Auto Club Europa

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag

Stellungnahmen zu den Arbeitskreisen I bis VII

Inhalt

Punktereform (Hintergrund)

Verkehrsmoral bessert sich – zumindest ein bisschen ... 3

Fact-Sheet „Punktesünder“ 7

Arbeitskreis I

„Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsrecht 17

Arbeitskreis II

MPU unter 1,6 Promille? 23

Alcolocks als milderes Mittel? 27

Fact-Sheet „Alkohol im Straßenverkehr“ 31

Arbeitskreis IV

Die Beschleunigung des Verkehrszivilprozesses 43

Arbeitskreis V

Neues Mess- und Eichwesen: Ausverkauf der Messsicherheit? 47

Arbeitskreis VI

Dashcam 51

Arbeitskreis VII

Reform des Fahrlehrerrechts 55

ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016

Punktereform

Verkehrsmoral bessert sich – zumindest ein bisschen

Stuttgart (ACE) 25. Januar 2016 – Die gute Nachricht vorweg: Die Zahl der Punktesünder in Flensburg ist seit 2013 kontinuierlich zurückgegangen. Zum Stichtag 1.1.2015 lag der Wert mit 8.630.907 Punktesündern deutlich unter dem historischen Höchststand von über 9 Mio. Eintragungen (1.1.2013). Auch die im Mai 2014 in Kraft getretene Punktereform konnte diese Entwicklung nicht bremsen. Das geht aus Zahlenmaterial des Kraftfahrtbundesamts (KBA) hervor, das der *ACE Auto Club Europa* kurz vor dem 54. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar ausgewertet hat. Danach konnte auch der seit 2006 anhaltende Trend zu häufigeren Eintragungen in den Jahren 2014 und 2015 gebrochen werden. Trotz der positiven Entwicklung gibt ACE-Rechtsexperte Hannes Krämer zu bedenken: „Immer noch hat fast jeder sechste Autofahrer ein Punktekonto in Flensburg. Vor allem Männer zwischen 25 und 44 fallen dabei besonders negativ auf. Auffällig sind die Tempoverstöße, Rasen gilt immer noch als Kavaliersdelikt, ist aber eine der häufigsten Unfallursachen.“

Trend durchbrochen – Die meisten Sünder sind zu schnell

In den vergangenen zehn Jahren ist die Anzahl der Punktesünder rasant gestiegen – von 8,2 Mio. Eintragungen (2006) auf über 9 Mio. Eintragungen (2013) – ein Plus von fast 11 Prozent innerhalb von sieben Jahren. Dieser Trend konnte mit 8,9 (2014) und 8,3 Mio. Eintragungen (2015) gestoppt und sogar umgekehrt werden. Insbesondere Alkohol und Drogen spielten in den vergangenen Jahren eine offenbar geringere Rolle: Seit 2006 sank die Zahl der Eintragungen hier um knapp 23 Prozent. Trotzdem sind Alkohol- und Drogendelikte Ursache für über 90 Prozent der Führerscheinentzüge.

Ein anderes Bild zeigt sich bei den Rasern: Nach Auswertung der KBA-Zahlen sind immer noch zwei Drittel aller Eintragungen (64 Prozent) auf Geschwindigkeitsüberschreitungen zurückzuführen. Der Druck auf das Gaspedal scheint sich nur unwesentlich zu lockern – zwischen 2006 und 2015 gingen die entsprechenden Eintragungen um gerade mal 4,7 Prozent zurück.

Nach Punktereform: Kein Anstieg der Eintragungen

Auch die im Mai 2014 in Kraft getretene Punktereform hat laut ACE nicht zu einem sichtbaren Anstieg der Eintragungen in die Flensburger Verkehrssünderkartei geführt. Zwar lag die Zahl der ab Mai geahndeten Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Kalenderjahr 2014 geringfügig höher als die Anzahl entsprechender Delikte in den ersten vier Monaten des Jahres. Zu berücksichtigen sind allerdings Schwankungen in den einzelnen Bundesländern.

Meiste Sünder im Nordosten

Bundesweit wurden im Jahr 2014 wegen schwerer Verkehrsverstöße gut 4,5 Millionen Eintragungen vorgenommen. Der Durchschnittswert für Deutschland beträgt 6.449 Eintragungen pro 100.000 Einwohner ab 15 Jahren. Ein Blick auf Zahlen der einzelnen Bundesländer offenbart jedoch gravierende regionale Unterschiede. Spitzenreiter sind danach die Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen mit bis zu 11.202 Delikten pro 100.000 Einwohner. Die Autofahrer im Saarland hingegen können als Vorbild dienen: Mit 3.759 punkterelevanten Verkehrsverstößen pro 100.000 Einwohnern liegen sie noch vor den Stadtstaaten Berlin (3.761) und Hamburg (4.684).

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

ACE Auto Club Europa

Daten und Fakten:

Punktesünder

Hintergrundinformationen für die Presse

1 Überblick

2 Zeitreihe: Bestand an Personen im VZR/FAER

3 Langzeitvergleich Delikte

4 Vergleich: Eintragungen VZR – FAER

5 Schwere der Delikte

6 Regionalzahlen: starke Abweichungen

7 Männer haben dreieinhalb Mal häufiger Punkte

1 Überblick

Von den geschätzten 54 Millionen Fahrerlaubnisinhabern ist aktuell fast jeder sechste durch punktebewehrte Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten aufgefallen. Dennoch wies das Fahreignungsregister des Kraftfahrt-Bundesamts zum Stichtag 1. Januar 2015 mit 8.630.907 eingetragenen Personen den niedrigsten Stand seit 2008 auf. Die zum 1. Mai 2014 durchgeführte Umstellung vom einstigen Verkehrszentralregister ZVR Fahreignungsregister zum Fahreignungsregister FAER hatte somit nicht zur Folge, dass mehr Führerscheininhaber mit Punkten in Flensburg belastet wurden. Positiv zu bewerten ist, dass die seit 2006 anhaltende Tendenz zu häufigeren Eintragungen gebrochen ist und seit zwei Jahren rückläufige Zahlen verzeichnet werden.

Seit 2006 sind die jährlichen Eintragungen von Verkehrsverstößen von 5,1 Millionen auf 4,5 Millionen zurückgegangen. Zwei Drittel aller Eintragungen (64 %) sind auf Geschwindigkeitsüberschreitungen zurückzuführen, was einem Minus von 4,7 Prozent entspricht. Deutlich besser waren die Werte bei den Vorfahrtsverletzungen (minus 21 %) und bei der Problemstellung Alkohol und Drogen. Hier sank die Zahl der Eintragungen seit 2006 um knapp 23 Prozent. Bei 87 Prozent der Eintragungen handelt es sich um Ordnungswidrigkeiten, die mit einem Punkt belegt sind. Straftaten spielten im FAER 2014 mit einem Anteil von 4,4 Prozent eine untergeordnete Rolle.

Im Bundesvergleich zeigen sich starke Abweichungen der in den einzelnen Ländern geahndeten Eintragungen. So wurden im Land Brandenburg drei Mal so viele Eintragungen nach Flensburg gemeldet wie im Saarland.

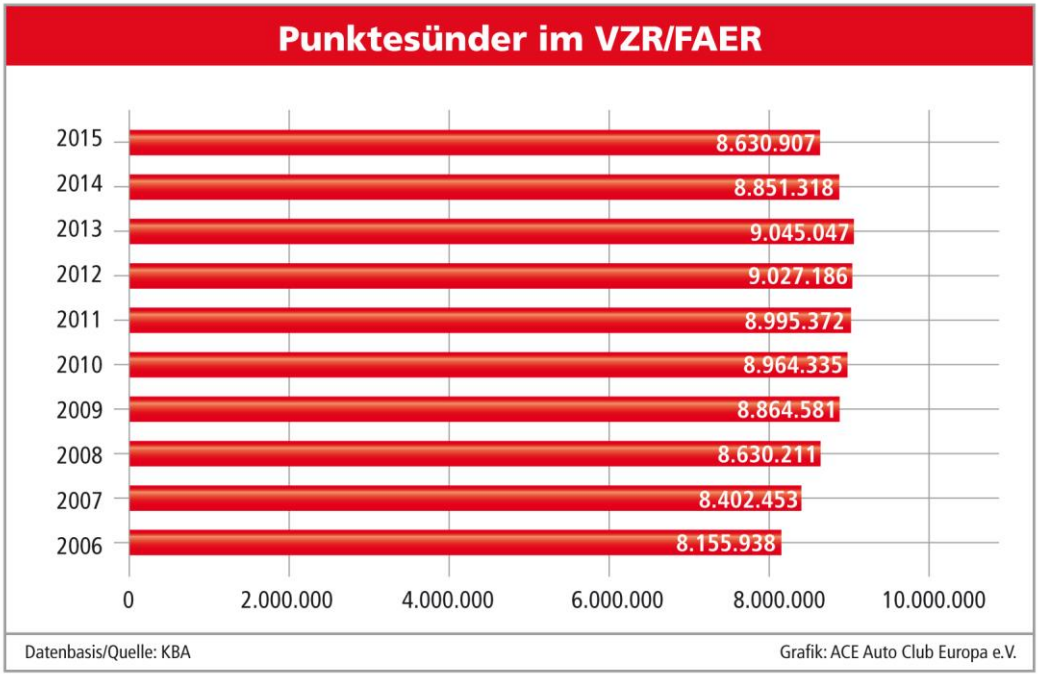
Männer weisen fast dreieinhalb Mal so viele Eintragungen in Flensburg auf wie Frauen. Auf die höchste Quote bringen es männliche Verkehrsteilnehmer im Alter zwischen 25 und 44 Jahren. Auffallend ist, dass im Vergleich zu den Werten von 2013 Rückgänge bei beiden Geschlechtern in den Eintragungen der Altersgruppen bis zu 44 Jahren zu verzeichnen sind.

2 Zeitreihe: Bestand an Personen im VZR/FAER

Von den geschätzten 54 Millionen Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhabern ist aktuell jeder sechste bzw. jeder sechste durch punktebewehrte Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten aufgefallen. Dennoch wies das Fahreignungsregister des Kraftfahrt-Bundesamts zum Stichtag 1. Januar 2015 mit 8.630.907 eingetragenen Personen den niedrigsten Stand seit 2008 auf. Die zum 1. Mai 2014 durchgeführte Umstellung vom einstigen Verkehrszentralregister ZVR Fahreignungsregister zum Fahreignungsregister FAER hatte somit nicht zur Folge, dass mehr Führerscheininhaber mit Punkten in Flensburg belastet wurden.

Die Punktereform brachte dennoch eine vergleichsweise hohe Anzahl von Zugängen und Löschungen mit sich. Während 789.891 Personen neu im Register aufgenommen wurden, fand gleichzeitig eine Tilgung von 816.573 Personen aus den Akten statt.

Positiv zu bewerten ist, dass die seit 2006 anhaltende Tendenz zu häufigeren Eintragungen gebrochen ist und seit zwei Jahren rückläufige Zahlen verzeichnet werden.



3 Langzeitvergleich Delikte

Seit 2006 sind die jährlichen Eintragungen von Verkehrsverstößen von 5,1 Millionen auf 4,5 Millionen zurückgegangen. Dies entspricht einer Reduzierung von knapp zwölf Prozent. Dieser Rückgang bezieht sich jedoch nicht auf alle Deliktgruppen.

Zwei Drittel aller Eintragungen (64 %) sind auf Geschwindigkeitsüberschreitungen zurückzuführen. Der Druck auf das Gaspedal scheint sich nur unwesentlich zu lockern – zwischen 2006 und 2015 gingen die entsprechenden Eintragungen um gerade mal 4,7 Prozent zurück.

Die Anzahl der Vorfahrtsverletzungen sank im gleichen Zeitraum um annähernd 21 Prozent. Die Problemstellung Alkohol und Drogen spielte in den vergangenen Jahren eine offenbar geringere Rolle: Seit 2006 sank die Zahl der Eintragungen hier um knapp 23 Prozent.

