverfügung kann des Weiteren nach den Bedingungen des § 49 Abs. 1 VStG Einspruch eingelegt werden. Ebenso dürfen österreichische Behörden bei einer Auskunftsverweigerung, nicht ohne dies ausreichend begründen zu können, dem

⁵⁹ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 461, Rdnr. 1107.

⁶⁰ Vgl. ebenda, S. 461, Rdnr. 1108.

⁶¹ Vgl. ebenda, S. 461, Rdnr. 1109. ⁶² Vgl. ebenda, S. 462, Rdnr. 1110; 1111.

⁶³ Val. ebenda, S. 462, Rdnr. 1112.

Kraftfahrzeughalter die Fahrereigenschaft für den zu ahndenden Verkehrsverstoß vorwerfen.⁶⁴

An dieser Stelle lässt sich gut noch einmal auf den in der RL vorgesehenen Halterdatenaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten der EU eingehen. Die Benennung der nach Art. 4 der RL (EU) 2015/413 geforderten nationalen Kontaktstelle erfolgt im österreichischen Recht durch § 47a KFG 1967. Demnach liegt die Verantwortlichkeit bei dem Bundesminister für Inneres, der sich zur Aufgabenerfüllung der zentralen Zulassungsevidenz gemäß § 47 Abs. 4 KFG 1967 bedient. Weiterhin soll der automationsunterstütze Abruf von Fahrzeugzulassungsdaten durch einen Mitgliedsstaat der EU, unter Angabe des vollständigen Kennzeichens sowie nur für ein angestrebtes Verwaltungsstrafverfahren, eines in Art. 2 der RL (EU) 2015/413 genannten Verkehrsverstoßes im Sinne des § 47 a Abs. 2 und 3 KFG 1967, ermöglicht werden. Zusätzlich ermächtigt § 47 b KFG 1967 die österreichischen Behörden, in Bezug auf die grenzüberschreitenden Verfolgung von Straßenverkehrsdelikten, den automatisierten Abruf von Fahrzeugzulassungsdaten aus anderen Mitgliedsstaaten auf Grundlage des Unionsrechtes. § 84 Abs. 1 KFG 1967 normiert dabei die Vorgehensweise zur grenzüberschreitenden Verfolgung von Straßenverkehrsverstößen. Sobald das Deliktfahrzeug aus einem anderen Mitgliedsstaat der EU stammt, kann über Art. 4 der RL (EU) 2015/413 ein automationsunterstützter Abruf stattfinden. Der Zulassungsbesitzer ist so mit Hilfe des vollständigen Kennzeichens über die nationale Kontaktstelle ermittelbar. Wenn sich die zuständige Behörde zur Einleitung von Folgemaßnahmen entschließt, ergeben sich gemäß § 84 Abs. 2 bis 7 KFG 1967 Form, Inhalt und mögliche Verfolgungsalternativen für die hier zu übermit-Informationsschreiben. Eine notwendige Lenkererhebung § 103 Abs. 2 KFG 1967 könnte in diesen Fällen in das in der jeweiligen Sprache übermittelte Schreiben eingearbeitet werden.

Das Prinzip des Halterdatenaustausches kann dazu beitragen, einige angesprochene Problemfelder zu verbessern. Als Nachbarland Deutschlands blieb in Österreich beispielsweise sicherlich eine Vielzahl von Straßenverkehrsdelikten ungeahndet. Angesichts des Deutsch-österreichischen Rechtshilfevertrages konnten in einigen Fällen die Halterdaten nicht oder wahrscheinlich nur unzureichend, ebenso im Hinblick auf unterschiedliche rechtliche Bestimmungen, übermittelt werden. Obendrein stellt die Problematik der Halterhaftung einen diskutablen Kritikpunkt dar. Die RL (EU) 2015/413 selbst kann allerdings einen erheblichen Anteil zur Optimierung der Ahndung von ausländischen Fahrzeugführern über

_

⁶⁴ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 463, Rdnr. 1116.

den österreichischen Raum hinaus leisten. Für die zwischenstaatliche Zusammenarbeit zur stetigen Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit lässt sich hier ein positiver Standpunkt erkennen. Eine Kooperation mit einer österreichischen Gemeinde konnte zur Darstellung der praktischen Umsetzung der aufgeführten theoretischen Grundlagen sowie der europäischen RL (EU) 2015/413 im Rahmen der Arbeit leider nicht ermöglicht werden.

4.1.2 Bußgelder im fließenden Verkehr

Einen bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog, entsprechend dem der BRD, existiert, mit Ausnahme der Regelungen für spezielle Geschwindigkeitsverstöße, in Osterreich allerdings nicht. § 99 StVO 1960 definiert jedoch die i. V. m. der jeweils speziellen Straßenverkehrsvorschrift anzuwendende allgemeine Sanktionsermächtigung für die jeweils zuständige Behörde. Innerhalb des ordentlichen Strafverfahrens bei Verkehrsverstößen darf dabei ein finanzieller Strafrahmen von 5.900 Euro nicht überstiegen werden. Andere Strafbestimmungen sind darüber hinaus beispielsweise dem § 134 KFG 1967 zu entnehmen.65 Für Organstrafverfügungen regelt jedes österreichisches Bundesland die jeweilige Strafhöhe nach § 50 VStG in eigener Verantwortung. Die Bußgeldhöhen unterscheiden sich dabei kaum voneinander und finden ihre Grenze gemäß § 50 Abs. 1 VStG prinzipiell bei 90 Euro. Im Gegensatz dazu werden die Geldbußen bei Anonymverfügungen von der Anonymverfügungs-Verordnung im jeweiligen Bundesland bestimmt. Somit könnte ein im Land Salzburg begangener Verkehrsverstoß eine höhere Buße, als ein unter gleichen Umständen stattgefundene Zuwiderhandlung in Niederösterreich, auslösen. Die mögliche zu bestimmende finanzielle Höchstgrenze beträgt dabei 365 Euro.⁶⁶

Da wie in den vorangegangenen Erläuterungen bereits erwähnt, jedes österreichische Bundesland selbst für das Erstellen eines Strafrahmen verantwortlich ist, können nur einige Einblicke die verschiedenartigen Strafmaße gegeben werden. Orientiert an dem in Art. 2 der RL (EU) 2015/413 festgelegten Geltungsbereich sind beispielhaft zunächst die Sanktionsmöglichkeiten für Geschwindigkeitsübertretungen zu betrachten. Dabei gliedern sich diese in Österreich jeweils in steigende Bußgeldhöhen für ein Organmandat, eine Anonymverfügung oder einer Strafverfügung. Die jeweils möglichen Ahndungsverfahren schließen sich dabei mit zunehmender Schwere des Deliktes aus. Für Geschwindigkeitsübertretungen innerorts von bis zu 30 km/h ergibt sich innerhalb einer Organstrafverfügung ein Strafmaß von 50 Euro, bis 726 Euro bei Erteilung einer Strafverfügung. Über-

⁶⁵ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 458, Rdnr. 1090.

schreitungen außerorts von 40 km/h bis 50 km/h lassen für die Bußgeldhöhe eine Spannweite von 150 Euro bis 726 Euro zu. Die Ahndung im Rahmen eines Organmandates wäre an dieser Stelle nicht mehr möglich. 67 Für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes nach § 106 Abs. 2 i. V. m. § 134 Abs. 3 d KFG 1967 bemisst sich die Höhe der Strafe von 35 Euro bis höchstens 72 Euro. Dieses Vergehen kann dabei nicht über eine Anonymverfügung verfolgt werden, da jede Person, die das Delikt begangen hat, persönlich geahndet wird. Weitaus höhere Strafen ergeben sich allerdings bei einem Rotlichtverstoß im Sinne des § 38 Abs. 5 StVO 1960 durch den Fahrzeugführer. Von anfänglichen 70 Euro im Bereich einer Organstrafverfügung kann die zuständige Behörde innerhalb einer Strafverfügung eine Buße von bis zu 2.180 Euro sowie ein mindestens zweiwöchiges Fahrverbot aussprechen.⁶⁸ Allgemein jedoch erscheinen die aufgezeigten Strafrahmen, auch wenn Abweichungen in den jeweiligen Ahndungsgebieten auftreten können, zunächst relativ hoch.

Auf die Einordnung und Einschätzung der angesprochenen Bußgelder in Österreich im Vergleich zu anderen Mitgliedsstaaten der EU wird im Punkt 4.2 noch genauer eingegangen.

4.1.3 Ausgewählte vergleichende Verfahrensbesonderheiten

Für österreichische Geschwindigkeitsmessungen ergeben sich im Gegensatz zur deutschen Verfahren einige weitere Möglichkeiten. Neben Radar- und Laser-Messgeräten oder Stoppuhren erfolgen ebenso Überwachungen durch einen dem verdächtigen Fahrzeug nachfahrendem Dienstwagen. Voraussetzung stellt hierbei immer ein geeichtes Tachometer dar. Eine Besonderheit ergibt sich durch das sogenannte "freie Amtsauge", dass für die Geschwindigkeitsschätzungen im österreichischen Verkehrsraum als zulässiges Hilfsmittel angesehen ist. Jedoch kommt diese Alternative im Vergleich zu technischen Ausstattungen nur selten zum Einsatz. 69 Des Weiteren kann eine sogenannte Streckenmessung gemäß § 100 Abs. 5b StVO 1960 i. V. m. § 134 Abs. 3b KFG 1967 und § 58 Kraftfahrt-Durchführungsverordnung 1967 (KDV 1967) eingesetzt werden. Dabei ist zunächst eine Strecke festzulegen, auf der dann die durchschnittliche Geschwindigkeit der einzelnen Fahrzeuge gemessen wird. Diese Methode kann ebenfalls bei der Kontrolle einer richtigen Fahrstreifenbenutzung hilfreich sein.⁷⁰

⁶⁷ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 472, Rdnr. 1155, zitiert nach: Neidhart, Nissen: Bußgeldkataloge in Europa, Österreich, Rdnr. 17 ff.

