



Stellungnahmen zu den Arbeitskreisen I bis VI

# 56. Deutscher Verkehrsgerechtstag

**ACE**  
UND WEITER GEHT'S

# Inhalt

■ Arbeitskreis I	
Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland .....	3
■ Arbeitskreis II	
Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen) .....	7
■ Arbeitskreis III	
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort .....	16
■ Arbeitskreis V	
Cannabiskonsum und Fahreignung .....	21
■ Arbeitskreis VI	
Sanktionen bei Verkehrsverstößen .....	25

ACE Auto Club Europa e.V.  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Verantwortlich: Anja Smetanin  
Mail: [presse@ace.de](mailto:presse@ace.de)

## **56. Deutscher Verkehrsgerichtstag**

### **AK I: Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland**

## **EU-Knöllchen: ACE kritisiert mangelnde Transparenz**

**Berlin / Goslar (ACE) 24. – 26. Januar 2018** – Der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, moniert die Praxis der grenzüberschreitenden Vollstreckung von Verkehrsverstößen. Denn deutsche Autofahrerinnen und Autofahrer werden zunehmend von privaten Inkassobüros und Anwälten aus dem Ausland wegen Verkehrs- oder Mautverstößen im Ausland angeschrieben, ohne transparente Aufklärung zum jeweiligen Sachverhalt. Die Inkassobüros werden wiederum von Autobahnbetreibern beauftragt, beispielsweise um nicht bezahlte Mautgebühren bei den jeweiligen Fahrzeughaltern einzufordern.

Geht man von einem Bußgeld im klassischen Sinne aus, ist ein Inkassounternehmen gar nicht zuständig und die Forderung kann daher schon aus diesem Grunde angezweifelt und bestritten werden. Bereits 2010 trat das sogenannte "Geldsanktionsgesetz" in Kraft, das es den EU-Mitgliedstaaten ermöglicht, ihre Bußgelder gegen deutsche Verkehrssünder in Deutschland beizutreiben, etwa über eine Gehaltspfändung. Dabei spielt es keine Rolle, in welchem europäischen Ausland ein Verstoß begangen worden sein soll. Die Vorgehensweise sollte immer dieselbe sein.

Der Bußgeldbescheid müsste daher vom Bundesamt für Justiz in Bonn kommen. Zahlungsaufforderungen von Inkasso-Unternehmen sind auch deshalb irritierend und wecken bei den meisten Autofahrern den Verdacht auf eine Betrugsmasche.

Der ACE fordert, dass Inkassounternehmen nicht den Eindruck erwecken dürfen, sie stellen eine Behörde des öffentlichen Rechts dar. Fakt ist, dass es sich bei den Schreiben von Inkassounternehmen lediglich um Mahnschreiben ohne behördlichen Charakter handelt. Deshalb ist auch ein besonderer Einspruch oder eine Stellungnahme nicht zwingend vorgeschrieben. Gleichwohl kann eine frühzeitige Stellungnahme zu dem vorgeworfenen Sachverhalt nicht schaden. Für die ausländischen Behörden muss gelten: transparente und zeitnahe Aufklärung eines Verkehrsverstoßes gegenüber betroffenen Autofahrern, damit diese in nachvollziehbarer Weise erfahren, aus welchen Gründen ein Verstoß begangen worden ist.

Auch zeigt die Praxis, dass die ausländischen Behörden kaum Gebrauch vom „Geldsanktionsgesetz“ machen. Dabei gibt es eine entscheidende Ausnahme – die Niederlande.

Länder	2015	2016	Gesamt
Belgien	93	1	94
Lettland	4	1	5
Litauen	2	1	3
Niederlande	9.894	11.404	21.298
Österreich	23	6	29
Polen	30	34	64
Portugal	1	3	4
Rumänien	4	7	11
Schweden	4	13	17
Slowenien	24	16	40
Spanien	4	2	6
Tschechische Republik	0	3	3
Ungarn	2	13	15
Vereinigtes Königreich	18	18	36

© Bundesamt für Justiz – Statistische Auswertung der Verfahren aus 2015 und 2016

Die beigetriebenen Gelder wandern in die Kasse des Staates, der die Vollstreckung durchführt. So profitiert das Land, das die Vollstreckung durchführt, von den höheren Verfahrenskosten. Dies könnte erklären, warum die Behörden so wenig Gebrauch vom Rahmenbeschluss machen.