Als Delikte auf weiterhin hohem Häufigkeitsniveau entpuppen sich Fahrerflucht und Fahren ohne Fahrerlaubnis.

Eintragungen von Verkehrsverstößen 2005 bis 2014 (VZR/FAER)

Jahr	Alkohol/ Drogen	Fahrer-flucht	Vorfahrts-verletzung	Fahren ohne Fahrerlaubnis	Tempo-übertretung	Vgl. Insgesamt
2005	214.000	35.000	459.000	85.000	2.989.000	4.882.000
2006	228.000	41.000	467.000	119.000	3.035.000	5.121.000
2007	209.000	37.000	408.000	127.000	2.772.000	4.653.000
2008	209.000	38.000	418.000	120.000	2.797.000	4.698.000
2009	191.000	32.000	395.000	106.000	2.886.000	4.741.000
2010	175.000	36.000	389.000	104.000	2.831.000	4.656.000
2011	171.000	37.000	372.000	106.000	2.917.000	4.761.000
2012	183.000	36.000	369.000	94.000	2.905.000	4.696.000
2013	177.000	37.000	357.000	111.000	2.724.000	4.485.000
2014	176.000	34.000	370.000	95.000	2.891.000	4.525.000

Anzahl gerundet; Datenbasis/Quelle: KBA — Grafik: ACE Auto Club Europa e.V.

4 Vergleich: Eintragungen VZR – FAER

Die im Mai 2014 in Kraft getretene Punktereform hat nicht zu einem sichtbaren Anstieg der Eintragungen in die Flensburger Verkehrssünderkartei geführt. Dies wird beim Vergleich der vom KBA veröffentlichten Zahlen zu Eintragungen ins Verkehrszentralregister bzw. ins Fahrerlaubnisregister belegt. Zwar lag die Zahl der ab Mai geahndeten Ordnungswidrigkeiten und Straftaten geringfügig höher als die Anzahl entsprechender Delikte in den ersten vier Monaten des Jahres. Zu berücksichtigen sind allerdings Schwankungen in den einzelnen Bundesländern. Darüber hinaus kann sich die Ahndung von Straftaten durch die Gerichtsbarkeit über längere Zeiträume hinziehen.

Eintragungen in VZR/FAER in 2014

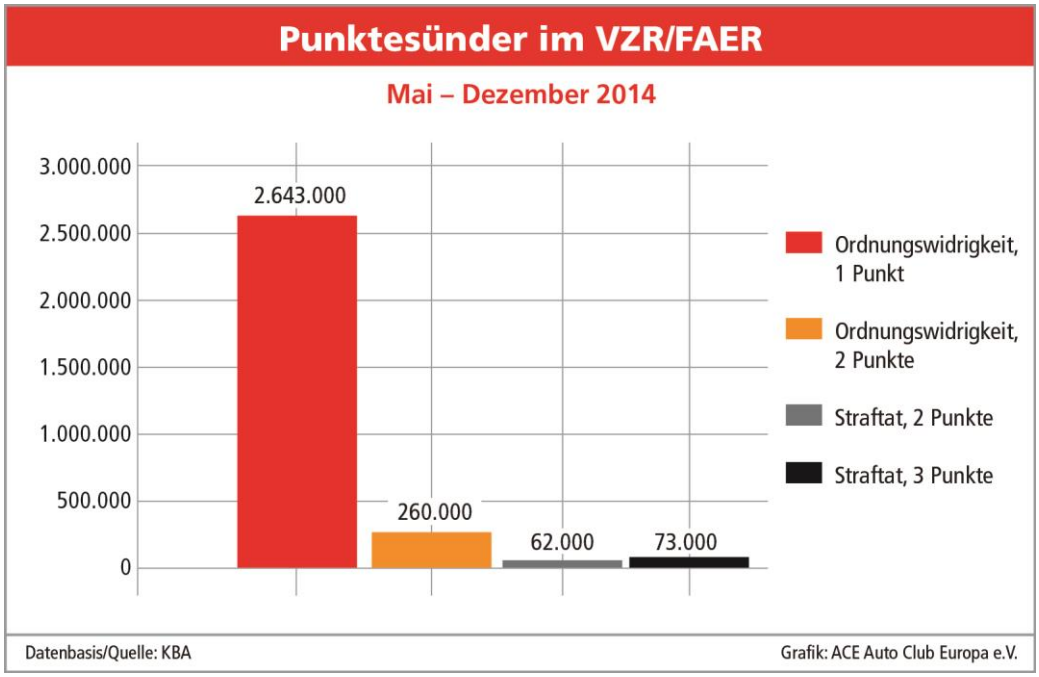
Bundesland	VZR			FAER		
	Ordnungs-widrigkeit	Straftat	gesamt	Ordnungs-widrigkeit	Straftat	gesamt
Baden-Württemberg	161	17	178	346	20	366
Bayern	199	22	221	450	23	473
Berlin	33	4	37	71	4	75
Brandenburg	85	2	87	150	4	154
Bremen	15	0	15	26	1	27
Hamburg	22	1	24	45	2	47
Hessen	113	6	119	248	12	260
Mecklenburg-Vorp.	35	2	36	79	3	82
Niedersachsen	167	8	175	353	13	366
NRW	347	17	364	684	28	712
Rheinland-Pfalz	52	5	56	103	6	109
Saarland	11	1	12	20	1	21
Sachsen	52	4	57	111	6	117
Sachsen-Anhalt	26	2	28	62	3	66
Schleswig-Holstein	37	2	39	82	6	88
Thüringen	35	2	37	72	4	76
Insgesamt *	**1.390**	**96**	**1.486**	**2.903**	**137**	**3.039**

Anzahl in 1.000, hochgerechnet; *: Einschließlich ohne Angabe zum Sitz der mitteilenden Instanz in Deutschland bzw. mit Sitz im Ausland.

Datenbasis/Quelle: KBA Grafik: ACE Auto Club Europa e.V.

5 Schwere der Delikte

Nach der Änderung der StVO sieht die Gesetzgebung die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten mit einem oder zwei Punkten sowie die Ahndung von Straftaten im Straßenverkehr mit zwei oder drei Punkten vor. In den ersten acht Monaten (Mai bis Dezember 2014) des Fahreignungsregisters zeigt die Auswertung der punktebewehrten Eintragungen, dass es sich in 87 Prozent der Fälle um Ordnungswidrigkeiten handelt, die mit einem Punkt belegt sind. Nur ein Zehntel dieser Zahl entfällt auf Ordnungswidrigkeiten, die mit zwei Punkten geahndet werden. Nur bei 135.000 der gut drei Millionen Eintragungen handelt es sich um begangene Straftaten. Der Anteil der Straftaten mit drei Punkten liegt höher als der Anteil der Straftaten, für die nach der Punktereform zwei Punkte veranschlagt werden.



6 Regionalzahlen: starke Abweichungen

Bundesweit wurden im Jahr 2014 wegen schwerer Verkehrsverstöße gut 4,5 Millionen Eintragungen ins VZR bzw. ins FAER vorgenommen. Der Durchschnittswert für Deutschland beträgt 6.449 Eintragungen pro 100.000 Einwohner ab 15 Jahren. Ein Blick auf Zahlen der einzelnen Bundesländer offenbart jedoch gravierende regionale Unterschiede. So wurden im Land Brandenburg drei Mal so viele Eintragungen nach Flensburg gemeldet wie im Saarland.

Das Saarland ist das Bundesland mit der geringsten Zahl von punkteträchtigen Verkehrsauffälligkeiten. Mit 3.759 Delikten pro 100.000 Einwohner wird knapp der Spitzenplatz gegenüber dem Stadtstaat Berlin behauptet. Schon mit deutlichem Abstand folgt Hamburg (4.684 Eintragungen pro 100.000 Einwohner).

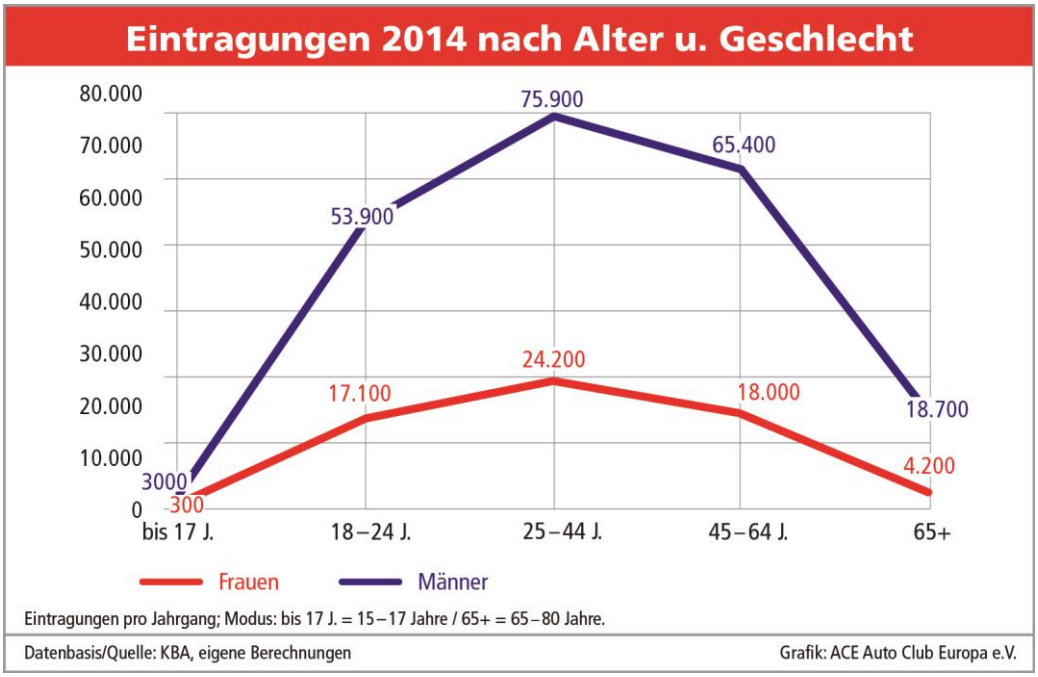
Die meisten Eintragungen wurden in Niedersachsen (8.026/100.000 EW) und Mecklenburg-Vorpommern (8.466/100.000 EW) verzeichnet. Mit 11.202 Eintragungen auf 100.000 Einwohner des Bundeslandes liegt Brandenburg klar an der Spitze der schweren Verkehrsvergehen.

Eintragungen von Verkehrsverstößen nach Bundesländern VZR/FAER in 2014			
Bundesland	**Delikte**	**Bevölkerung ab 15 J.**	**Delikte pro 100.000 EW**
Saarland	33.000	877.874	3.759
Berlin	112.000	2.978.007	3.761
Hamburg	71.000	1.515.846	4.684
Sachsen-Anhalt	94.000	1.991.477	4.720
Rheinland-Pfalz	166.000	3.477.648	4.773
Sachsen	174.000	3.551.051	4.900
Schleswig-Holstein	127.000	2.446.529	5.191
Thüringen	113.000	1.907.013	5.925
Baden-Württemberg	544.000	9.165.721	5.935
Bayern	694.000	10.918.905	6.356
Deutschland *	4.525.000	70.160.934	6.449
Nordrhein-Westfalen	1.076.000	15.224.745	7.067
Hessen	379.000	5.234.475	7.240
Bremen	42.000	576.517	7.285
Niedersachsen	541.000	6.740.828	8.026
Mecklenburg-Vorpommern	119.000	1.405.681	8.466
Brandenburg	241.000	2.151.317	11.202
Anzahl hochgerechnet und gerundet; *: Einschließlich ohne Angabe zum Bundesland.			
Datenbasis/Quelle: KBA, Destatis, eigene Berechnungen			Grafik: ACE Auto Club Europa e.V.