⁶⁸ Vgl. ebenda, S. 473, Rdnr. 1157. 69 Vgl. ebenda, S. 469, Rdnr. 1146.

⁷⁰ Vgl. ebenda, S. 469; Rdnr. 1147.

Das Führerscheingesetz (FSG) in Österreich regelt in den §§ 24 ff. FSG beispielsweise mögliche Führerscheinmaßnahmen bei der Ahndung von Verkehrsdelikten. Die dabei benannte Entziehung der Lenkerberechtigung sieht dabei Entzugszeiträume von bis zu 18 Monaten vor. Diese Maßnahmen sind vergleichbar mit einem deutschen Fahrverbot wobei die Fahrerlaubnis nicht versagt wird. Hierfür würde der betroffenen Person ein separater Bescheid über den Entzug der Lenkerberechtigung übermittelt werden.⁷¹ Deutschen Fahrzeugführern kann gemäß § 30 Abs. 1 FSG das Führen eines Kraftfahrzeuges innerhalb eines gewissen Zeitraumes im österreichischen Verkehrsraum verboten werden. Die Zustellung des Bescheides erfolgt jedoch oftmals erst nachdem der Fahrzeugführer in sein Heimatland zurückgekehrt ist. Demnach fordert die zuständige Behörde zu einer Fahrverbotsbekanntgabe auf. Diese verlangt die Zusendung des Führerscheindokumentes vom verantwortlichen Lenker, sodass die getroffene Maßnahme offiziell einleitbar wird. In der praktischen Umsetzung jedoch liegt der Beginn des Fahrverbotes oft vor dem Eingang der notwendigen Dokumente bei der zuständigen Behörde.⁷²

Eine weitere Besonderheit stellt das Führerschein-Vormerksystem gemäß § 30a FSG dar, was in etwa mit dem in Deutschland innerhalb des Fahreignungsregisters angewandtem Punktesystem vergleichbar und für ausländische Fahrzeugführer entsprechend anwendbar ist. Hierbei handelt es sich um eine festgelegte Liste, die eine Reihe verschiedenartiger Straßenverkehrsverstöße enthält. Begeht ein Lenker einen dort aufgelisteten Verstoß, führt dies i. V. m. einem bedeutsamen Verschulden nicht zum unmittelbaren Verlust des Führerscheins, sondern zu einem Eintrag in das Vormerkregister. 73 Behördliche Maßnahmen werden in Österreich allerdings bereits nach der zweiten verkehrsrechtlichen Übertretung im Sinne der Liste eingeleitet. Neben einem Fahrsicherheitstraining sind psychologische Nachschulungen festlegbar. Ein Entzug der Führerscheinerlaubnis droht, wenn innerhalb eines zweijährigen Betrachtungszeitraumes ein drittes derartiges Verkehrsdelikt vom Fahrzeugführer begangen wird. Unter die angesprochene Liste fallen zum Beispiel ein Rotlichtverstoß, der Verstoß gegen das Alkohollimit, technische Mängel am Fahrzeug oder das Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes. In den meisten Fällen sind diese Delikte nur über Polizeikontrollen im laufenden Verkehr ermittelbar.⁷⁴

Aus Erfahrungen im Rahmen eines Praktikumseinsatzes ergibt sich hier ein durchaus entscheidender verfahrenstechnischer Unterschied. Im Gegensatz zu

⁷¹ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 469, Rdnr. 1148.

⁷² Vgl. ebenda, S. 470, Rdnr. 1149. ⁷³ Vgl. ebenda, S. 470, Rdnr. 1151; 1152.

⁷⁴ Vgl. ebenda, S. 470, Rdnr. 1153.

Österreich findet in Deutschland die Ahndung einer mit einem Fahrverbot bedrohte Verkehrsübertretung bei ausländischen Fahrzeugführern differenziert statt. Eventuell entstehende sowie dem Delikt entsprechenden "Punkte", werden jedoch, bei vollständigem Vorliegen aller erforderlichen Daten der betroffenen Person, an das KBA gemeldet und im Fahreignungsregister (zuvor Verkehrszentralregister) gespeichert.

Allgemein entstehen in Bezug auf die jeweilige Einstufung des Verkehrsdeliktes hinsichtlich der Schwere des Vergehens einige begriffliche Gegensätzlichkeiten. Das österreichische Verfahren sieht beispielsweise keine Verwarnungen vor. Als vergleichbar dazu wären die Anonymverfügung oder das Organmandat zu nennen. Fraglich bleibt, ob der deutsche Staatsbürger einem Ordnungswidrigkeitenbzw. Bußgeldverfahren angesichts des OWiG eine rechtlich geringere Bedeutung zukommen lassen wird, als einem Strafverwaltungsverfahren. Wörtlich gesehen, könnte hier ein enger Bezug zum deutschen StGB herstellbar sein. Es lässt sich schlussfolgernd sagen, dass sich zunächst einmal keine gravierenden Unterschiede zwischen dem deutschen und österreichischen Ahndungsverfahren erkennen lassen. Die Notwendigkeit einer Vereinheitlichung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen bzw. der Handlungsweisen zur Verfolgung von Verkehrsverstößen im Rahmen der RL (EU) 2015/413 stellt sich auf Grundlage der bisherigen Ausführungen als fragwürdig dar.

4.2 Ausgewählte Sanktionshöhen europäischer Mitgliedsstaaten

Im Zusammenhang mit den in Deutschland und Österreich in den vorherigen Ausführungen betrachteten Verfahren zur Ahndung von Verkehrsverstößen inund besonders ausländischer Fahrzeugführer gestaltet es sich ebenfalls als interessant, die Höhen der Bußgelder, für ein die Richtlinie (EU) 2015/413 betreffendes Delikt, gegenüberzustellen und auf Unterschiede sowie Gemeinsamkeiten
hin zu analysieren. Die inhaltlichen Annahmen beziehen sich dabei auf Anhang 9. Im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz lässt sich eine Einordnung und Einschätzung der in den jeweiligen Mitgliedsstaaten der EU festgelegten Geldstrafen treffen. Um einen territorialen Bezug herstellen zu können,
wurden ausschließlich drei, geografisch direkt an Deutschland angrenzende
Staaten in die Untersuchung einbezogen. Für die vergleichende Darstellung erfolgte des Weiteren eine Eingrenzung der im Folgenden betrachteten Straßenverkehrsdelikte auf Grundlage des Art. 2 der RL (EU) 2015/413. Die Analyse begrenzt sich somit auf Geschwindigkeitsübertretungen, Rotlichtverstöße und das
Telefonieren am Steuer ohne Freisprechanlage in den Verkehrs- und Ahndungs-

räumen der jeweiligen Mitgliedsstaaten. Anhang 9 ist weiterhin durch eine abgekürzte Zusammenstellung der ungleichartigen Bußgeldkataloge entstanden. Die ausgewählten Delikte stellen, auch im Zusammenhang mit den bereits in Punkt 3.3 aufgezeigten praktischen Umsetzungsmethoden einer sächsischen Gemeinde sowie einem Landkreis bezogen auf die Ahndung ausländischer Fahrzeugführer, die wohl am häufigsten auftretenden und von den zuständigen Verwaltungsbehörden entsprechend zu ahndenden Verstöße dar. Ein Vergleich gestaltet sich zudem schwierig, da erhebliche Unterschiede bezüglich des Themenbereiches der Festlegung von Sanktionshöhen zwischen den Mitgliedsstaaten und darüber hinaus in den eigenen innerstaatlichen Ländern bestehen. Einige Überlegungen sollen dennoch angestellt werden.

So weist, wie bereits angesprochen, Österreich keinen mit Deutschland vergleichbaren bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog auf. Jedes österreichische Bundesland stellt beispielsweise eigene Kataloge für die Ahndung von Verstößen mittels einer Organstrafverfügung auf. ⁷⁵ Im Gegensatz dazu besitzen die Niederlande eine sogenannte "Lijst van feiten betreffende misdrijven, overtredingen en Mulder gedragingen", in der alle möglichen Straßenverkehrsverstöße mit ihren entsprechenden Bußgeldsätzen aufgelistet sind. ⁷⁶ Des Weiteren werden wie in Anhang 9 ersichtlich, die Höhen der Geldstrafen in unterschiedliche Abstufungen vorgenommen. Eine direkte Gegenüberstellung ist somit fast ausschließbar.

Die Bundesrepublik Deutschland definiert anhand des bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges des Kraftfahrt-Bundesamtes für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten sehr detailliert, die für den jeweiligen begangenen Verstoß festgelegten Sanktionen. Dabei zeigen sich verstärkt mehrstufige Geldstrafen, die immer einen Bezug auf die jeweilige Schwere des festgestellten Deliktes nehmen. Die Bußgeldhöhen steigern sich, beispielsweise im Hinblick auf eine Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit, augenscheinlich erheblich.⁷⁷ Weiterhin unterscheidet das deutsche Ahndungsverfahren zwischen einem einfachen und qualifizierten Rotlichtverstoß, was in dieser Weise bei keinem anderen Vergleichsstaat in Erfahrung gebracht werden konnte.⁷⁸ Weiterhin lässt sich davon ausgehen, dass die BRD in jüngster Vergangenheit der Sicherheit im Straßenverkehr wieder eine zunehmende Bedeutung beimisst. Denn es findet, um die Annahme zu begründen, eine stetige Anpassung der Straßenverkehrsvorschrif-

 $^{^{75}}$ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 458, Rdnr. 1090.

⁷⁶ Vgl. ebenda, S. 443, Rdnr. 1051.

⁷⁷ Vgl. Verband für bürgernahe Verkehrspolitik e.V.; Voigt: Geschwindigkeitsüberschreitung, 2018 (b).