7 Männer haben dreieinhalb Mal häufiger Punkte

Männer weisen fast dreieinhalb Mal so viele Eintragungen in Flensburg auf wie Frauen. Auf die höchste Quote bringen es männliche Verkehrsteilnehmer im Alter zwischen 25 und 44 Jahren. Pro Jahrgang verzeichnete das KBA im Jahr 2014 75.900 Eintragungen. Während die Altersklasse zwischen 45 und 64 Jahren es immer noch auf beträchtliche 65.400 Eintragungen pro Jahrgang bringt, sind die Altersklassen bis 17 Jahre und über 65 Jahren deutlich unauffälliger. Bei den Frauen sticht ebenfalls die Altersklasse zwischen 25 und 44 Jahren negativ hervor, fast gleichwertig gefolgt von den 45- bis 64-Jährigen und den 18- bis 24-Jährigen.

Auffallend ist, dass im Vergleich zu den Werten von 2013 Rückgänge bei beiden Geschlechtern in den Eintragungen der Altersgruppen bis zu 44 Jahren zu verzeichnen sind. In besonderem Maße gilt dies für die männlichen Fahrer bis 17 Jahre, die 31 Prozent weniger Eintragungen aufwiesen. Den höchsten prozentualen Zuwachs gab es bei den weiblichen Verkehrsteilnehmern über 65 Jahren (plus neun Prozent), was vermutlich der durch den demografischen Wandel bedingten vermehrten Teilnahme am motorisierten Verkehr geschuldet ist.



ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016

Arbeitskreis I: Moderne Messmethoden und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht

Vom Piksen zum Pusten: ACE regt Zulassung der Atemanalyse im Strafverfahren an

Stuttgart/Goslar (ACE) 27.–29. Januar 2016 – Der *ACE Auto Club Europa* regt an, die Promillemessung per Atemkontrolle auch im Strafverfahren zuzulassen. Angesichts deutlicher Fortschritte in der Messtechnik sagte ACE-Rechtsexpertin Yasmin Domé auf dem 54. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar: „Eine Blutabnahme erscheint beim Nachweis folgenloser Alkoholfahrten und in Anbetracht der immer zuverlässigeren Messmethoden nicht mehr in allen Fällen zeitgemäß. Die Bundesregierung sollte nun schnellstmöglich ihr Versprechen aus dem Koalitionsvertrag wahr machen und bei einfachen Verkehrsdelikten verzichten, soweit es die moderne Messtechnik zulässt. Lediglich bei gravierenden Werten, also bei Erreichen der 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration (BAK), sollte weiter eine Blutprobe erforderlich sein.“

Aus Sicht des Clubs ist es dafür einerseits nötig, dass die Geräte den Anforderungen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt entsprechen. Andererseits müssen auch entsprechende Promille-Grenzwerte für die Atemanalyse definiert werden. Diese seien bisher nur für Blutalkoholwerte definiert und könnten nicht direkt umgerechnet werden. Aus Sicht des ACE sprechen folgende Argumente für eine Alkoholkontrolle per Atemalkohol-Messgerät:

- Weniger Bürokratie und effizienteres Vorgehen gegen Alkoholmissbrauch: Die heute oftmals notwendige richterliche Anordnung kann bei den meisten Taten entfallen, da keine Blutprobe notwendig ist. Das spart Zeit und Aufwand: Insbesondere im ländlichen Bereich können zwischen dem Verdacht einer Alkoholfahrt, der richterlichen Anordnung und dem Eintreffen des Arztes Stunden liegen. In dieser Zeit ist die Ordnungskraft gebunden und die Freiheit der beschuldigten Person eingeschränkt.

- Weniger unnötige Eingriffe in die körperliche Integrität der Beschuldigten: Eine Blutabnahme erscheint in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Messmethoden nicht mehr in allen Fällen zeitgemäß und schon gar nicht erforderlich. Aufgrund verbesserter Messmethoden muss die körperliche Integrität heute nicht mehr verletzt werden. Eine Blutabnahme sollte allerdings aufgrund der physiologischen Divergenzen der Beschuldigten stets bei gravierender Alkoholisierung weiterhin erhoben werden. Der ACE spricht sich insoweit auf eine Anhebung des Gefahrengrenzwertes von 0,5 auf 0,8 mg/l Atemalkoholkonzentration (AAK) aus[1].

- Mehr Transparenz im Messverfahren: Der Atemalkohol-Messwert kann vom Beschuldigten selbst abgelesen werden und wird unmittelbar nach der Messung durch einen Messzettel dokumentiert.

- Verkehrspädagogische Effekte: Auch aus verkehrspädagogischer Sicht ist es wesentlich sinnvoller, den Beschuldigten direkt mit seinem Vergehen zu konfrontieren und nicht zeitlich versetzt mit den Konsequenzen zu konfrontieren.

Der ACE befürwortet das Bestreben der Koalition, die Blutentnahme auf Wunsch des Beschuldigten stets anzubieten, um das Ergebnis der Atemalkoholmessung zu überprüfen. Aus Sicht des ACE eignet sich die Atemalkohol-Messung insbesondere für sogenannte „folgenlose Trunkenheitsfahrten“, das heißt, bei Messwerten unterhalb 0,8 mg/l AAK einer Fahrt ohne Verkehrsgefährdung und einer

[1] Das entspricht einer Anhebung des Gefahrengrenzwertes von 1,0 auf 1,6 Promille. Juristisch wird der Umrechnungsfaktor 2000:1 zugrunde gelegt – 0,5 Promille BAK entsprechen einem AAK von 0,25 mg/l.

Überprüfung im Rahmen einer regulären Verkehrskontrolle – beispielsweise im Rahmen von polizeilichen Schwerpunktaktionen. Bei Delikten, welche über Trunkenheitsfahrten gemäß § 316 StGB hinausgehen, soll die Polizei weiter die Möglichkeit haben – nach richterlicher Anordnung – eine Blutprobe zu entnehmen.

Hintergrund

Gesetzliche Grundlagen

Heute wird bei Verdacht einer alkoholbedingten Verkehrsstraftat eine Blutprobe entnommen, Grundlage dafür ist § 81 a StPO. Dies stellt bei den heute zugelassenen Messmethoden immer einen körperlichen Eingriff dar, was Verhältnismäßigkeit und Entnahme angeht. Daher unterliegt die Blutprobe rechtlich hohen Anforderungen. So darf die Blutprobe beispielsweise nur nach ausdrücklich erklärtem Einverständnis des Beschuldigten und nach Belehrung über die Freiwilligkeit der Blutentnahme und den Tatvorwurf vom Beschuldigten genommen werden. Willigt dieser nicht ein, so ist eine richterliche Entscheidung über die Anordnung der Blutprobe einzuholen. Nur wenn ein begründeter Verdacht besteht, wird diese Anordnung vom Richter getroffen. Verstöße gegen diesen Richtervorbehalt haben in der Regel die Nichtverwertbarkeit des ermittelten Blutalkoholwertes zur Folge.

In Verkehrsordnungswidrigkeiten-Verfahren (Verstoß gegen § 24 a Absatz 1 StVG) ist ein mittels AAK-Test gewonnener Wert ausreichend und gerichtsverwertbar, wenn dieser erstens unter Einsatz eines standardisierten Messverfahrens durchgeführt wird und zweitens eine Belehrung über den Tatvorwurf und die Freiwilligkeit der Messung stattfindet.

Rechtliche Folgen

Die Konsequenzen einer Alkoholfahrt sind gravierend: Wegen Trunkenheit im Straßenverkehr können motorisierte Verkehrsteilnehmer bereits unter dem Schwellenwert von 0,5 Promille belangt werden. Nämlich dann, wenn sie mit 0,3 bis

0,5 Promille im Blut einen Fahrfehler begehen oder Ausfallerscheinungen zeigen. Ist das Gericht später der Ansicht, dass der Fahrfehler im nüchternen Zustand nicht passiert wäre, wird neben einer Geldstrafe in der Regel auch die Entziehung der Fahrerlaubnis ausgesprochen und eine mindestens dreimonatige Sperrfrist für die Wiedererteilung verhängt. Kommt es zu einem Verkehrsunfall, drohen drei Punkte im Fahreignungsregister; eine Geld- oder Freiheitsstrafe (bis zu 5 Jahre) sowie Führerscheinentzug mit einer Sperrfrist von mindestens drei Monaten.

Fahrer, deren Blutalkoholwert zwischen 0,5 und 1,09 Promille liegt, werden mit einem Bußgeld von 500 Euro, zwei Punkten im Fahreignungsregister und einem Fahrverbot von einem Monat bestraft. Wiederholungstäter müssen mit einem Bußgeld von bis zu 1.500 Euro und einem Fahrverbot von bis zu drei Monaten rechnen. Dies gilt allerdings nur dann, wenn keine Anzeichen von Fahrunsicherheit festgestellt werden. Nicht erst bei einem Unfall, sondern schon bei Fahrfehlern geht die Gesetzgebung von einer strafbaren Handlung aus. Drei Punkte in Flensburg, eine Geld- oder Freiheitsstrafe (bis zu 5 Jahre) und eine Sperrfrist von mindestens drei Monaten folgen.

Ab 1,1 Promille gilt der Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit. Wer dennoch Auto fährt, begeht eine Straftat. Konsequenzen sind eine Geldstrafe oder sogar eine Freiheitsstrafe. Der Führerschein ist weg und kann erst nach einer vom Gericht verfügten Zeit und nach Absolvierung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) erneut gemacht werden.

Fahranfänger, die vor Vollendung ihres 21. Lebensjahres und in der Probezeit mit bis zu 0,5 Promille im Blut gestoppt werden, erwartet ein Bußgeld in Höhe von 250 Euro. Dazu kommt ein Punkt in Flensburg.

Entwicklung der alkoholbedingten Unfälle in Deutschland

Zwar ist der Anteil an alkoholbedingten Unfällen in den vergangenen Jahren zurückgegangen, trotzdem verunglückten im Jahr 2014 260 Verkehrsteilnehmer tödlich, über 4.600 trugen schwere Verletzungen davon. Seit 1980 sind in Deutschland mehr als 50.000 Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr ums Leben gekommen, das entspricht der Einwohnerzahl einer mittelgroßen Stadt wie Goslar.

Übrigens: Mehr als 50.000 Führerscheine wurden 2014 aufgrund von Alkohol oder anderen Drogen im Straßenverkehr entzogen. Das sind laut Kraftfahrbundesamt fast 90 Prozent aller eingezogenen Führerscheine.

So sieht es im europäischen Ausland aus

Europaweit setzen außer Deutschland nur noch Dänemark und die Schweiz auf die Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht. Bei den Eidgenossen ist allerdings Ende 2016 Schluss mit dem Blutzapfen. Ab Oktober 2016 werden nur noch in Ausnahmefällen Blutproben durchgeführt – Standard ist dann die Alkoholkontrolle per Atemmessung.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016

Arbeitskreis II: MPU unter 1,6 Promille?

ACE spricht sich für Absenkung der MPU-Grenze aus

Innerdeutscher Führerscheintourismus „absurdes Kuriosum“

Stuttgart/Goslar (ACE) 27.–29. Januar 2016 – Der *ACE Auto Club Europa* hat sich auf dem 54. Verkehrsgerichtstag in Goslar dafür starkgemacht, den Grenzwert für die obligatorische medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) bundesweit auf 1,1 Promille herabzusetzen. „Wer ernsthaft mehr Verkehrssicherheit erreichen will, darf bei Alkoholsündern keine Gnade walten lassen“, sagte ACE-Verkehrsexperte Gert K. Schleichert. „Wir respektieren zwar, wenn gesagt wird: ein Glas Wein zum Festtagsbraten muss erlaubt sein. Irgendwo muss aber eine Grenze sein: Wer sich 1,1 Promille antrinkt und mit diesem Pegel noch hinters Lenkrad setzt, muss sich grundsätzliche Fragen hinsichtlich der Fahreignung stellen lassen“, so Schleichert weiter.

Laut ACE zeigen wissenschaftliche Studien, dass 97 Prozent der Ausfallerscheinungen bereits bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von maximal 1,1 Promille auftreten. Als Konsequenz von eingeschränkter Aufmerksamkeit, Motorik und Wahrnehmung steigt das Unfallrisiko um das Zehnfache. Bei Alkoholunfällen mit Personenschaden stellt die Polizei bei etwa drei Viertel der alkoholisierten Beteiligten eine BAK von über 1,1 Promille fest.

Auch die Rechtsprechung geht davon aus, dass schon bei 1,1 Promille die sogenannte „absolute Fahruntüchtigkeit“ vorliegt. Für den ACE spricht aus den erwähnten Gründen viel dafür, die Grenze für eine obligatorische medizinisch-psychologische Untersuchung herabzusetzen: „Sanktionen sollten auf einem wissenschaftlichen Fundament beruhen und sich nicht nur historisch belegen lassen“, betonte Schleichert.

Führerscheintourismus ein „absurdes Kuriosum“

Bisher liegt der Grenzwert für eine obligatorische MPU bei 1,6 Promille. Nur Baden-Württemberg, Bayern und Berlin fordern schon bei niedrigeren Werten grundsätzlich eine entsprechende Begutachtung der Fahreignung. Die Konsequenz: Wer seinen Führerschein beispielsweise in Berlin wegen BAK-Werten zwischen 1,1 Promille und 1,6 Promille verloren hat, muss grundsätzlich eine MPU nachweisen, um erneut den Führerschein zu erwerben. Verlegt er den Wohnsitz vor dem Neuerwerb nach Brandenburg, entfällt diese Pflicht. „Diese Regelung ist ein absurdes Kuriosum. Es darf nicht sein, dass es im Straßenverkehr in Deutschland zwei verschiedene Grenzwerte gibt“, so Schleichert. Der Gesetzgeber stehe deshalb in der Pflicht, für eine bundesweit einheitliche Regelung zu sorgen.

Bezüglich einer Null-Promille-Grenze erachtet der ACE eine neue Diskussion über Alkoholabstinenz für sinnvoll. Bei Fahranfängern habe sich die vorgeschriebene Alkoholabstinenz bewährt; ebenso bei Piloten, Zugführern, Busfahrern und anderen Berufskraftfahrern. Es ist daher für den Club durchaus logisch und politisch nachvollziehbar, wenn Forderungen ins Feld geführt werden, die Alkoholabstinenz auf alle Kraftfahrer zu erweitern. „Das wäre sicherlich ein beachtlicher Schritt auf dem Weg, folgenschwere Unfälle künftig zu vermeiden“, so der Club in einer Pressemitteilung.

Rechtliche Folgen einer Alkoholfahrt

Die Konsequenzen einer Alkoholfahrt sind gravierend: Wegen Trunkenheit im Straßenverkehr können motorisierte Verkehrsteilnehmer bereits unter dem Schwellenwert von 0,5 Promille belangt werden. Nämlich dann, wenn sie mit 0,3 bis 0,5 Promille im Blut einen Fahrfehler begehen oder Ausfallerscheinungen zeigen. Ist das Gericht später der Ansicht, dass der Fahrfehler im nüchternen Zustand nicht passiert wäre, wird neben einer Geldstrafe in der Regel auch die Entziehung der Fahrerlaubnis ausgesprochen und eine mindestens dreimonatige Sperrfrist für die Wiedererteilung verhängt. Kommt es zu einem Verkehrsunfall, drohen drei Punkte im Fahreignungsregister; eine Geld- oder Freiheitsstrafe (bis zu 5 Jahre) sowie Führerscheinentzug mit einer Sperrfrist von mindestens drei Monaten.

Fahrer, deren Blutalkoholwert zwischen 0,5 und 1,09 Promille liegt, werden mit einem Bußgeld von 500 Euro, zwei Punkten im Fahreignungsregister und einem Fahrverbot von einem Monat bestraft. Wiederholungstäter müssen mit einem Bußgeld von bis zu 1.500 Euro und einem Fahrverbot von bis zu drei Monaten rechnen. Dies gilt allerdings nur dann, wenn keine Anzeichen von Fahrunsicherheit festgestellt werden. Nicht erst bei einem Unfall, sondern schon bei Fahrfehlern geht die Gesetzgebung von einer strafbaren Handlung aus. Drei Punkte in Flensburg, eine Geld- oder Freiheitsstrafe (bis zu 5 Jahre) und eine Sperrfrist von mindestens drei Monaten folgen.

Ab 1,1 Promille gilt der Zustand der absoluten Fahruntüchtigkeit. Wer dennoch Auto fährt, begeht eine Straftat. Konsequenzen sind eine Geldstrafe oder sogar eine Freiheitsstrafe. Der Führerschein ist weg und kann erst nach einer vom Gericht verfügten Zeit und nach Absolvierung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) erneut gemacht werden.

Fahranfänger, die vor Vollendung ihres 21. Lebensjahres und in der Probezeit mit bis zu 0,5 Promille im Blut gestoppt werden, erwartet ein Bußgeld in Höhe von 250 Euro. Dazu kommt ein Punkt in Flensburg.

Entwicklung der alkoholbedingten Unfälle in Deutschland

Zwar ist der Anteil an alkoholbedingten Unfällen in den vergangenen Jahren zurückgegangen, trotzdem verunglückten im Jahr 2014 260 Verkehrsteilnehmer tödlich, über 4.600 trugen schwere Verletzungen davon. Seit 1980 sind in Deutschland mehr als 50.000 Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr ums Leben gekommen, das entspricht der Einwohnerzahl einer mittelgroßen Stadt wie Goslar.

Übrigens: Mehr als 50.000 Führerscheine wurden 2014 aufgrund von Alkohol oder anderen Drogen im Straßenverkehr entzogen. Das sind laut Kraftfahrbundesamt fast 90 Prozent aller eingezogenen Führerscheine.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016

Arbeitskreis II: Alcolocks als milderes Mittel?

ACE fordert Alcolock-Modellversuch

Stuttgart/Goslar (ACE) 27.–29. Januar 2016 – Der *ACE Auto Club Europa* wirft dem Bundesverkehrsministerium vor, die Wirksamkeit von Alkohol-Wegfahrsperren nicht schnell genug zu erforschen: „Seit Jahren diskutieren Experten über Alcolocks, ein Modellversuch wurde vor einem Jahr von Bundesverkehrsminister Dobrindt in Aussicht gestellt, doch bisher ist das nicht mehr als heiße Luft“, sagte Stefan Heimlich, Vorsitzender des ACE, auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar. „Der Blick ins Ausland zeigt, dass solche Wegfahrsperren Alkoholfahrten und -Unfälle wirksam verhüten können. Warum wir in Deutschland nicht einmal einen Modellversuch schaffen, ist unerklärlich“, so Heimlich weiter.

Einsatzpotenzial von Alcolocks

Aus Sicht des ACE könnten verpflichtende Alcolocks [1] vor allem im „sekundärpräventiven Einsatz“ Verwendung finden, also bei Autofahrern, die bereits mit Alkohol am Steuer aufgefallen sind. Auch eine grundsätzliche Alcolock-Pflicht bei Verkehrsteilnehmern, die mit mehr als 1,1 Promille am Steuer aufgegriffen werden, ist für den ACE denkbar. Alkohol-Wegfahrsperren sollten dabei immer nur als Teil einer Maßnahme zur Rehabilitation des Betroffenen Verwendung finden:

[1] Auch Alcohol-Interlock oder Alkohol-Zündschloss-Sperren genannt

Ein entsprechendes Programm müsse von Verkehrspsychologen durchgeführt und über einen langen Zeitraum begleitet werden. Die alleinige Installation eines Messgeräts ist aus Sicht des ACE dagegen abzulehnen, da hier keine dauerhafte Einsicht und Verhaltensänderung sichergestellt werden kann.

Alcolocks als milderes Mittel?

Als Grund für seine Forderungen führt der ACE an, dass in Ländern, in denen ein entsprechendes Alkohol-Interlock-Programm (AI-Programm) eingeführt wurde, sowohl die Zahl der Alkoholfahrten als auch die Zahl der alkoholauffälligen Wiederholungstäter zurückgegangen ist. Der ACE sieht in einem AI-Programm jedoch nicht – wie im Programmheft des Verkehrsgerichtstags erwähnt – ein „milderes Mittel“ oder gar eine Alternative zur MPU. „Es geht nicht darum, bei Alkoholsündern Gnade walten zu lassen“, so Heimlich. Vielmehr solle in einem Modellversuch geklärt werden, ob die Teilnahme am AI-Programm möglicherweise eine verkehrspädagogisch wirkungsvollere Alternative zur Sperrfrist darstelle, um dauerhaft die Trenngrenze zwischen Alkoholkonsum und der Teilnahme am Straßenverkehr zu verankern.

Selbstverständlich kann aus Sicht des ACE nach einer Trunkenheitsfahrt mit einem Blutalkoholkonzentrationswert (BAK-Wert) von mehr als 1,1 Promille nicht auf einen Entzug der Fahrerlaubnis verzichtet werden. Der ACE fordert ab einem Grenzwert von 1,1 Promille sogar deutschlandweit eine verpflichtende MPU. Der Entzug der Fahrerlaubnis soll aber nach dem dritten Monat mit der alternativen Teilnahme an einem AI-Programm in seiner Länge verhandelbar gestaltet werden. Der Betroffene würde somit vor die Wahl gestellt, den Führerschein für die gesamte Sperrfrist abzugeben oder mit einer Teilnahme an einem AI-Programm unter kontrollierten Rahmenbedingungen wieder am Straßenverkehr teilzunehmen. „Das könnte vor allem für Alkoholsünder interessant sein, denen bei einem mehr als dreimonatigen Fahrverbot der Jobverlust droht“, so Heimlich. Gleichzeitig müsste die grundsätzliche Fahreignung aber durch eine MPU nachgewiesen werden.

Für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten (<1,1 Promille) ist aus Sicht des Clubs im Einzelfall zu prüfen, ob die Teilnahme an einem AI-Programm das Fahrverbot von ein bis drei Monaten verkürzen oder ersetzen kann.

In seiner Forderung nach einem Modellversuch sieht sich der ACE auch durch die Spitzenverbände der Verkehrssicherheit unterstützt. So fordern auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) einen entsprechenden großflächigen Modellversuch.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

ACE Auto Club Europa

Daten und Fakten:

Alkohol im Straßenverkehr

Hintergrundinformationen für die Presse

1 Vorbemerkung

2 85 Prozent weniger Getötete durch Alkoholunfälle seit 1995

3 Bei Unfällen nur ein Viertel unter 1,1 Promille

4 Alkoholverstöße und MPU in Deutschland

5 MPU wegen Alkohol-Auffälligkeit 2000-2014

6 Atemalkoholmessungen

7 Alcolocks

1 Vorbemerkung

Die Zahl der durch Alkohol bedingten Verkehrsunfälle mit Personenschaden hat in den vergangenen Jahren sichtbar abgenommen. Zwischen 1995 und 2014 zeigt sich eine Reduzierung der bei Alkoholunfällen Leichtverletzten um 61 Prozent, die Zahl der Schwerverletzten ging um fast 75 Prozent zurück. Den größten Rückgang gab es bei den Getöteten mit einem Minus von 85 Prozent.