⁷⁸ Vgl. Verband für bürgernahe Verkehrspolitik e.V.; Voigt: Qualifizierter Rotlichtverstoß – Ein besonders schweres Vergehen, 2018 (d).

ten an die sich ändernden technischen und unterhaltungselektronischen Entwicklungen statt. War gemäß § 23 Abs. 1 a StVO in der Fassung vom 18. Mai 2017 nur die Nutzung eines Mobil- oder Autotelefons während der Fahrt gesetzlich ausgeschlossen, hat der Gesetzgeber mit der Änderung des § 23 Abs. 1a StVO in der Fassung vom 6. Oktober 2017 auf die zunehmende Vielfalt der elektronischen Ausstattungsmöglichkeiten reagiert. Demnach darf ein Gerät, dass für die Informationsbeschaffung, Organisation oder Kommunikation geeignet ist beispielsweise nur genutzt werden, wenn es nach § 23 Abs. 1 a Nr. 1 und 2 StVO während der Fahrt nicht aufgenommen wird sowie die Verwendung über eine externe Sprachsteuerung möglich ist. Ein Verstoß gegen § 23 Abs. 1 a i. V. m. § 49 StVO und § 24 StVG war mit einem Bußgeld von 60 Euro sowie einem Punkt im Fahreignungsregister bedroht.

Mit Inkrafttreten der Änderung kann nun, je nach Gefährdungs- bzw. Sachbeschädigungsstufe entstehend aus der Nutzung, eine Geldstrafe von 100 Euro bis 200 Euro zusammen mit höchstens 2 Punkten und einem Monat Fahrverbot durch die ahndende Behörde ausgesprochen werden.⁷⁹ Besonders bei Geschwindigkeitsübertretungen im Verkehrsraum der Republik Österreich zeigen sich erhebliche Unterschiede zu den anderen, in Anhang 9 dargestellten Bußgeldhöhen. 80 Die in der Darstellung verwendeten Abkürzungen beziehen sich auf die Verfolgungsmöglichkeiten eines Verkehrsverstoßes in Bezug auf das Organmandat, die Anonymverfügung oder die Strafverfügung im Rahmen eines Verwaltungsstrafverfahrens. Diese wurden im Punkt 4.1 bereits genauer erläutert. Darüber hinaus zeigt die Aufstellung nur die mildeste im österreichischen Verkehrsraum mögliche Geldstrafe auf. Für einen Rotlichtverstoß oder das Telefonieren am Steuer sind zum Beispiel gemäß § 102 Abs. 3 S. 5 i. V. m. § 134 Abs. 3 c KFG gesetzliche Regelungen zu Mindest- sowie Höchstgrenzen für die Bußgelder festgehalten. Eine komplette Freiheit bezüglich der Festsetzung einer Sanktion besteht also für die zuständigen Behörden nicht.81 Auffällig ist, dass im Gegensatz zu Geschwindigkeitsverstößen die Geldbußen für die zuletzt benannten Verkehrsdelikte relativ mild geahndet werden. Für Geschwindigkeitsübertretungen, die in Deutschland oder Österreich bereits zu einem Fahrverbot bzw. dem Entzug der Fahrerlaubnis auf Zeit führen, ergeben sich in Tschechien oder den Niederlanden nur geringfügig erhöhte Strafen. In den Niederlanden droht eine viermonatige Aberkennung der Lenkererlaubnis erst ab einer Überschrei-

-

⁷⁹ Vgl. Verband für bürgernahe Verkehrspolitik e.V.; Voigt: Handy am Steuer, Neuer Bußgeldkata-

log Handy am Steuer, 2018 (c).

80 Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 472, Rdnr. 1155.

tung der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeit von über 70 km/h.⁸² Dabei ergehen mit Blick auf Anhang 9 im Gesamtvergleich gesehen die mildesten Strafen im Nachbarland Tschechien.

Fraglich ist, ob im Zusammenhang mit der Umsetzung der RL (EU) 2015/413, wie im Bericht der Kommission angesprochen (siehe auch Punkt 2.1.2), eine Anpassung der Straßenverkehrsvorschriften und den daraus folgenden Straf- und Ahndungsvorschriften ergehen sollte. Für die Erleichterung der grenzüberschreitenden Verfolgung von Verkehrsteilnehmern wäre es durchaus denkbar, eine Angleichung vorzunehmen. Da sich aus dem Gesamtüberblick der angesprochenen Delikte und ihrer Sanktionen allerdings keine gravierenden Unterschiede, mit Ausnahme von Tschechien, wobei fehlendes Informationsmaterial die Erkenntnisse beeinflussen kann, aufzeigen, ist für den Eingriff der europäischen Gesetzgeber keine Notwendigkeit festzustellen. Mindestens aber sollte in jedem Mitgliedsstaat der EU über einen landeseinheitlichen Bußgeldkatalog nachgedacht werden. Dies könnte sich im Hinblick auf die Sensibilisierung für die im jeweiligen Staat geltenden Straßenverkehrsvorschriften positiv auswirken. Einer Unübersichtlichkeit lässt sich so ebenfalls entgegenwirken.

4.3 Vollstreckungsmöglichkeiten im europäischen Raum

Grundsätzlich sind in Deutschland Bußgeldbescheide gegen natürliche Person nach § 65 f. OWiG oder gegen juristische Personen sowie Personenvereinigungen gemäß §§ 30, 88 Abs. 2 S. 1 OWiG vollstreckbar. Dies gilt nicht für Verwarnungen mit Verwarngeld nach § 56 Abs. 1 S. 1 OWiG, da diese bei Verweigerung der Zahlung nicht wirksam wird. Eine erfolglose Verwirklichung der Verwarnung hätte somit im weiteren Verlauf die Einleitung eines Bußgeldverfahrens zur Bußgeldentscheidung wird rechtskräftig, Folge. Die wenn § 67 Abs. 1 S. 1 OWiG die Einspruchsfrist abgelaufen, der Einspruch zurückgenommen oder auf ihn verzichtet worden ist.83 Vollstreckungsbehörde für ausschließlich inländische Verfahren ist gemäß § 92 OWiG die Verwaltungsbehörde nach § 35 ff. OWiG, die den Bußgeldbescheid erlassen und das Verfahren eingeleitet hat. Für die Umsetzung einzelner Vollstreckungsmaßnahmen sind im Hinblick auf § 92 OWiG die Vollstreckungsbehörden verantwortlich. Sie werden demnach nach einem Vollstreckungsersuchen der Verwaltungsbehörden tätig. Die jeweils zuständige Vollzugsbehörde ist dem § 90 Abs. 1 OWiG zu entnehmen. Ein Vollstreckungshindernis ergibt sich allerdings aufgrund der Vollstreckungsverjährung nach § 34 OWiG. Nach dessen Eintritt, bleibt eine von der Be-

_

⁸² Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 449, Rdnr. 1073.

hörde getroffene Bußgeldentscheidung im Sinne des § 34 Abs. 1 OWiG für immer unvollstreckbar. Zur Verwirklichung der Entscheidung kommen beispielsweise Zahlungserleichterungen nach § 93 OWiG oder die Anordnung einer Erzwingungshaft im Hinblick auf §§ 96 ff. OWiG in Betracht. Diese Einführung soll dabei zunächst nur zu einem besseren Verständnis beitragen.

Für die Vollstreckung von rechtskräftig gewordenen Bußgeldentscheidungen gegen ausländische, insbesondere österreichische, Fahrzeugführer, ergeben sich im Folgenden einige Verfahrensbesonderheiten. Die Vollstreckung von rechtskräftigen Entscheidungen über Geldbußen von Verwaltungsbehörden anderer Mitgliedsstaaten der EU in Deutschland ist seit dem 28. Oktober 2010 durch den EU-Rahmenbeschluss 2005/214/Jl des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen möglich. Er findet dabei keine Anwendung auf Nicht-EU-Staaten wie beispielsweise Norwegen oder die Schweiz. In Deutschland wurde der RBGeld im Hinblick auf §§ 86 ff. Gesetz über internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) in nationales Recht im Sinne des Gesetzes zur Umsetzung des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 vom 18. Oktober 2010 umgesetzt. Der RBGeld, welcher am 22. März 2005 in Kraft getreten ist, sieht die Vollstreckung rechtmäßig entschiedener Geldsanktionen mit einer Höhe von mindestens 70 Euro vor. Zuständige Behörde nach Art. 2 des RBGeld ist das Bundesamt für Justiz (BfJ).84 Der Geltungsbereich ergibt sich entsprechend aus Art. 5 Abs. 1 Anstrich 33 RBGeld. Verstreckt werden in Deutschland zudem nur rechtskräftig festgesetzte und strafrechtlich überprüfbare Geldsanktionen gemäß § 87 Abs. 2 IRG. Aus den in § 87b IRG genannten Gründen können Vollstreckungshilfeersuchen durch das BfJ abgelehnt werden. Nach Aussagen des BfJ (siehe Anhang 10) kann ein Vollstreckungshilfeverfahren zwischen Deutschland und Irland bzw. Griechenland aufgrund mangelnder Umsetzung des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI derzeit nicht erfolgen. Es wird als kritisch erachtet, dass das zunächst notwendige, die rechtskräftige Entscheidung bedingende Ermittlungsverfahren nicht vom RBGeld umfasst ist und somit zusätzlich erschwerend wirkt. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine nach Anfrage beim BfJ (siehe Anhang 10) übermittelte Zusammenstellung statistischer Zahlen, gerichtet auf die eingegangen Vollstreckungsersuchen im Zeitraum 2016/2017.

⁸⁴ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 382, Rdnr. 874.