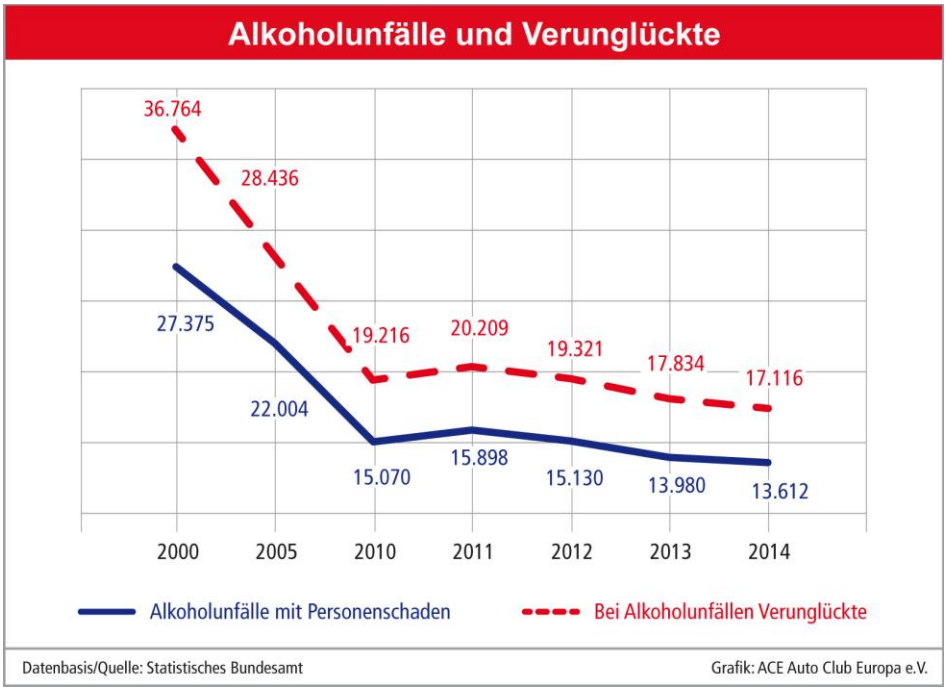
Dennoch muss festgestellt werden, dass sich die Reduzierung alkoholbedingter Unfälle verlangsamt hat. Während zwischen den Jahren 2000 und 2010 eine Abnahme von 45 Prozent festgestellt werden konnte, gab es im Jahr 2014 gegenüber dem Jahr 2010 nur eine Minderung von knapp zehn Prozent. Als überaus positiv darf gewertet werden, dass dennoch binnen der letzten fünf Jahre die Zahl der tödlich Verletzten um 24 Prozent abgenommen hat.

Alkoholunfälle passieren in der Regel nicht nach einem Bier zu viel. Nur 26,7 Prozent aller alkoholisierten Beteiligten an einem Unfall mit Personenschaden wiesen 2014 Blutalkoholkonzentrationen bis 1,1 Promille auf. Dieser Wert markiert nach deutscher Rechtsprechung die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit bei Kraftfahrern. Nach Einzelwerten machten Fahrer mit einer Blutalkoholkonzentration von 2 bis 2,5 Promille, gefolgt von Fahrern mit einer BAK zwischen 1,4 und 1,7 Promille die größten Gruppen der im Straßenverkehr Alkoholisierten aus.

Im Rahmen der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten ist bereits seit 1998 der Einsatz der Atemalkoholanalyse bis zu 0,54 mg/l vor Gericht beweiskräftig. Während in Deutschland noch eine Beweisführung im Bereich von Straftaten diskutiert wird, sind andere Länder schon einen Schritt weiter: In elf Ländern Europas wird die Atemalkoholanalyse bereits uneingeschränkt und auch im Bereich der Straftat eingesetzt. Zwei weitere Staaten erwägen die Einführung.

Im Bereich der Prävention bieten Alcolocks (auch „Alkohol-Interlocks“) die Möglichkeit, die Zündung eines Fahrzeugs zu blockieren, wenn die Atemanalyse des Fahrers eine Alkoholisierung ergibt. Mehrere Länder nutzen das System als Teil von „Trunkenheitsfahrer-Programmen“, die ins Fahrzeug eingebaute Wegfahrsperre gilt hier als Bewährungsauflage. Darüber hinaus werden Alkohol-Interlocks in einigen Staaten präventiv unter anderem bei Bussen und Gefahrguttransportern eingesetzt. Die zuständige EU-Kommission prüft derzeit, ob der verpflichtende Einbau der Geräte – beispielsweise im professionellen Transportwesen – als sinnvolle Maßnahme anzusehen ist.

2 85 Prozent weniger Getötete durch Alkoholunfälle seit 1995



Die Zahl der durch Alkohol bedingten Verkehrsunfälle mit Personenschaden hat in den vergangenen Jahren sichtbar abgenommen. In der Langzeitentwicklung über die letzten 20 Jahre zeigt sich eine Reduzierung der bei Alkoholunfällen Leichtverletzten um 61 Prozent, die Zahl der Schwerverletzten ging um fast 75 Prozent zurück. Den größten Rückgang gab es bei den Getöteten mit einem Minus von 85 Prozent.

Dennoch muss festgestellt werden, dass sich die Reduzierung alkoholbedingter Unfälle verlangsamt hat. Während zwischen den Jahren 2000 und 2010 eine Abnahme von 45 Prozent festgestellt werden konnte, gab es im Jahr 2014 gegenüber dem Jahr 2010 nur eine Minderung von knapp zehn Prozent. Die Anzahl der dabei zu Schaden gekommenen Opfer sank im Zeitraum 2010 bis 2014 um fast elf Prozent, während in der Dekade zuvor eine Reduzierung um etwa 48 Prozent ermittelt wurde.

Als überaus positiv darf gewertet werden, dass dennoch binnen der letzten fünf Jahre die Zahl der tödlich Verletzten um 24 Prozent abgenommen hat. Starben im Jahr 2010 noch 342 Menschen durch Alkohol im Straßenverkehr, ließen im Jahr 2014 noch 260 Menschen bei derartigen Unfällen ihr Leben.

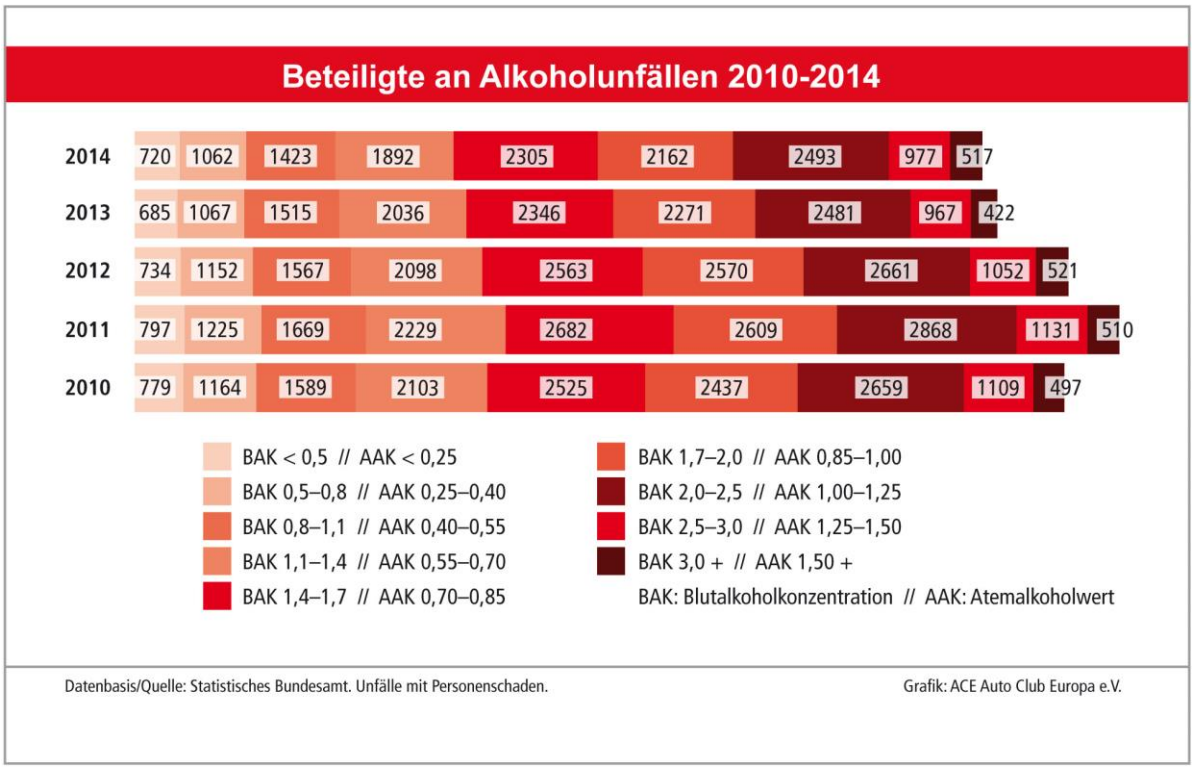
Jahr	Alkoholunfälle mit Personenschaden	Bei Alkoholunfällen Verunglückte			
		gesamt	Getötete	SV	LV
2014	13.612	17.116	260	4.688	12.168
2013	13.980	17.834	314	4.843	12.677
2012	15.130	19.321	338	5.393	13.590
2011	15.898	20.209	400	5.515	14.294
2010	15.070	19.216	342	5.001	13.873
2005	22.004	28.436	603	8.002	19.831
2000	27.375	36.764	1.022	11.325	24.417
1995	36.966	51.346	1.716	18.342	31.288

3 Bei Unfällen nur ein Viertel unter 1,1 Promille

Das deutsche Recht sieht bei der Beurteilung und Ahndung von Alkoholsündern mehrere Promillewerte vor. Dabei erscheint die 0,5-Promille-Grenze, nach der Alkoholfahrten unabhängig von auffälligem Verhalten geahndet werden, trügerisch. Bereits ab 0,3 Promille kann belangt werden, wer durch Ausfallerscheinungen, d.h. alkoholbedingte Fahrfehler, auffällt. Absolutes Alkoholverbot gilt für alle Fahrer unter 21 Jahren – auch wenn sie sich bereits außerhalb der Probezeit ihres Führerscheins befinden.

Alkoholgrenzen im Straßenverkehr	
0,0 ‰	Alkoholverbot für alle Fahrer unter 21 Jahren sowie für Fahrer über 21 Jahren innerhalb der Probezeit.
ab 0,3 ‰	„Relative Fahruntüchtigkeit“, wenn alkoholbedingte Fahrfehler (Ausfallerscheinungen) auftreten.
ab 0,5 ‰	Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG, unabhängig von einem Fahrfehler.
ab 1,1 ‰	Als Kraftfahrer absolut fahruntüchtig, unabhängig von Ausfallerscheinungen.
ab 1,6 ‰	Als Radfahrer absolut fahruntüchtig, unabhängig von Ausfallerscheinungen.

Nur 26,7 Prozent aller alkoholisierten Beteiligten an einem Unfall mit Personenschaden wiesen 2014 Blutalkoholkonzentrationen bis 1,1 Promille auf. Dieser Wert markiert nach deutscher Rechtsprechung die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit bei Kraftfahrern. Nach Einzelwerten machten Fahrer mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 2 bis 2,5 Promille, gefolgt von Fahrern mit einer BAK zwischen 1,4 und 1,7 Promille die größten Gruppen der im Straßenverkehr Alkoholisierten aus.



4 Alkoholverstöße und MPU in Deutschland

Die Akzeptanz von Alkohol im Straßenverkehr hat in den letzten Jahren abgenommen. Zwischen 2005 und 2014 sank die Anzahl der geahndeten Alkoholverstöße von 214.000 auf 133.000. Im gleichen Zeitraum ging auch die Zahl der durchgeführten MPU mit Alkoholproblematik um 31,5 Prozent zurück. Die Häufigkeit der durchgeführten MPU gibt also nicht die Zahl aller Alkoholsünder wieder, kann aber als „Spitze des Eisbergs“ angesehen werden.

Fast jeder vierte im Jahr 2014 geahndete Alkoholverstoß ging mit einem Unfall einher.

Alkoholdelikte 2000 - 2014			
Jahr	**Alkohol-verstöße**	**Alkohol-unfälle**	**Alkohol-bedingte MPU**
2014	133.000	35.310	44.632
2013	141.000	36.895	47.418
2012	147.200	39.757	50.256
2011	150.300	40.548	53.819
2010	152.000	39.345	55.977
2009	170.500	43.821	59.785
2008	190.800	48.226	59.690
2007	195.000	51.153	61.293
2006	197.900	51.053	63.141
2005	214.000	53.394	65.115
2004	218.700	55.991	72.903
2003	219.100	59.758	75.727
2002	225.300	62.873	79.161
2001	230.800	64.386	81.160
2000	k.A.	68.133	88.547
Quelle:	KBA	Destatis	BASt

5 MPU wegen Alkohol-Auffälligkeit 2000-2014

Noch nie war die Zahl derer, die erstmals oder wiederholt eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) wegen Alkohol absolvierten, so niedrig wie im Jahr 2014. Insgesamt wurden 2014 44.632 alkoholbedingte MPU durchgeführt – 2000 fanden noch mehr als 88.500 derartige Begutachtungen statt. Die Zahl der MPU wegen „Alkohol in Kombination mit allgemeiner Verkehrsauffälligkeit bzw. sonstigen strafrechtlich relevanten Auffälligkeiten“ hat sich auf 5.580 verringert. Untersuchungen wegen „Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen und Medikamenten“ lagen 2014 mit 1.905 erstmals seit langem unter der 2.000er-Grenze.

Jahr	MPU gesamt	Alkohol erstmals	Alkohol wiederholt	Alkohol in Kombination mit allg. Verkehrsauffälligkeit bzw. sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten	Alkohol in Kombination mit sonstigen Drogen und Medikamenten	Alkohol gesamt
2014	91.536	25.903	13.149	5.580	1.905	44.632
	100 %	28,3 %	14,4 %	6,1 %	2,1 %	51,90 %
2013	94.819	26.775	14.322	6.321	2.063	47.418
	100 %	28,2 %	15,1 %	6,7 %	2,2 %	53,20 %
2012	94.176	26.791	14.882	6.544	2.039	48.217
	100 %	28,4 %	15,8 %	6,9 %	2,2 %	53,30 %
2011	99.265	27.735	16.300	7.561	2.223	53.819
	100 %	27,9 %	16,4 %	7,6 %	2,2 %	54,1 %
2010	101.596	29.114	16.944	7.758	2.161	53.816
	100 %	28,66 %	16,68 %	7,64 %	2,13 %	55,11 %
2005	104.325	36.720	18.313	8.325	1.757	63.358
	100 %	35,20 %	17,55 %	7,98 %	1,68 %	62,41 %
2000	117.931	53.301	22.749	9.976	—	88.547
	100 %	45,2 %	19,3 %	8,46 %	—	75,08%

Zahlen: BASt

6 Atemalkoholmessungen

Seit 1953 gibt es die Möglichkeit, mittels entsprechender Geräte den Atemalkoholgehalt zu bestimmen. Die einstigen Pusteröhrchen haben sich im Lauf der Zeit zu hochkomplexen und vor allem manipulationssicheren Messgeräten entwickelt. Die Messwerte werden mittels einer doppelten Messung sowohl auf elektrochemischem Weg als auch auf physikalischem Weg mittels Infrarot-Messung ermittelt. Die genauen Vorgaben für die Durchführung einer Atemalkoholmessung sind in der DIN VDE 0405 festgelegt. Für eine Atemalkoholmessung müssen zwei Atemproben im Zeitabstand von zwei bis fünf Minuten abgegeben werden.

Im Rahmen der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gelten seit 1998 mit einer Doppelmessung bestimmte Ergebnisse bis zu 0,54 mg/l vor Gericht als beweiskräftig.

Bereits im Jahr 2000 lehnte es der Bundesgerichtshof ab, von dem festgestellten Messwert noch einen gerätespezifischen Sicherheitsabschlag abzuziehen. Voraussetzung dafür ist allerdings die Einhaltung der Eichpflicht sowie die Wahrung der Bedingungen für ein gültiges Messverfahren.

Laut OLG Dresden muss allerdings für die Verwertbarkeit des Messergebnisses eine Wartezeit von 20 Minuten zwischen dem Trinkende und der Atemalkoholmessung eingehalten werden. Das aktuellere, aus dem Jahr 2007 stammende Urteil des OLG Bamberg geht von einer Verwertbarkeit trotz Unterschreitung der Wartefrist aus, wenn der Grenzwert von 0,25 mg/l (deutlich) überschritten wird.

Der Medizingerätehersteller Dräger empfiehlt für das bislang in Gebrauch befindliche Messgerät Alcotest 7110 Evidential, eine Messung erst durchzuführen, wenn sichergestellt ist, dass die Testperson in einer Zeitspanne von mindestens 15 Minuten keine Flüssigkeiten, Nahrungsmittel und/oder Genussmittel, Medikamente oder dergleichen (z.B. Mundsprays) zu sich genommen hat. Diese Wartezeit gilt auch nach dem Rauchen, dem Aufstoßen von Flüssigkeiten oder Erbrechen.

In Kürze wird das bereits zugelassene Gerät Dräger Alcotest 9510 DE den bisher verwendeten Alcotester 7110 Evidential ablösen.

Im europäischen Ausland wird die Atemalkoholanalyse bereits in den folgenden elf Ländern uneingeschränkt und auch im Bereich der Straftat eingesetzt:

- Belgien
- Finnland
- Frankreich
- Italien
- Luxemburg
- Niederlande
- Norwegen
- Österreich
- Portugal
- Schweden
- Spanien

In Dänemark sowie der Schweiz befindet sich die beweissichere Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten im Stadium der Implementierung.

7 Alcolocks

Alcolocks bieten die präventive Möglichkeit, die Zündung eines Fahrzeugs zu blockieren, wenn die Atemanalyse des Fahrers eine Alkoholisierung ergibt. Vor jedem Starten des Motors muss der Fahrer eine Atemprobe in ein Atemalkoholmessgerät abgeben, das sich im Innenraum des Fahrzeugs befindet. Ergibt die Messung keinen Alkoholanteil in der Atemluft, wird die Stromzufuhr zum Anlasserrelais des Fahrzeugs durch ein Zentralgerät unter dem Armaturenbrett freigeschaltet. Ein Starten des Motors ohne vorherige Atemalkoholmessung oder nach einem positiven Ergebnis ist nicht möglich. Bei einem Abwürgen des Motors ist es innerhalb einer limitierten Frist möglich, den Motor erneut zu starten.

Bisheriger Einsatz:

Im Rahmen sogenannter „Trunkenheitsfahrer-Programme“ werden Alcolocks bereits in Finnland, Schweden, Australien, Kanada und den USA eingesetzt. Die ins Fahrzeug eingebaute Wegfahrsperre gilt hier als Bewährungsauflage. Alkoholauffällig gewordene Fahrer können weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen.

In Frankreich werden Interlocks präventiv bei Bussen eingesetzt. Schweden macht die Sicherheitstechnologie zur Auflage für alle Fahrzeuge, die an staatlich ausgeschriebenen Transportaufträgen beteiligt sind. Die zuständige EU-Kommission prüft derzeit, ob der verpflichtende Einbau der Geräte – beispielsweise im professionellen Transportwesen – als sinnvolle Maßnahme anzusehen ist.

Akzeptanz:

Eine repräsentative Umfrage des Branchenverbandes der deutschen Informations- und Telekommunikationsbranche Bitkom ergab, dass 49 Prozent der Deutschen einen grundsätzlichen Alkoholtest für Autofahrer vor jedem Fahrtantritt befürworten.

Seitens des Bundesverkehrsministeriums sprach sich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bereits für die Etablierung alkoholsensitiver Wegfahrsperren ins deutsche Verkehrsrecht aus.

ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016

Arbeitskreis IV: Die Beschleunigung des Verkehrszivilprozesses

ACE: Schnelle Verfahren durch schnellere Gutachten

Stuttgart/Goslar (ACE) 27.–29. Januar 2016 – Der *ACE Auto Club Europa* fordert, sowohl die gerichtliche als auch die außergerichtliche Regulierung von Verkehrsunfallschäden zu beschleunigen. „Insbesondere bei Personenschäden müssen Geschädigte heute monate- oder gar jahrelang auf Schadensersatz warten. Das können wir in dieser Form nicht akzeptieren“, sagte ACE-Rechtsexperte Florian Wolf. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR) in Straßburg hatte 2010 festgestellt, dass durch die überlange Verfahrensdauer in Deutschland permanent verfassungsmäßige Rechte der Bürger verletzt werden. Der ACE sieht bei der Beschleunigung des Verkehrszivilprozesses auch die Gutachter in der Pflicht: „In der Praxis ist es doch so, dass medizinische und verkehrsanalytische Gutachten oft sechs Monate und länger dauern – und das nicht, weil die Bearbeitung so lange dauert, sondern weil es zu wenig Sachverständige gibt“, so Wolf weiter.

Bei langen Verfahren droht sogar der Jobverlust

Im Falle eines Unfalls ist der Geschädigte auf eine schnelle Restitution seines Schadens angewiesen. Bei einem Fahrzeugschaden ist das Fahrzeug oft nicht mehr verkehrssicher; ein Unfallersatzwagen steht dem Geschädigten jedoch in

vielen Fällen nur für maximal 14 Tage zur Verfügung. Der Geschädigte muss daher einen Reparaturschaden oder die Ersatzanschaffung in der Regel selbst vorfinanzieren.

Da die Fahrzeugtechnik immer komplexer und die Reparaturen in vielen Fällen teurer werden, ist dies oft nur mit einem enormen finanziellen Aufwand für den Geschädigten möglich. „Wenn der Geschädigte das Geld für die Reparatur nicht aufbringen kann, droht im schlimmsten Fall sogar der Jobverlust, wenn er beispielsweise für den Arbeitsweg auf sein Auto angewiesen ist“, so Wolf weiter.

Aus Sicht des ACE ist es bei Personenschäden nicht zumutbar, dass der Geschädigte oftmals monate- oder gar jahrelang warten muss, bis die erlittenen Unannehmlichkeiten und Schmerzen angemessen kompensiert sind. Oftmals müsse bei Medikamenten und Heilbehandlungen zugezahlt werden, sodass der Geschädigte hier neben den erlittenen Schmerzen auch finanzielle Nachteile erleide.

Überlange Verfahren verletzen verfassungsmäßige Rechte

Der ACE regt daher an, in unstreitigen Fällen die Verfahrensabwicklung deutlich zu beschleunigen. Denn aus Sicht des ACE ist die Verfahrensdauer in vielen Fällen zu lang, ihn in seiner Auffassung unterstützend sieht der ACE das Urteil des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte (EGMR) von 2010. Dort wurde eine Verletzung des Artikel 6 § 1 (Recht auf ein faires Verfahren innerhalb angemessener Frist) nachgewiesen.

Grundsätzlich sollen gerichtliche Verfahren schnell und ohne unnötige Verzögerungen durchgeführt werden. Nach den Fristenregelungen der Zivilprozessordnung ist eine Erledigung eines Rechtsstreits in drei Monaten möglich. Im Durchschnitt dauert es in Deutschland in einem Zivilprozess jedoch 14 Monate, bis ein Richter ein erstinstanzliches Urteil vor dem Landgericht fällt. Kommt es zu einer Berufung, dauert es bis zum Urteilsspruch vor einem Oberlandesgericht im Schnitt sogar 2,5 Jahre.

Der ACE kritisiert auch, dass für Verkehrszivilprozesse keine speziellen Statistiken vorliegen, die die Verfahrensdauer betreffen.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016

Arbeitskreis V: Neues Mess- und Eichwesen: Ausverkauf der Messsicherheit?