Zeit- raum	Anzahl eingehen- der ausländischer Ersuchen	Anteil Straßenver- kehrsdelikte (in Prozent %)	Anzahl der Vollstre- ckungsanträge deutscher Behörden
2016	11.537 (allein 11.405 aus den Niederlanden)	ca. 99 %	7.405 (ca. 82 % von deutschen Bußgeldbehörden)
2017	10.722 (allein 10.577 aus den Niederlanden)	ca. 98 %	8.175 (ca. 85 % von deutschen Bußgeldbehörden)

Abbildung 1: Vollstreckungsersuchen beim BfJ im Zeitraum 2016/2017

Es zeigt sich gut, dass der RBGeld noch relativ verhalten als rechtliches Hilfsmittel zur grenzüberschreitenden Vollstreckung von Geldsanktionen von deutschen Behörden angewandt wird. Der bemerkenswert hohe Anteil an Anfragen bezogen auf registrierte Straßenverkehrsdelikte liefert einen weiteren Beweis für die Annahme, dass die Richtlinie (EU) 2015/413 einen notwendigen Bestandteil im europäischen Rechtsraum definiert. Erste Erfolge sowie Aussagen zu Verfahrenshindernissen aus der praktischen Umsetzung hinsichtlich der Vollstreckung rechtmäßig ergangener Bußgeldentscheidungen innerhalb des europäischen Auslandes können Punkt 3.3 entnommen werden.

Mittels bilateraler Abkommen, siehe dazu auch Punkt 2.2, fand die Rechtshilfe hinsichtlich verkehrsrechtlicher Strafsachen zwischen Deutschland und Österreich allerdings bereits statt. Vor Entstehung des RBGeld wurde, auf Grundlage von Art. 9 des Vertrages über Amts- und Rechtshilfe in Verwaltungssachen vom 31. Mai 1988, Vollstreckungshilfe in Strafsachen geleistet. Er bleibt, trotz der Umsetzung des Rahmenbeschlusses von Österreich in nationales Recht im Jahr 2007, anwendbar. Für die Anwendung des deutsch-österreichischen Staatsvertrages sind die Bundesländer zuständig. Österreichische Behörden können zum Beispiel auch Verfahrenskosten ab einer Grenze von 25 Euro nach Art. 9 Abs. 1 des deutsch-österreichischen Rechtshilfevertrages geltend machen. Nicht vollstreckungsfähig sind in Deutschland allerdings die in den österreichischen Bescheiden enthaltenen Ersatzfreiheitsstrafen. Die aus den Vollstreckungsmaßnahmen eingenommen Geldbeträge sind dabei von der deutschen zuständigen Behörde an die ersuchende österreichische Stelle nach Art. 9 Abs. 8 des

Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 456, Rdnr. 1081.
 Vgl. ebenda, S. 380, Rdnr. 869.

_

deutsch-österreichischen Rechtshilfevertrages zu überweisen. Eine Durchführung von Vollstreckungshandlungen im Rahmen von bilateralen Vereinbarungen wird durch Art. 8 RBGeld direkt zugelassen.

Die Kündigung des Vertrages ist bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht als sinnvoll zu erachten, da sich der RBGeld auf strafrechtliche Sanktionen begrenzt und durch das Rechtshilfeübereinkommen verwaltungsbehördliche Geldbußen somit ergänzend zum RBGeld vollstreckbar werden. Parüber hinaus besteht gegebenenfalls nach § 48 i. V. m. § 71 IRG die Handlungsoption der vertraglosen Vollstreckung von im Ausland festgesetzten Geldbußen. Dabei entstehen zwischen den jeweiligen Staaten keine bi- bzw. multilateralen Vollstreckungshilfeübereinkommen. Da es sich bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr um sogenannte Massenverfahren handelt, stellt das gemäß § 50 IRG beschriebene Entscheidungsverfahren für eine Vollstreckung im Ausland keine praktikable Alternative dar. Beschriebene Entscheidungsverfahren für eine Vollstreckung im Ausland keine praktikable Alternative dar.

-

⁸⁷ Vgl. Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 381, Rdnr. 870.

⁸⁸ Vgl. ebenda, S. 380, Rdnr. 868.

5 Fazit und Ausblick

Die Einführung der Europäischen Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte charakterisiert einen deutlichen Fortschritt für die europaweite Ahndung von Verkehrsverstößen und kann weiterhin einen erheblichen Anteil zur Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit leisten. Die in den inhaltlichen Ausführungen aufgezeigten Problemschwerpunkte sollten, durch überregionale sowie grenzüberschreitende Kooperationen behandelt werden. Vorbildstiftend sind dabei die jährlich stattfindenden Zusammenkünfte der Stadtverwaltungen Dresden, Leipzig und Chemnitz. Die Lösungsfindung für die Ahndung ausländischer Fahrzeugführer aus nicht europäischen Staaten, über eventuell bereits bestehende bilaterale Vereinbarungen hinaus, ist für den stetiger Fortschritt von Bedeutung. Des Weiteren muss sich in der zukünftigen Entwicklung der Ahndung ausländischer Verkehrsverstöße dem Themenbereich der Vollstreckung hinsichtlich seiner praktischen Umsetzung gewidmet werden. Die anhand gesetzlich, theoretischer Grundlagen festgelegten Verfahrensweisen, gestalten sich für deutsche Behörden zum jetzigen Zeitpunkt noch als schwierig, da unzureichende bis keine Erfahrungen die derzeitige Anwendung erschweren. Auch technische Divergenzen zwischen den regional bis hin zu international angewandten Softwareprogrammen der Verfolgungsbehörden, wirken dem in der Richtlinie vorgesehenen grenzüberschreitenden Halterdatenaustausch teilweise behindernd entgegen.

Die Darstellung der Verfolgungsverfahren von Deutschland und Österreich haben gezeigt, dass zwar Unterschiede im Hinblick auf die Ahndung von Verkehrsverstößen bestehen, dieser aber eine Vereinheitlichung im gesamten europäischen Raum, wie im Bericht der Kommission vom 29. November 2016 angesprochen, nicht rechtfertigen würden. Eine Annäherung der Verkehrsbestimmungen könnte allerdings die Anforderung einer Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer für die im jeweiligen EU- Mitgliedsstaat geltenden Straßenverkehrsvorschriften positiv lenken sowie beeinflussen.

Zusammenfassend betrachtet, hängt der Erfolg hinsichtlich der Ahndung von Verkehrsdelikten ausländischer Fahrzeugführer in Zukunft auch ein Stück weit davon ab, in wie weit das Spannungsfeld zwischen den europäisch- bzw. national geltenden gesetzlichen Bestimmungen und deren Umsetzung in das praktische Verwaltungshandeln minimiert werden kann.

Thesen

- Die Richtlinie (EU) 2015/413 stellt für die grenzüberschreitende Verfolgung von straßenverkehrsrechtlichen Zuwiderhandlungen eine entscheidende Verfahrenserleichterung dar.
- Das österreichische Ordnungswidrigkeitenverfahren weist deutliche Parallelen aber ebenso Unterschiede im Vergleich zu der deutschen Verfahrensweise auf.
- Die Vollstreckungsmöglichkeiten für rechtskräftige Bußgeldentscheidungen im europäischen Raum finden derzeitig nur in einem geringen Maße Anwendung.
- Sächsische Behörden stehen neben einer Vielzahl an erfolgreichen Ahndungen von Verkehrsordnungswidrigkeiten ausländischer Fahrzeugführer im europäischen Raum auch verfahrensrechtlichen Herausforderungen gegenüber.

Anhangsverzeichnis

Anhang 1: CBE-Auskünfte gemäß Richtlinie 2015/413/EU	IX
Anhang 2: Anteile der CBE-Anfragen beim KBA im Jahr 2016	X
Anhang 3: Eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission seit 2015	XI
Anhang 4: Fragenkatalog für den Gemeindevergleich	XII
Anhang 5: Gesprächsprotokoll I vom 15. Dezember 2017	XIV
Anhang 6: Gesprächsprotokoll II vom 8. Februar 2018	XVII
Anhang 7: Informationsschreiben der Stadtverwaltung Chemnitz	XX
Anhang 8: Enforcement Statistik der ZBS der Stadt Chemnitz	XXIII
Anhang 9: Enforcement Statistik der ZBS Erzgebirgskreis	. XXIV
Anhang 10: Vergleich der Sanktionshöhen ausgewählter Mitgliedsstaaten der EU	XXV
Anhang 11: Statistische Zahlen - Vollstreckungsersuchen im BfJ	. XXVI
Anhang 12: Medieninformation der Polizeidirektion Zwickau	XXVIII

Anhang

Anhang 1: CBE-Auskünfte gemäß Richtlinie 2015/413/EU



Kraftfahrt-Bundesamt

Erteilung von CBE-Auskünften gemäß Richtlinie 2015/413/EU

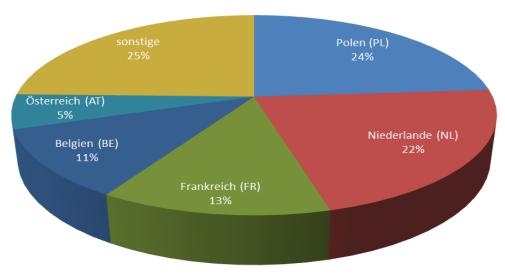
Stand: 17.07.2017

Staat	*	erteilt Auskunft	Bemerkungen
Belgien	В	Ja	
Bulgarien	BG	Ja	
Dänemark	DK	Nein	Frist zur Umsetzung bis 06.05.2017 Die Aufnahme des produktiven Betriebs steht noch aus.
Deutschland	D	Ja	
Estland	EST	Ja	
Finnland	FIN2	Ja	
Frankreich	F2	Ja	
Griechenland	GR	Ja	
Großbritannien	GB	Ja	
Irland	IRL	Nein	Frist zur Umsetzung bis 08.05.2017 Die Aufnahme des produktiven Betriebs steht noch aus.
Italien	I	Ja	
Kroatien	HR	Ja	
Lettland	LV	Ja	
Litauen	LT	Ja	
Luxemburg	L2	Ja	
Malta	М	Ja	
Niederlande	NL	Ja	
Österreich	Α	Ja	
Polen	PL	Ja	
Portugal	Р	Nein	
Rumänien	RO2	Ja	
Schweden	S	Ja	
Slowakei	SK	Ja	
Slowenien	SLO	Ja	
Spanien	E	Ja	
Tschechien	CZ	Ja	
Ungarn	Н	Ja	
Zypern	CY	Ja	

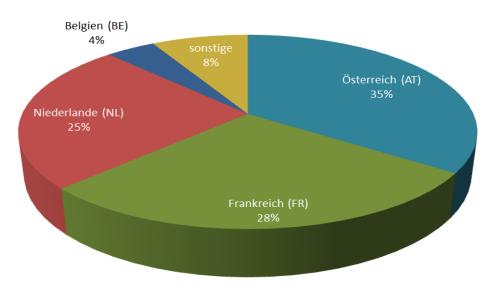
^{*} Für die Adressierung einer CBE-Anfrage zu verwendendes Nationalitätszeichen

Anhang 2: Anteile der CBE-Anfragen beim KBA im Jahr 2016

Anteile ausgehender CBE-Anfragen nach Abfragestaat in 2016



Anteile eingehender CBE-Anfragen nach Anfragestaat in 2016



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.): Bericht zu aktuellem Sachstand, Internationaler Datenaustausch nach der Enforcement-Richtlinie, 2017, Folie 9; 10.