ACE: VW-Skandal zeigt Bedarf staatlicher Kontrollen

Stuttgart/Goslar (ACE) 27.–29. Januar 2016 – Aus Sicht des *ACE Auto Club Europa* hat der VW-Skandal im vergangenen Jahr deutlich gezeigt, dass der Staat sich bei der Einhaltung von Mess- und Grenzwerten nicht allein auf Hersteller und nicht-staatliche Prüfbehörden verlassen darf. „Zwar wird der Staat durch die Neuregelung im Mess- und Eichwesen nicht aus seiner Verantwortung gelassen, tendenziell bedeutet sie aber mehr Markt und weniger Staat. Zu was das führen kann, hat der Abgasskandal deutlich gezeigt“, sagte Matthias Knobloch, Abteilungsleiter Verkehrspolitik des ACE auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar. Aus Sicht des ACE lässt sich zwar noch nicht absehen, ob das im vergangenen Jahr in Kraft getretene Gesetz zur Neuregelung des gesetzlichen Messwesens tatsächlich einen „Ausverkauf des Messwesens“ bedeutet. Angesichts der bekannt gewordenen Schummeleien, Tricks und rechtlicher Grauzonen bei offiziellen Produktangaben erscheint eine Diskussion der Konsequenzen jedoch überfällig.

Der ACE begrüßt daher, dass auf dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag in Arbeitskreis V diskutiert wird, wie sich – auch vor dem Hintergrund der bekannt gewordenen Abgas-Schummeleien – eine Liberalisierung des Messwesens mit der für Verbraucher notwendigen Präzision und Verlässlichkeit dieser Angaben vereinbaren lässt. Konkret geht es im Arbeitskreis V um die Verlagerung der Bauartzulassungsprüfung von Verkehrsmessgeräten auf private Dienstleister.

In der Vergangenheit war für die Zulassungsprüfung die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) zuständig. Mit Inkrafttreten des neuen Mess- und Eichgesetzes am 1. Januar 2015 wurden die Regeln für das Inverkehrbringen von Messgeräten europarechtlich vereinheitlicht.

Die Vereinheitlichung hat auch das Messwesen in Deutschland auf eine neue Grundlage gestellt, viele europäische Regelungen wurden umgesetzt: Beispielsweise wurde der weit verbreitete „neue Ansatz“ bestätigt und zugleich reformiert. Er sieht einen Verzicht auf staatliche Ex-ante-Genehmigungsverfahren für das Inverkehrbringen von Produkten vor.

Bereits kurz nach Inkrafttreten des Gesetzes erfordert der VW-Skandal aus Sicht des ACE aber eine Neubewertung des Verhältnisses von Markt, Staat und Kontrolle. „Das Thema Abgaswerte und die aktuell andauernde Diskussion um neue, realitätsnahe Messungen im Realverkehr stehen zwar nicht unmittelbar in Bezug zur Neuregelung des Messwesens. Sie zeigen aber, dass nicht nur die Messwerte sondern auch die Philosophie einer reduzierten staatlichen Kontrolle auf den Prüfstand gehört“, so Knobloch weiter.

Verlässlichkeit von Messwerten schützenswertes Gut

Der ACE sieht in der Verlässlichkeit von Messwerten ein hohes Gut, das es bestmöglich zu schützen gilt, da es hierbei auch immer um das Vertrauen der Bürger geht. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich bei der Messung um die Geschwindigkeit eines Verkehrsteilnehmers oder um die Abgas- und Verbrauchswerte eines Autos handelt. Im Straßenverkehr muss jederzeit sichergestellt sein, dass Messgeräte – entsprechend dem Stand der Technik – exakte Ergebnisse liefern: Sonst besteht die Gefahr, dass die Geschwindigkeitsmessungen verbunden mit Sanktionen als Willkür wahrgenommen werden. Verlässliche Messwerte sind die Basis dafür, dass die Sanktionen, bei allem Ärger über Bußgelder, akzeptiert werden.

Obwohl in Bezug auf das Mess- und Eichwesen eine liberale und dadurch oft auch kostengünstige Lösung anzustreben ist, zeigen die jüngsten Geschehnisse deutlich,

dass staatliche Kontrollen mehr sein müssen als unnötige Bürokratie. Der weltweite Wettbewerb scheint aus heutiger Sicht dazu zu führen, dass die Reduzierung von staatlichen Kontrollen fast zwangsläufig zu Schwachstellen in Messverfahren führt. Dabei geht es nicht nur um Betrug am Verbraucher, es besteht auch die Gefahr von Nachlässigkeiten und Qualitätsmängeln, die letztendlich zum Vertrauensverlust in Messverfahren führt. Ohne Vertrauen kann aber kein Mess-System funktionieren.

Vor diesem Hintergrund bekommt der AK V eine neue Dimension: Staatliche Kontrollen scheinen jetzt dringender als je zuvor und es muss sichergestellt werden, dass der Staat an jeder Stelle die Möglichkeit und das Recht hat, Messungen zu überprüfen. „Das bedeutet nicht, dass der Staat mit ausufernder Bürokratie jede Messung verifizieren muss. Es bedeutet aber, dass gesetzliche Regelungen geschaffen werden müssen, die die Verifizierung von Messungen überhaupt erst einmal ermöglichen“, so Knobloch weiter. Nur so könne die Qualität des Messwesens im Sinne der Verbraucher nachhaltig gesichert werden.

Prüfbehörden sind bedarfsgerecht auszustatten

Beim Kauf eines Produktes muss der Kunde wissen, was er erwarten kann – das betrifft Abgaswerte bei Autos genauso wie (Energie-)Verbrauchsangaben auf Leuchtmitteln. Dass die Hersteller alle rechtlichen Grauzonen und Messtoleranzen nutzen, ist vielen Verbrauchern erst im Zuge des VW-Skandals und der im Dezember aufgedeckten Tricks bei Leuchtmitteln bewusst geworden. Weder die Schummeleien bei VW noch die Tricks bei den Lampen-Herstellern kamen jedoch durch öffentliche, europäische Prüfbehörden auf den Tisch. Den Grund sieht der ACE unter anderem darin, dass in der Vergangenheit staatliche Kontrollmechanismen abgebaut wurden, das Kraftfahrtbundesamt (KBA) zu einem „zahnlosen Tiger“ geworden ist, da es heute gar nicht mehr die Möglichkeit hat, die Laborwerte selbst zu verifizieren oder wirksame Sanktionen auszusprechen. Aus Sicht des ACE sind Prüfbehörden entsprechend ihrer Aufgaben technisch und personell bedarfsgerecht auszustatten.

Solange diese nicht der Fall ist, werden weitere Skandale das Vertrauen der Bürger in offizielle Messwerte erschüttern.

Die Forderungen des ACE bezüglich realistischer Verbrauchswerte können Sie hier nachlesen[1].

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

[1] bit.ly/ace-verbrauchswerte

ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016

Arbeitskreis VI: Dashcam

Dashcams: ACE fordert einheitliche Regelung

Stuttgart/Goslar (ACE) 27.–29. Januar 2016 – Zwischen Verbot und Zulassung liegen manchmal nur sechs Stunden: In Nienburg hatte Anfang des Jahres das Amtsgericht eine anlassbezogene Aufnahme mit einer sogenannten Dashcam als Beweismittel zugelassen – im knapp sechs Stunden entfernten Heilbronn wurde die permanente Aufnahme untersagt. „Aus unserer Sicht ist diese Rechtsprechung völlig weltfremd. Gerade in gefährlichen Situationen erfordert der Verkehr volle Aufmerksamkeit. Da gibt es Wichtigeres, als den Auslöser zu suchen“, sagte Hannes Krämer, Verkehrsrechtsexperte des *ACE Auto Club Europa* auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar. Aufgrund des schnellen technischen Fortschrittes ist es jetzt an der Zeit, einheitliche Regelungen zu treffen: „Da der Gebrauch solcher Dashcams immer das Recht auf informationelle Selbstbestimmung verletzt, muss es eine klare Regelung geben, wann der Opferschutz überwiegt und die Rechte der abgebildeten Personen diesem unterzuordnen sind“, so Krämer weiter.

Einen Lösungsansatz sieht der ACE in einer „verplombten“ Dashcam: Nur typgeprüfte Geräte sollten demnach als Beweismittel vor Gericht zugelassen sein. Eine Verschlüsselung könnte sicherstellen, dass nur Ermittlungsbeamte das Material auswerten können. „Damit wäre auch den Gaffer-Videos auf Youtube und Co. ein Riegel vorgeschoben“, so der ACE-Jurist weiter. Aufzeichnungen sollten dabei in einer Schleife gespeichert und nach gewisser Zeit überschrieben werden.

Einigkeit herrscht nur im Internet

Der ACE hat in den vergangenen Jahren beobachtet, dass die kompakten Kameras auch in Deutschland immer beliebter werden – sei es für den privaten Gebrauch, zur Veröffentlichung im Internet oder aber als Beweismittel. Dementsprechend geht Krämer davon aus, dass in den kommenden Jahren die Zahl der anhängigen Verfahren und damit einhergehenden Urteile stetig wachsen wird.

Streit scheint vorprogrammiert: Die Datenaufsichtsbehörden gehen davon aus, dass die schutzwürdigen Interessen anderer Verkehrsteilnehmer überwiegen, eine generelle Verwendung also nicht statthaft ist. Fraglich ist jedoch, ob überhaupt der Anwendungsbereich des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG) eröffnet ist, da § 1 Abs. 2 Nr. 3 BDSG diesem entgegenstehen könnte. Einigkeit besteht bisher nur darin, dass eine Veröffentlichung im Internet stets unrechtmäßig erfolgt, wenn das Einverständnis der abgebildeten und identifizierbaren Personen fehlt. Hier überwiegt das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Betroffenen gegenüber der allgemeinen Handlungsfreiheit des Kameranutzers. Vor Gericht muss heute im Zweifelsfall immer eine umfassende Abwägung zwischen den schutzwürdigen Belangen der Beteiligten erfolgen.

Zwei Urteile haben dagegen deutschlandweit für Aufsehen gesorgt: Das Amtsgericht in Nienburg hat eine anlassbezogene Aufnahme zugelassen – vor dem Landgericht in Heilbronn durften Dashcam-Aufnahmen als Beweismittel nicht verwertet werden. Der Bürger darf aus Sicht des ACE in dieser rechtlichen Grauzone vom Gesetzgeber nicht allein gelassen werden. Wichtig ist daher, jetzt einheitliche Regelungen zu treffen, die genau definieren, wann und wofür solche Aufzeichnungen erlaubt und gerichtsverwertbar sind. „Im Rahmen der immer weiter fortschreitenden technischen Entwicklung unserer Gesellschaft darf der Gesetzgeber nicht die Augen verschließen, sondern hat die Verpflichtung, den gesetzlichen Rahmen für die Anwendbarkeit solcher Produkte zu schaffen“, so Krämer weiter.

Für eine klare Regelung spricht aus Sicht des ACE außerdem die oftmals schwierige Unfallschadensregulierung: Hier stehen die Geschädigten oft im Regen, weil sie allein im Fahrzeug unterwegs waren.

Eine Differenzierung zwischen der Tatsache einerseits, dass nach einer Kollision Fotos und Videos der Unfallstelle zur Beweissicherung gemacht werden dürfen, und der Tatsache andererseits, dass vorherige Aufzeichnungen grundsätzlich untersagt sein sollen, ist nicht begründet und für die Betroffenen nicht nachvollziehbar. Die Geschädigten haben vielmehr einen Anspruch darauf, dass insbesondere bei Personenschäden der Unfallhergang so detailliert wie möglich wiedergegeben werden kann. Im Rahmen der Abwägung der Verursachungsbeiträge kann es vor allem bei Personenschäden mit Folgesymptomen auf jedes Prozent ankommen.