Anhang 3: Eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission seit 2015

Infringement number	Decision date	Member State	Policy area/ Department in charge	Title	Decision type	Active inf- ringement	Non- communi- cation cases
20140205	28. Mai 2015	Slovenia	Mobility and Transport	Directive 2011/82/EU oft he European Parliament and oft he Council of 25 October 2011 facilitating the crossborder exchange of information on roadsafety-related traffic offences	Closing oft he case	No	Yes
20170373	7. De- zember 2017	Irland	Mobility and Transport	Directive (EU) 2015/413 oft he European Parliament and oft he Council of 11 March 2015 facili- tating the crossborder exchange of information on road-safety- related traffic offences Text with EEA relevance	Closing oft he case	No	Yes
20172085	25. Januar 2018	Portugal	Mobility and Transport	Directive (EU) 2015/413 oft he European Parliament and oft he Council of 11 March 2015 facili- tating the crossborder exchange of information on road-safety- related traffic offences	Closing oft he case	No	No

Quelle: Europäische Kommission: Applying EU law, Infringements, Infringement decisions, 2018.

Anhang 4: Fragenkatalog für den Gemeindevergleich

Grundlage: Richtlinie (EU) 2015/413 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte.

Hintergründe:

Wie ordnen Sie die Richtlinie hinsichtlich ihrer Inhalte ein? – Hat sie Verbesserungen gebracht, erleichtert sie die Arbeit/Verfolgung maßgeblich?

Wo sehen Sie Stärken und Schwächen der Richtlinie, insbesondere für ihre praktische Umsetzung?

Wie entwickelte sich die Vorgehensweise der Landkreise/ Gemeinden seit in Kraft treten der Richtlinie im Jahr 2015?

Wurden Sie mit der Umsetzung der Richtlinie "allein" gelassen? – Anforderungen gegenüber des Freistaates Sachsen (der Bundesrepublik Deutschland)?

Gab es vor der Richtlinie mehr oder weniger Verkehrsdelikte ausländischer Fahrzeugführer? – Da Sie jetzt wissen, dass Sie über die Landesgrenzen hinweg verfolgt werden?

Können Sie eine Aussage zu der Zahl der jeweiligen Verstöße treffen (Rotlicht- und Geschwindigkeitsverstöße sollen dabei im Mittelpunkt stehen)?

Beeinflusst die geografische Lage oder infrastrukturbedingte Gegebenheiten (Unternehmen, Autobahnanbindung, etc.) die Zahl der ausländischen Verkehrsverstöße?

Inhalte:

Wo suchen Sie Postleitzahlen/Straßen ausländischer Fahrzeugführer?

Wie gehen Sie vor, wenn eine Verwarnung/Bußgeld nicht zugestellt/nicht bezahlt wird?

Nutzen Sie eigene oder die von der Richtlinie vorgegebene Informationsschreiben? – Wenn eigene Informationsschreiben genutzt werden, bitte erläutern Sie kurz die Entstehung/Entwicklung dieser und Gründe für die jeweilige Vorgehensweise.

Bestehen konkrete Erfahrungen mit Tschechien oder einem anderen EU-Land hinsichtlich der Kommunikation (Umsetzung, Vorgehensweise mit der Thematik)?

Wie wird mit nicht beantworteten Verwarnungen/Bußgeldern ausländischer Fahrzeugführer umgegangen?

Inwieweit bestehen Erfolge bei der Vollstreckung von Bußgeldbescheiden/Gerichtsverfahren?

Wie gehen Sie mit Sprachbarrieren um (fremdsprachige Anhörbogen, Anrufe von Haltern)?

Würden Sie sich einen besseren Austausch mit anderen Kommunen wünschen? Wo denken Sie, könnten sich verschiedene Kommunen ergänzen?

Anhang 5: Gesprächsprotokoll I vom 15. Dezember 2017

Zentrale Bußgeldstelle Chemnitz, Düsseldorfer Platz 1, 09111 Chemnitz, Sachgebietsleiterin Allgemeine Ordnungswidrigkeiten und Verkehrsordnungswidrigkeiten Frau Ende, Freitag 15. Dezember 2017, 10 Uhr

 Zusendung der Enforcement Statistik, Zeitraum 2016/2017, Zentrale Bußgeldstelle Chemnitz an die Landesdirektion Sachsen, nachträglich vereinbart (siehe Anhang 7)

Beantwortung der Fragen des Vergleiches:

Themenbereiche

Vorteile/ Nachteile hinsichtlich der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413:

- Verwaltungsbehörden wurden weitestgehend mit der praktischen Umsetzung allein gelassen, Übermittlung der Informationsschreiben in verschiedenen Landessprachen durch das Bundesinnenministerium, Vorgabe der Übermittlung einer Statistik an die Landesdirektion Sachsen
- viel mehr Straßenverkehrsdelikte können geahndet werden, ausländische Halter/ Fahrzeugführer zahlen gut, steht in Relevanz zum zusätzlichen Aufwand
- bei Polizeikontrollen war die Ahndung schon immer möglich, Halter war bekannt
- bei stationären Blitzern nur Kennzeichen und Foto → erschwerte Verfolgung
- der Halter wird ermittelbar, Kennzeichen waren bereits zuvor lesbar
- Problem: Halterhaftung in Deutschland

Ahndung ausländischer Fahrzeugführer vor Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2015/413:

- nur wenn sie von der Polizei angehalten wurden, konnten sie auch verfolgt werden, sonst fand kein europäische Datenaustausch statt (Sicherheitsleistung)
- bilaterale Abkommen

Halterdatenaustausch und technische Voraussetzungen:

- Übertrag von Daten gestaltet sich schwierig, es kommen nicht alle Informationen immer vollständig vom KBA
- Anwendungsprogramm Zentrale Bußgeldstelle Chemnitz: EurOwiG
- Erzgebirgskreis und die Landeshauptstadt Dresden nutzen ein anderes Fachprogramm: WiNOWiG

Einfluss der geografischen Lage des Ahndungsgebietes bzw. der infrastrukturbedingten Gegebenheiten auf die Zahl der ausländischen Verkehrsverstöße:

- Ja, weniger Franzosen als z.B. in Aachen, Grenzverkehr, in Chemnitz viel Tschechien
- In der Mitte von Deutschland anders als an den Grenzen.
- mögliches Untersuchungsziel: Vergleich unterschiedlicher Übersichten in verschiedenen Städten

Vorgehensweise bei nicht zustellbaren Verwarnungen bzw. Bußgeldbescheiden:

- Verwarnung wird nach zweimaligem Zustellungsversuch eingestellt, einfacher Brief
- Kosten-Nutzen Abwägung, Ermittlungsprobleme, Opportunitätsprinzip, Einschreiben mit Auslandsschein (rosafarbene Karte kommt zurück oder nicht → Vollstreckungsvoraussetzung)

Informationsschreiben für die ausländischen Fahrzeughalter:

- teilweise fehlerhafte Übersetzungen in den mit der Richtlinie übermittelten Informationsschreiben gemeinsam
- Bußgeldstelle Chemnitz versendet eine deutsche Anhörung und das fremdsprachige Informationsschreiben
- auf dem Anhörbogen ist ein Foto, auf dem Informationsschreiben nicht
- der Anhörbogen bedeutet eine Unterbrechung der Frist bei tatsächlichem Fahrzeugführer

Wirkung Infoschreiben zunächst unklar

Allgemeine Erfahrungen aus der Ahndung ausländischer Fahrzeugführer:

- Halter wenden sich oft per Mail an die Bußgeldstelle Chemnitz
- oft wird die Thematik Bußgeldkatalog als Begründung benutzt
- Ungleichbehandlung? Hier wird an eine Person geschickt, bei der unklar ist, ob es sich um den Richtigen Betroffenen handelt, bei Deutschen Haltern wird ohne Bild kein Schreiben verschickt
- Umwandlung auch bei Führerscheinen möglich, Umwandlungen sind nicht festgeschrieben, Ermessen wird so ausgespielt, dass es für die Stadt am besten ist
- Punkte können nur bei vollständigen Halterdaten vergeben werden wenn Geburtsort bei Halterdaten fehlt, können diese in Flensburg nicht eingetragen werden
- meisten Ahndungen im Geschwindigkeitsbereich

Erfahrungen und Erfolge bei der Vollstreckung von Bußgeldbescheiden:

- Rahmenbeschluss Geld, macht Zentrale Bußgeldstelle Chemnitz nicht selber, Zuständigkeit beim Kassen und Steueramt der Stadt Chemnitz, diese übernimmt die Vollstreckung für alle städtischen Forderungen
- Abhängigkeit: Höhe und Land
- Fragestellungen: Ist möglicherweise die Barriere zu hoch? Müssten Änderungen vorgenommen werden? - Zustellung muss nachgewiesen werden – Rücksendung des Auslandsrückscheines
- das Geld bleibt in jeweiligen Wohnortland des Betroffenen fließt nicht nach zur Stadtverwaltung Chemnitz zurück

Sprachbarrieren fremdsprachiger Anhörbogen/ telefonische Kommunikation:

 Google Übersetzer, es kommen ausländische Anhörbogen, Englisch Sprachkurse wurden realisiert, zwei Kurse A1 und A2, auch ein B Kurs für die ganze Stadtverwaltung Chemnitz, gute Resonanz

Austausch der Kommunen:

 Erfahrungsaustausch zwischen verschiedenen ZBS findet statt, Dresden, Leipzig, Chemnitz, Mai 2018

Anhang 6: Gesprächsprotokoll II vom 8. Februar 2018

Zentrale Bußgeldstelle, Landratsamt Erzgebirgskreis, Paulus-Jenisius-Straße 24 09456 Annaberg-Buchholz, Sachgebietsleiter Herr Ullrich, 8. Februar 2018, 8.30 Uhr

- Vorstellung des Bearbeitungsprogrammes WiNOWiG, Funktionsweise
- Vorteile und Nachteile des Anwendungsprogrammes
- Zusendung des CBE-Berichtes, Zeitraum 2016/2017, Zentrale Bußgeldstelle des Landratsamtes Erzgebirgskreis an die Landesdirektion Sachsen, nachträglich vereinbart (siehe Anhang 8)

Beantwortung der Fragen des Vergleiches: Themenbereiche

Vorteile/ Nachteile hinsichtlich der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413:

- Verbesserungen hinsichtlich Gleichbehandlung Inländer/Ausländer
- durch die Richtlinie wurden Halterauskünfte für alle Fahrzeuge in der EU möglich
- Verwaltungsbehörden wurden mit der Umsetzung allein gelassen,
 Vorgabe der Übermittlung einer Statistik an Landesdirektion Sachsen
- verbunden mit Mehraufwand, insbesondere durch die zusätzliche Formulare sowie die Sprachbarrieren
- bislang keine Regelung zu weiterführenden Fahrzeugführerermittlungen bzw. Zugriff auf Meldeämter (Adressen, Passfotos)
- Zustellung von Bußgeldbescheiden im Ausland ist nur mit Auslandsrückschein möglich – das kann verweigert oder auch nicht angenommen werden

Ahndung ausländischer Fahrzeugführer vor Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2015/413:

• Niederlande, Schweiz bilaterale Abkommen

Halterdatenaustausch und technische Voraussetzungen:

 Software (WiNOWiG – Hersteller: Schelhorn OWiG GmbH), im Wege des elektronischen Datenaustauschs über das KBA, Halterdaten werden vollständig übermittelt Einfluss der geografischen Lage des Ahndungsgebietes bzw. der infrastrukturbedingten Gegebenheiten auf die Zahl der ausländischen Verkehrsverstöße:

 ja, kann aber nur geschätzt und nicht zahlenmäßig fundiert nachgewiesen

Vorgehensweise bei nicht zustellbaren Verwarnungen bzw. Bußgeldbescheiden:

Verfahrenseinstellung

Informationsschreiben für die ausländischen Fahrzeughalter:

- Informationsschreiben wurden zentral vom Bundesinnenministerium (für die Softwareanbieter) zur Verfügung gestellt
- haben jedoch rechtlich grobe Mängel, Bußgeldbehörden wurden bei der Erstellung offensichtlich nicht oder ungenügend beteiligt
- § 27 StVG, Vorabzahlung bei Bußgeldern ist nicht rechtmäßig, stand zunächst in den Infoschreiben (ohne Rechtsgrundlage)
- falsche Rechtsmittel in den Infoschreiben, Rechtsmittelbelehrung berichtigt
- Anregungen zur Überarbeitung/Erstellung einer verbesserten Version wurde vom BMI abgelehnt
- keine, unzureichende Informationen über den Halter oder ungültige Kennzeichen, Fehlerquote schätzungsweise unter 10 Prozent
- Zahlschein wurde wieder eingeführt
- Verwarngeldzahlungsbeobachtung: Frist 28 Tage

Allgemeine Erfahrungen aus der Ahndung ausländischer Fahrzeugführer

- haben keine Rotlichtanlagen, Übersicht nur zu Geschwindigkeitsverstößen
- Problem: Zentralisierung/Dezentralisierung der Zentralen Bußgeldstellen

Erfahrungen und Erfolge bei der Vollstreckung von Bußgeldbescheiden:

- wird bislang kaum praktiziert, erste Verfahren werden gerade angeschoben
- 10 seitiges Vollstreckungsersuchen Elektronisches Formular zum Auslandersuchen- bei Bundesministerium für Justiz, zu lang
- Einarbeitung in das Anwendungsprogramm

Sprachbarrieren fremdsprachiger Anhörbogen/ telefonische Kommunikation:

- stellt sich als sehr aufwändig und schwierig dar
- keine Telefonnummern mehr auf den Informationsschreiben

Austausch der Kommunen:

- 20014 letzte offizielle Dienstberatung nach Kreisreform
- Zusammenarbeit mit Bautzen, Vogtlandkreis nur auf kollegialer Ebene
- Ansprechpartner Landesdirektion nicht gegeben, keine Rechtsaufsicht, keine Handlungsleitlinien, eigenes Engagement der Mitarbeiter gefragt
- Es sollte gemeinsam Druck auf den Freistaat Sachsen ausgeübt werden um
 - a) eine Initiative an das BMI zu starten, die Informationsschreiben zu verbessern
 - b) Regelungen zur Fahrzeugführerermittlung im Ausland, Regelungen zur besseren Zustellung von Bußgeldbescheiden im Ausland zu schaffen, sowie die Regelungen zur Vollstreckung zu effektiveren

Anhang 7: Informationsschreiben der Stadtverwaltung Chemnitz

Anhang 8: Enforcement Statistik der ZBS der Stadt Chemnitz

Statistik 1 an die Landesdirektion Sachsen

Berichterstatter: Zentrale Bußgeldstelle der Stadtverwaltung Chemnitz

Zeitraum: 2016/2017

		КВА	2016	2017
AT	(Österreich)	Α	250	226
BE	(Belgien)	В	30	59
BG	(Bulgarien)	BG	0	0
CY	(Zypern)	CY	0	0
CZ	(Tschechische Rep.)	CZ	374	2340
DK	(Dänemark)	DK	0	0
EE	(Estland)	EST	0	5
EL	(Griechenland)	GR	1	0
ES	(Spanien)	E	12	7
GB	(Großbritannien)	GB	2	6
FI	(Finnland)	FIN2	0	1
FR	(Frankreich)	F2	40	24
HR	(Kroatien)	HR	0	0
HU	(Ungarn)	Н	428	395
IE	(Irland)	IRL	0	0
IT	(Italien)	I	39	44
LT	(Litauen)	LT	93	97
LU	(Luxemburg)	LZ	0	5
LV	Lettland	LV	9	19
МТ	(Malta)	М	0	0
NL	(Niederlande)	NL	276	214
PL	(Polen)	PL	1483	1612
PT	(Portugal)	Р	0	0
RO	(Rumänien)	RO2	443	432
SE	(Schweden)	s	12	17
SK	(Slowakei)	SK	197	208
SI	(Slowenien)	SLO	1	24
	Summe (Deliktsart)		3690	5735

Anhang 9: Enforcement Statistik der ZBS Erzgebirgskreis

Statistik 2 an die Landesdirektion Sachsen

Berichterstatter: Zentrale Bußgeldstelle des Erzgebirgskreises

Zeitraum: 2016/2017

		КВА	2016	2017
AT	(Österreich)	A	168	387
BE	(Belgien)	В	99	202
BG	(Bulgarien)	BG	0	0
CY	(Zypern)	CY	0	0
CZ	(Tschechische Rep.)	CZ	489	4964
DK	(Dänemark)	DK	0	0
EE	(Estland)	EST	5	18
EL	(Griechenland)	GR	0	0
ES	(Spanien)	E	6	24
GB	(Großbritannien)	GB	0	171
FI	(Finnland)	FIN2	0	6
FR	(Frankreich)	F2	33	55
HR	(Kroatien)	HR	3	16
HU	(Ungarn)	Н	646	1068
IE	(Irland)	IRL	1	2
IT	(Italien)	I	39	81
LT	(Litauen)	LT	17	60
LU	(Luxemburg)	LZ	6	11
LV	Lettland	LV	4	21
MT	(Malta)	М	1	2
NL	(Niederlande)	NL	277	479
PL	(Polen)	PL	384	1017
PT	(Portugal)	Р	0	2
RO	(Rumänien)	RO2	524	996
SE	(Schweden)	s	20	49
SK	(Slowakei)	sĸ	534	1017
SI	(Slowenien)	SLO	14	38
	Summe (Deliktsart)	3270	10686	

Anhang 10: Vergleich der Sanktionshöhen ausgewählter Mitgliedsstaaten der EU

Staat	Tatbestand	Sanktion PKW/Euro		
Deutschland	a) Geschwindigkeitsüberschreitung Innerorts: 16- 20 km/h 41- 50 km/h Außerorts: 16- 20 km/h 41- 50 km/h b) Rotlichtverstoß < 1 Sek.	35 200 (2P+1 Monat FV) 30 160 (2P+ 1 Monat FV) 90 (1P)		
	>1 Sek. c) Telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung Quelle: siehe Punkt 4.2.	200(2P + 1 Monat FV) 100 (1P)		
Österreich	a) Geschwindigkeitsüberschreitung Innerorts: bis 20 km/h über 40 km/h Außerorts: 40-50 km/h über 50 km/h b) Rotlichtverstoß c) Telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung Quelle: Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 472-473, Rdnr. 1155; 1157.	OM 50 AV 29-60 AV ab 150 AV 150-300 SV 150-2180 OM 70 (+ mind. 2 wöchiges FV) OM 50		
Tschechien	a) Geschwindigkeitsüberschreitung b) Rotlichtverstoß c) Telefonieren am Steuer ohne Freisprecheinrichtung Quelle: Verband für bürgernahe Verkehrspolitik e.V.; Voigt: Bußgeldkatalog Tschechien – allgemeine Verkehrsregeln im Überblick, 2018 (a).	20-70 50-90 ab 100		
Niederlande	a) Geschwindigkeitsüberschreitung Innerorts: 10 km/h 20 km/h ab 31 km/h Außerorts: 10 km/h 20 km/h ab 31 km/h b) Rotlichtverstoß c) Telefonieren mit Handy ohne Freisprecheinrichtung Quelle: Beck; Berr; Schäpe: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, 2017, S. 449 ff., Rdnr. 1075.	70 168 325 65 178 308 230		

Anhang 11: Statistische Zahlen - Vollstreckungsersuchen im BfJ



Ihre Anfrage vom 5. Februar 2018; III 4 9520/13-II-35 41/2018

2 Nachrichten

<rb-geld-eingehend@bfj.bund.de>
An: marieweinhold96@gmail.com

Mi., 21. Feb. 2018 um 12:26

Sehr geehrte Frau Weinhold,

haben Sie Dank für Ihre E-Mail vom 5. Februar 2018.

Bevor ich auf die statistischen Zahlen der auf der Grundlage des Rahmenbeschlusses 2005/214/Jl des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (RB Geldsanktionen) gestellten Verfahren eingehe, will ich Ihnen einen kurzen Überblick über dieses doch recht neue europäische Instrument der Rechtshilfe geben.

Zuständigkeit des Bundesamtes für Justiz

Mit dem RB Geldsanktionen wurde erstmals ein europaweites, grenzübergreifendes Instrument der gegenseitigen Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen über Geldsanktionen geschaffen. Die Umsetzung des Rahmenbeschlusses ins nationale Recht in Irland und Griechenland steht derzeit noch aus, so dass ein Vollstreckungshilfeverfahren auf Grundlage des RB Geldsanktionen in diesen Staaten zurzeit nicht möglich ist.

In Deutschland erfolgte die Umsetzung des Rahmenbeschlusses im Wesentlichen im Gesetz über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG). Dieses überträgt dem Bundesamt für Justiz (BfJ) die Aufgabe als zentrale Bewilligungsbehörde bei der Vollstreckung grenzüberschreitender Geldsanktionen im EU-Raum.

Anwendungsbereich

Der sachliche Anwendungsbereich umfasst neben den rechtskräftig verhängten Geldstrafen für Straftaten und Geldbußen wegen Ordnungswidrigkeiten auch die Kosten, die in dem jeweiligen Straf- oder Bußgeldverfahren neben der Geldstrafe oder -buße auferlegt worden sind. Jedoch können Verfahrenskosten nur nach dem RB Geldsanktionen vollstreckt werden, wenn in der Hauptsache eine Geldstrafe oder Geldbuße in diesem Sinne verhängt wurde. Darüber hinaus ist der Anwendungsbereich des Rahmenbeschlusses auch für die neben einer rechtskräftig verhängten Geldstrafe bzw. Geldbuße festgesetzten Opferentschädigung, Verpflichtung zur Zahlungen an eine öffentliche Kasse oder an eine Organisation zur Unterstützung von Opfern eröffnet.

Der persönliche Anwendungsbereich des RB Geldsanktionen ist eröffnet, wenn die betroffene natürliche oder juristische Person ihren Sitz/Wohnsitz in einem EU-Mitgliedsstaat hat oder dort über Vermögen oder ein Einkommen verfügt.

An dieser Stelle weise ich darauf hin, dass die Zuständigkeit des BfJ erst dann eröffnet ist, wenn eine rechtskräftige (deutsche/ausländische) Entscheidung über eine Geldsanktion vorliegt. Das Ermittlungsverfahren ist nicht vom Anwendungsbereich dieses Rahmenbeschlusses umfasst.

Weitere Informationen zum Verfahren nach dem RB Geldsanktionen und den weiteren Aufgabenbereichen des BfJ finden Sie auf der Internetseite: www.bundesjustizamt.de.

III. Statistische Zahlen der Jahre 2016/2017

Im Jahre 2016 gingen beim BfJ insgesamt 11.537 Ersuchen aus dem EU-Ausland ein. Hiervon alleine wurden 11.405 Ersuchen aus den Niederlanden übersandt. Prozentual lagen knapp 99% der Ersuchen Straßenverkehrsdelikte zugrunde.

Auch im Jahr 2017, in welchem hier insgesamt 10.722 Ersuchen eingingen, wurde Deutschland allein aus den Niederlanden 10.577 mal um Vollstreckungshilfe ersucht. Ca. 98% der eingehenden Ersuchen in 2017 lagen Straßenverkehrsdelikte zugrunde.

Das BfJ erreichten in 2016 7.405 Anträge auf Vollstreckungshilfe. Hiervon wurden ca. 82% von deutschen Bußgeldbehörden gestellt. Auch im Jahr 2017 wurden von deutschen Behörden 8.175 Anträge auf Vollstreckungshilfe gestellt. Mit einem Anteil von knapp 85% kamen diese von deutschen Bußgeldbehörden.

Hinsichtlich Ihrer Anfrage zur Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte kann ich Ihnen in Ermangelung der Zuständigkeit des BfJ keine Informationen zukommen lassen.

lch hoffe, Ihnen mit diesen Angaben weitergeholfen zu haben. Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag

Katja Meier

Referat III 4 Grundsatzfragen, Verfahrensentwicklung und Qualitätsmanagement "Vollstreckungshilfe EU-Geldsanktionen"

Bundesamt für Justiz Adenauerallee 99 - 103 53113 Bonn

Tel.: +49 (0)228 99410 - 5370 Fax.: +49 (0)228 99410 - 5998 E-Mail: Katja.Meier@bfj.bund.de Internet: www.bundesjustizamt.de

Anhang 12: Medieninformation der Polizeidirektion Zwickau



Medieninformation

563 / 2017 Polizeidirektion Zwickau

ihr/e Ansprechpartner/in Oliver Wurdak Anett Münster

Durchwahl

Telefon: +49 375 428 - 4006 - 4007

Telefax: +49 375 428 - 2248

presse.pd-z @polizel.sachsen.de

Zwickau, 20. September 2017

Ausgewählte Meldung

Großkontrolle der Verkehrspolizei auf der Autobahn

BAB 72/Weischlitz, OT Großzöbern - (ow) Sächsische und tschechische Verkehrspolizisten haben am Mittwochnachmittag in einer dreistündigen Großkontrolle auf der Richtungsfahrbahn Chemnitz-Hof den gewerblichen Personen- und Güterverkehr überwacht und kontrolliert. Dies geschah im Rahmen eines durch die EU geförderten Projektes zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Unterstützt wurden daher die Zwickauer Beamten durch Polizisten aus Chemnitz und Karlovy Vary, insgesamt 18 an der Zahl.

Im Laufe der Kontrolle wurden 36 Fahrzeuge unter die Lupe genommen und dabei 22 Ordnungswidrigkeiten festgestellt. In zwei Fällen machten sich temporäre Untersagungen der Weiterfahrt notwendig, da ein Lkw-Auflieger zu hoch war und ein anderer Fahrer die notwendigen Papiere nicht bei sich hatte. Zur Lotsung der zu kontrollierenden Fahrzeuge aus dem fließenden Verkehr in die Kontrollstelle kamen die über das EU-Projekt beschafften Kräder der Chemnitzer Verkehrspolizei zum Einsatz.

Gleichzeitig wurde die Großkontrolle im Rahmen eines weiteren EU-Projektes zur koordinierten Öffentlichkeitsarbeit durch Pressesprecher aus Zwickau und Chemnitz medial begleitet.

Insgesamt konnten die Verkehrspolizisten aus Sachsen und der Tschechischen Republik ihre persönlichen Kontakte vertiefen und von den Kontrollpraktiken des jeweils anderen Landes lernen. Zudem wurde der gewerbliche Personen- und Güterverkehr wieder ein Stück sicherer.



Seite 1 von 1

Literaturverzeichnis

- Beck, Wolf-Dieter; Berr, Wolfgang; Dr. Schäpe, Markus; Kärger, Jost; Nissen, Michael; Heberlein, Markus: OWi-Sachen im Straßenverkehrsrecht, mit OWi Verfahren im Ausland. 7., neu bearbeitete Auflage Heidelberg: C. F. Müller GmbH, 2017
- Europäische Kommission: Applying EU law, Infringements, Infringement decisions. URL: http://ec.europa.eu/atwork/applying-eu-law/infringements-proceedings/infringement_decisions/index.cfm? lang_code=EN&typeOfSearch=true&active_only=0&noncom=0&r_dossier=&decision_date_from=&decision_date_to=&DG=&title=&submit=Search, Stand vom 16.03.2018
- Europäische Kommission: Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte. Brüssel: 2016
- **Europäische Kommission**: Bericht der Kommission, Kontrolle der Anwendung des EU-Rechts, Jahresbericht 2016. Brüssel : 2017
- Europäische Kommission: Factsheet, Vertragsverletzungsverfahren im Juli Teil 2: weitere Aufforderungsschreiben, 4. Mobilität und Verkehr, Straßenverkehrssicherheit: Kommission fordert Portugal auf, EU Vorschriften über den Informationsaustausch über Verkehrsdelikte anzuwenden. Brüssel : 2017, URL: europa.eu/rapid/pressrelease_MEMO-17-1936_de.pdf, Stand vom 16.03.2018
- **Kraftfahrt-Bundesamt**: EUCARIS, A. Was ist EUCARIS. Flensburg, URL: https://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/EUCARIS/eucaris_node.ht ml, Stand vom 15.03.2018
- **Kraftfahrt-Bundesamt**: Europäischer Halterdatenaustausch im Zeichen der Verkehrssicherheit.