Europäischer Gerichtshof – Ausnahmen nur für das absolut Notwendigste

Gleichwohl darf die Nutzung einer solchen Kamera nicht ins Uferlose ausarten, sondern muss im Hinblick auf die betroffenen Rechtsgüter der aufgenommenen Personen reglementiert werden. Hier könnte der Ansatzpunkt des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in Bezug auf die Richtlinie 95/46/EG ein gangbarer Weg sein: Der Gerichtshof hat in seiner Entscheidung ausdrücklich betont, dass auch eine dauerhafte Überwachung des öffentlichen Raumes nicht zulässig sein kann. Dabei ging es in der Entscheidung vom 11.12.2014 zwar um eine stationäre Anlage, jedoch sind die Entscheidungsgründe auch in gewissem Maße auf mobile Anlagen übertragbar. Der EuGH hat in seiner Entscheidung erneut betont, dass die Grundfreiheiten und Grundrechte, die jeder Bürger hat, ein hohes Schutzniveau genießen. Daher müssen sich etwaige Ausnahmen auf das absolut Notwendigste beschränken. Dies wäre in einem gerichtlichen Verfahren gerade dann der Fall, wenn der Geschädigte oder aber der Beschuldigte in einem Strafverfahren keine gleich effektiven Verteidigungsmittel zur Verfügung hat. Die Betroffenen haben ein berechtigtes Interesse daran, dass ein aussagekräftiges Beweismittel geschaffen werden kann, um einen effizienten Individualrechtsschutz und eine funktionierende Rechtsordnung sicherzustellen. Im Rahmen der Wahrheitsfindung sind die Gerichte

gehalten, Beweismittel der Parteien eher zu akzeptieren als abzulehnen, insbesondere dann, wenn der Beweispflichtige in Beweisnot ist.

Gesetzgeber muss Bürger vor Denunziantentum schützen

Gleichzeitig muss dafür Sorge getragen werden, dass durch den Gebrauch solcher Dashcams dem Datenschutz und dem grundrechtlich geschützten Recht auf informationelle Selbstbestimmung Rechnung getragen wird. Hier darf nicht über die Grenzen hinaus das Denunziantentum gefördert werden: Eine ununterbrochene Aufzeichnung im Straßenverkehr darf nicht dazu missbraucht werden, vermeintliche Verstöße zu protokollieren und später zur Anzeige zu bringen. Es muss eine klare Abgrenzung zur anlasslosen Aufzeichnung geben. Auch aus diesem Grund wäre es sinnvoll, den Ansatz einer „verplombten“ Dashcam zu prüfen.

Ziel muss es aus Sicht des ACE auch sein, für Europa einheitliche Regelungen zu finden, um keine Ungleichbehandlung innerhalb der EU hervorzurufen. Das im Moment vorhandene ungleiche Geflecht ist nicht mehr zeitgemäß.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

ACE Auto Club Europa e. V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Verantwortlich: Constantin Hack
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 0711 53 03-266/267
Telefax: 0711 53 03-3288
E-Mail: presse@ace-online.de

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2016

Arbeitskreis VII: Reform des Fahrlehrrechts

ACE fordert schnelle Reform des Fahrlehrerrechts

BASt-Vorschläge ein Schritt in die richtige Richtung

Stuttgart/Goslar (ACE) 27.–29. Januar 2016 – Der *ACE Auto Club Europa* sieht in dem von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vorgestellten Gutachten zur Reform der Fahrlehrerausbildung einen Schritt in die richtige Richtung: „Das von der BASt vorgestellte Reformmodell kann aus unserer Sicht dazu beitragen, die Fahrlehrerausbildung auf ein neues Niveau zu heben“, sagte Matthias Knobloch, Leiter Verkehrspolitik des ACE, am Mittwoch in Goslar. „Wichtig dafür ist aber auch, dass dieses Reformmodell jetzt schnell umgesetzt wird, weil es bekanntlich sehr lange dauert, bis die Veränderungen in der alltäglichen Fahrausbildung greifen. Bis die Defizite der Vergangenheit aufgeholt werden, wird es noch Jahre dauern.“

Der ACE begrüßt, dass von Seiten der Politik aber auch von Seiten der Fahrlehrerverbände engagiert diskutiert wird, wie sich das Berufsbild der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer verändern muss, um den gesellschaftlichen Herausforderungen gerecht zu werden.

Der ACE sieht in folgenden Punkten Handlungsbedarf:

- **Demografischer und gesellschaftlicher Wandel:** Die Gesellschaft wird älter, immer mehr Menschen sind immer länger mobil. Gleichzeitig prägt die Zuwanderung die Gesellschaft. Für eine erfolgreiche Integration spielt die

Mobilität eine große Rolle. Dazu müssen nach Möglichkeit Führerscheine anerkannt werden und die Führerscheinprüfung in weiteren Sprachen (vor allem Arabisch) ermöglicht werden.

- **Wertewandel „weg vom Auto“:** Gerade in Großstädten machen die Menschen immer später den Führerschein oder verzichten ganz darauf. Den geänderten Anforderungen muss sich die Verkehrspädagogik stellen.

- **Nachhaltiger Verkehr:** Auch das Thema Umwelt spielt bei der Mobilität eine immer wichtiger werdende Rolle. Bisher wird im Rahmen der Verkehrsausbildung nur auf den Aspekt „Spritsparend fahren“ eingegangen – aus Sicht des ACE steckt jedoch im Mobilitätsmanagement großes Potenzial für einen nachhaltigen Verkehr.

Mögliche Veränderungen in Betriebsstrukturen und Organisationsformen dürfen aus Sicht des ACE kein Tabu sein, wenn es darum geht, die Fahrschulen fit für eine moderne Mobilität zu machen. Neue Anforderungen an die Mobilitätsausbildung, aber auch an die Mobilitätsfortbildung werden aus Sicht des ACE auch Spezialisierungen bei Fahrlehrern erforderlich machen – beispielsweise was die Anforderung älterer Menschen und Ausländer angeht. Betriebsstrukturen und gesetzliche Regelungen müssen so angepasst werden, dass diese Erfordernisse auch im Alltag umgesetzt werden können. Angesichts der dargestellten gesellschaftlichen Herausforderungen sieht der ACE folgende inhaltliche Punkte, die bei der Reform des Fahrlehrerrechtes grundsätzlich berücksichtigt werden müssen.

- **Schulische Verkehrsausbildung darf nicht mit dem Fahrrad-Führerschein enden:** Zwar ist die schulische Verkehrsausbildung in Deutschland in allen Bundesländern in den Lehrplänen verankert, in der Realität spielt das Thema – zumindest in weiterführenden Schulen – jedoch so gut wie keine Rolle. Zugespitzt formuliert endet die Mobilitätsausbildung in der Schule mit dem Fahrradführerschein in der dritten oder vierten Klasse – und dieser ist gesetzlich

nicht vorgeschrieben. Danach findet die weitere theoretische Verkehrsausbildung dann in der Fahrschule statt. Bei der hohen Führerscheinquote in Deutschland wird dabei oft vergessen, dass der Führerschein und damit auch die theoretische Ausbildung keine Pflicht sind. Die Kultusministerkonferenz hat in ihren Empfehlungen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule explizit auf die Zusammenarbeit mit außerschulischen Partnern hingewiesen. Der ACE sieht hier den Ansatzpunkt für eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Schulen und Fahrschulen, um gerade bei jungen Menschen, die zunächst keinen Führerschein machen, eine gute Verkehrsbildung sicherzustellen.

- **Feedback- oder Coaching-Fahrten:** In der klassischen Fahrausbildung wird derzeit diskutiert, wie das Unfallrisiko bei jungen Fahranfängern in der Hochrisikophase gesenkt werden kann. Neben einer Ausweitung des begleiteten Fahrens, für das der ACE seit Jahren eintritt, wird dabei auch die Idee von sogenannten Feedback- oder Coaching-Fahrten diskutiert. Bei diesen Fahrten sollen junge Menschen einige Zeit nach ihrer Fahrausbildung und mit ersten Fahrerfahrungen eine Rückmeldung zum Fahrverhalten und Hinweise bekommen, um den Fahrstil weiter zu verbessern. Dabei erfordert das Coaching einen anderen Kommunikationsansatz als die reine Fahrausbildung. Eine Reform des Fahrlehrerrechts muss auch dafür sorgen, dass in der Ausbildung der Fahrlehrer diese Kompetenzen verstärkt werden.

- **Fahrschulen müssen auf Soft Skills setzen:** Die Coaching-Kompetenz ist auch dann notwendig, wenn Menschen nicht mit 18 Jahren, sondern erst später den Führerschein machen. Die Inhalte der Fahrausbildung verändern sich logischerweise nicht, die Zielgruppe der Ausbildung allerdings deutlich. Auf der einen Seite sind es 17- oder 18-jährige Schüler, auf der anderen Seite sind es später gerade in Großstädten junge Menschen, die möglicherweise nach dem Hochschulstudium bereits Berufserfahrungen gesammelt haben. Klar ist, dass sich die Ansprache beider Zielgruppen unterscheiden muss und dass die Fahrschule im Wettbewerb bessere Chancen hat, die adäquat auf beide

Zielgruppen eingehen kann. Gerade im Zeitalter von Social Media, das schnell und direkt Bewertungen von Fahrschulen ermöglicht, werden solche Soft Skills aus Sicht des ACE zunehmend eine Rolle spielen.

- **Auswirkungen des demografischen Wandels:** Der demografische Wandel bietet den Fahrschulen aus Sicht des ACE gänzlich neue Betätigungsfelder, stellt sie aber auch vor große Herausforderungen. Generell geht der ACE davon aus, dass in der älter werdenden Gesellschaft auch in der Mobilität das lebenslange Lernen seinen Platz finden muss. Wer mit 18 Jahren seinen Führerschein gemacht hat, trifft 60 Jahre später auf eine komplett andere Verkehrswelt und hat sich selbst ebenfalls stark weiterentwickelt: Einerseits, was Erfahrung angeht, andererseits auch, was körperliche Einschränkungen angeht.

  In einer älter werdenden Gesellschaft muss auch die Fortbildung in der Mobilität eine Rolle spielen. Dabei darf es in der Diskussion nicht allein um den „Senioren-TÜV“ oder regelmäßige ärztliche Untersuchungen gehen. Wichtig ist aus Sicht des ACE, das Bewusstsein zu schärfen, dass eine Führerscheinausbildung nicht für 60 oder mehr Jahre Mobilität ausreicht. Es wird eine gesellschaftliche Aufgabe werden, dieses Bewusstsein zu erzeugen und darauf hinzuweisen, dass es normal ist, dass sich Menschen und die Verkehrswelt verändern. Damit ist es genauso normal, mit 75 Jahren einmal einen Auffrischungskurs zu besuchen, wenn man auch bis ins Alter von 85 Jahren – oder darüber hinaus – noch automobil sein möchte.

  Die Fahrschulen können und müssen hier entscheidend mitwirken. Angefangen bei Pedelec-Kursen über Auffrischungstrainings bis zu Fahrangst-Seminaren, Mobilitätsmanagement oder der Beratung, wie mit bestimmten Verkehrsinformationen umgegangen werden kann.

Auch wenn in Zukunft weniger Menschen den Führerschein machen: Der Markt für Fahrschulen wird aus Sicht des ACE nicht zwangsläufig kleiner. Vielmehr wandelt sich das Marktumfeld. Die relativ bequeme Erstausbildung einer homogenen Zielgruppe wird abnehmen, anspruchsvollere Aufgaben und Zielgruppen werden zunehmen. Das bedeutet, dass auch eine Spezialisierung der Fahrschulen

stattfinden muss. Aus Sicht des ACE muss sich die Fahrschule von einer „Schule“ zu einem modernen Dienstleister für alle Altersgruppen wandeln.

Der ACE Auto Club Europa ist Mitglied im Verbund Europäischer Automobilclubs (EAC), www.eac-web.eu

Notizen

Notizen

Notizen

ACE Auto Club Europa e.V. | Schmidener Straße 227 | 70374 Stuttgart
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 0711 5303-266 | Fax: 0711 5303-288
E-Mail: presse@ace-online.de | www.ace-online.de