URL: https://www.kba.de/DE/ZentraleRegister/ZFZR/Aufgaben/europaeischer_Halterdatenautausch_inhalt.html, Stand vom 16.03.2018

Sächsisches Staatsministerium des Innern, Abteilung 3, Öffentliche Ordnung und Sicherheit, Landespolizeipräsidium; Polizei Sachsen: EU-Projekt zur koordinierten Öffentlichkeitsarbeit unter Führung der sächsischen Polizei.

URL: https://www.polizei.sachsen.de/de/52100.htm, Stand vom 16.03.2018

Sächsisches Staatsministerium des Innern, Abteilung 3, Öffentliche Ordnung und Sicherheit, Landespolizeipräsidium; Polizei Sachsen: Gemeinsame Kontrolle von tschechischer und deutscher Polizei sowie des Zolls an Grenze im Vogtland. 2017,

URL: https://www.polizei.sachsen.de/de/53966.htm, Stand vom 16.03.2018

- **Schönke,** Adolf; Schröder, Horst: Strafgesetzbuch, Kommentar. 29. Auflage München: C.H. Beck oHG, 2014
- Verband für bürgernahe Verkehrspolitik e.V.; Voigt, Mathias: Bußgeldkatalog Tschechien allgemeine Verkehrsregeln im Überblick, Auszug aus dem tschechischen Bußgeldkatalog.

 URL: https://www.bussgeldkatalog.org/tschechien/,

Stand vom 16.03.2018 (a)

Verband für bürgernahe Verkehrspolitik e.V.; Voigt, Mathias: Geschwindigkeitsüberschreitung, Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit außerorts (Pkw), Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerorts (Pkw). URL:

https://www.bussgeldkatalog.org/geschwindigkeitsueberschreitung/, Stand vom 16.03.2018 (b)

Verband für bürgernahe Verkehrspolitik e.V.; Voigt, Mathias: Handy am Steuer: Strafe fürs Telefonieren beim Fahren, Neuer Bußgeldkatalog Handy am Steuer (seit dem 19.10.2017).

URL: https://www.bussgeldkatalog.org/handy/,

Stand vom 16.03.2018 (c)

Verband für bürgernahe Verkehrspolitik e.V.; Voigt Mathias: Qualifizierter Rotlichtverstoß – Ein besonders schweres Vergehen, Wann liegt ein qualifizierter Rotlichtverstoß vor?.

URL: https://www.bussgeldkatalog.org/qualifizierter-rotlichtverstoss/, Stand vom 18.03.2018 (d)

Wieser, Raimund: Handbuch des Bußgeldverfahrens. 7., überarbeitete Auflage Stuttgart: Richard Boorberg Verlag GmbH & Co KG, 2015

Quellenverzeichnis

- **Franke,** Jan-Dirk: Polizei will LKW und Busse wieder stärker kontrollieren. in: Freie Presse, Plauener Zeitung, 21. September 2017, S. 2
- **Kraftfahrt-Bundesamt**: Erteilung von CBE-Auskünften gemäß Richtlinie (EU) 2015/413, Stand vom 17. Juli 2017
- **Kraftfahrt-Bundesamt** (Hrsg.): Bericht zu aktuellem Sachstand, Internationaler Datenaustausch nach der Enforcement-Richtlinie (Richtlinie (EU) 2015/413), Powerpoint-Präsentation. Bund-Länder-Fachausschuss BLFA-StVO/OWi, Bonn: 18./ 19. Januar 2017, Folie 9 und 10
- Meier, Katja; Bundesamt für Justiz, Referat III 4 Grundsatzfragen, Verfahrensentwicklung und Qualitätsmanagement "Vollstreckungshilfe EU-Geldsanktionen", E-Mail: rb-geld-eingehend@bfj.bund.de, Anfrage Vollstreckungsersuchen hinsichtlich des RBGeld vom 21. Februar 2018
- **Polizeidirektion Zwickau**: Medieninformation, Großkontrolle der Verkehrspolizei auf der Autobahn, BAB 72/Weischlitz OT Großzöbern. Zwickau, 20. September 2017
- **Zentrale Bußgeldstelle,** Landratsamt Erzgebirgskreis, Paulus-Jenisius-Straße 24 09456 Annaberg-Buchholz, Gesprächsprotokoll vom 8. Februar 2018
- **Zentrale Bußgeldstelle,** Stadtverwaltung Chemnitz, Düsseldorfer Platz 1, 09111 Chemnitz, Gesprächsprotokoll vom 15. Dezember 2017

Rechtsquellenverzeichnis

- Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Januar 1991 (BGBI. Nr. 51/1991 S. 241), das zuletzt durch Artikel 1 des 161. Bundesgesetzes vom 31. Juli 2013 (BGBI. I Nr. 161/2013) geändert worden ist (Österreich)
- Beschluss 2008/615/JI des Rates vom 23. Juni 2008 zur Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, insbesondere zur Bekämpfung des Terrorismus und der grenzüberschreitenden Kriminalität (ABI. L 210 vom 6. August 2008, S. 1)
- Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 KFG. 1967) vom 23. Juni 1967 in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juli 1967 (BGBI. Nr. 267/1967 S. 1497), das zuletzt durch Artikel 25 des 40. Bundesgesetzes vom 12. April 2017 (BGBI. I Nr. 40/2017) geändert worden ist (Österreich)
- Bundesgesetz über das Verfahren der Verwaltungsgerichte (Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz VwGVG) in der Fassung der Bekanntmachung durch Artikel 1 des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetzes vom 13. Februar 2013 (BGBI. I Nr. 33/2013), das zuletzt durch Artikel 5 des 138. Bundesgesetzes vom 15. September 2017 (BGBI. I Nr. 138/2017) geändert worden ist (Österreich)
- Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz FSG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Oktober 1997 (BGBI. I Nr. 120/1997 S. 1487), das zuletzt durch das 15. Bundesgesetz vom 17. Januar 2017 (BGBI. I Nr. 15/2017) geändert worden ist (Österreich)
- Gesetz über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juni 1994 (BGBI. I S. 1537), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27. August 2017 (BGBI. I S. 3295) geändert worden ist
- Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBI. I S. 602), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 27. August 2017 (BGBI. I S. 3295) geändert worden ist
- Gesetz zu den Verträgen vom 27. April 1999 und 8. Juli 1999 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über grenzüberschreitende polizeiliche Zusammenarbeit, Auslieferung, Rechtshilfe sowie zu dem Abkommen vom 8. Juli 1999 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über Durchgangsrechte vom 25. September 2001 (BGBI. 2001 II S. 946), das durch Artikel 161 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBI. I S. 1474) geändert worden ist
- Gesetz zur Umsetzung des Rahmenbeschlusses 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen vom 18. Oktober 2010 in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Oktober 2010 (BGBI. I S. 1408)

- Internationales Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926 (RGBI. 1930 II ,S. 1234)
- Ordnungswidrigkeiten-Zuständigkeitsverordnung vom 16. Juni 2014 (SächsGVBI. S. 342), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Oktober 2015 (SächsGVBI. S. 627) geändert worden ist
- Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (ABI. L 76 vom 22. März 2005, S. 16)
- Richtlinie (EU) 2015/413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2015 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABI. L 68 vom 13. März 2015, S. 9)
- Richtlinie 2011/82/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABI. L 288 vom 5. November 2011, S. 1)
- Sechstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. November 2016 in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 2016 (BGBI. I 2016 S. 2722)
- Strafgesetzbuch (StGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3618) geändert worden ist
- Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBI. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 17. August 2017 (BGBI. I S. 3202) geändert worden ist
- **Straßenverkehrs-Ordnung** (StVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549) geändert worden ist
- Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) vom 6. Juli 1960 in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1960 (BGBI. Nr. 159/1960 S. 1897), die zuletzt durch Artikel 7 des 68. Bundesgesetzes vom 8. Juni 2017 (BGBI. I Nr. 68/2017) geändert worden ist (Österreich)
- Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie über die Durchführung des Kraftfahrgesetzes 1967 vom 30. November 1967 (Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 KDV. 1967) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Dezember 1967 (BGBI. Nr. 399/1967 S. 2461), die zuletzt durch die 221. Verordnung vom 21. August 2017 (BGBI. II Nr. 221/2017) geändert worden ist (Österreich)
- Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union in der konsolidierten Fassung des Vertrags von Lissabon vom 13.12.2007 (ABI. C 326 vom 26.10.2012, S. 47), zuletzt geändert durch den Beschluss des Europäischen Rates vom 11. Juli 2012 (ABI. L 204 vom 31. Juli 2012, S. 131)

- Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Amts- und Rechtshilfe in Verwaltungssachen vom 31. Mai 1988 (BGBI. 1990 II S. 357)
- Viertes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. August 2013 in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. August 2013 (BGBI. I S. 3310)

Eidesstattliche Versicherung

Eidesstattliche Versicherung

Ich versichere hiermit an Eides Statt, dass ich die vorgelegte Bachelor-Arbeit selbstständig verfasst, nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie alle Stellen der Arbeit, die wörtlich oder sinngemäß aus anderen Quellen übernommen wurden, als solche kenntlich gemacht habe und die Bachelor-Arbeit in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegt worden ist.

Die gedruckte und digitalisierte Version der Bachelor-Arbeit sind identisch.

Weinhold

Meißen, 26.03.2018

Unterschrift