Entscheidungen unter 70 Euro werden zwar nicht vollstreckt, jedoch sind die angefallenen Verfahrenskosten hinzuzurechnen, so dass schon bei geringeren Bußgeldern die Vollstreckungsgrenze erreicht sein kann. Erschwerend kommt hinzu, dass die Summen nicht mit deutschen Bußgeldern vergleichbar sind und teilweise für die Betroffenen utopisch hoch sind. So wird nicht selten eine Geschwindigkeitsüberschreitung im Ausland von mehr als 20 Kilometern pro Stunde (km/h) mit mehreren hundert Euro sanktioniert, wobei in Deutschland die Regelbuße bei lediglich 70 Euro liegt. Rechtsbehelfsmöglichkeiten der klassischen Art gibt es nicht. Außerdem wird oft bei einer schnellen Zahlung ein hoher Rabatt eingeräumt. Es drohen weitergehende Konsequenzen. Nachvollziehbarerweise kommen dem „Beschuldigten“ durch eine solche Praxis Fragen über Fragen in den Sinn:

Wer soll sich nach so langer Zeit noch an einen Vorfall erinnern können? Bin ich überhaupt zu dem Zeitpunkt auch dort gewesen? Ich fahre nie zu schnell – hier muss es sich um ein Missverständnis handeln, oder? Ich soll an ein Inkassobüro zahlen? Sind solche Strafen überhaupt seriös?

Alles Fragen, die die Betroffenen sich stellen, welche sich ratsuchend an ihren Automobilclub wenden. Dieser kann in der Regel auch Auskunft geben.

Grundsätzlich muss dabei zwischen öffentlich-rechtlichen Forderungen und Forderungen zivilrechtlicher Natur unterschieden werden. Bei Geschwindigkeits- und Rotlichtverstößen sowie der Einfahrt in gesperrte Bereiche mag dies noch einfach sein. Problematisch wird es bereits bei den „allseits beliebten“ Mautforderungen oder Parkverstößen auf privatem oder öffentlichem Grund. In den letztgenannten Beispielfällen ist es nicht sofort ersichtlich, um welche Art von Forderung es sich handelt. Mautforderungen, insbesondere aus Italien, stellen in der Regel keine Bußgelder in diesem Sinne dar, sondern unterliegen der zivilrechtlichen Geltendmachung. In Italien gilt dabei eine Verjährungsfrist von zehn Jahren.

## **Italien vollstreckt meist in Eigenregie**

Auch Italien hat mittlerweile den dazugehörigen EU-Rahmenbeschluss ratifiziert und das entsprechende italienische Gesetz ist im März 2016 in Kraft getreten. Jedoch erfolgt in der Regel eine Verfolgung und Vollstreckung in Italien nicht durch die Behörde selbst, sondern man bedient sich privater Inkassobüros wie Nivi Credit S.r.l. oder Euro Treuhand Inkasso GmbH. Bei Mautforderungen beispielsweise geht es nicht selten um einen einstelligen Eurobetrag, welcher durch diverse Gebühren der Inkassounternehmen auf ein Vielfaches „aufgeblasen“ wird. Hier lockt die schnelle Erledigung des Verfahrens durch die Zahlung eines vermeintlich geringen Betrages durch den Fahrzeughalter. Gleichwohl kann er in den seltensten Fällen überprüfen, ob die Forderung begründet ist.

Die sicherste Bezahlungsmethode ist wohl die Barzahlung. Es hat sich herausgestellt, dass insbesondere bei der Verwendung von elektronischen Zahlungsmitteln wie VIA-Card oder Kreditkarte technische Zahlungsausfälle zu verzeichnen sind. Die betroffenen Autofahrer bekommen zwar die Durchfahrt erlaubt, jedoch auch eine Bescheinigung, dass sie bei der nächsten Autobahnstation „Punto Blu“ oder aber innerhalb von 14 Tagen per Überweisung nachzahlen sollen. Dieser kleine Zettel in Kombination mit dem Öffnen der Schranke erweckt den Eindruck, dass die Zahlung erfolgt sei. Die böse Überraschung erfolgt dann erst Monate später im heimischen Briefkasten durch ein o.g. Inkassounternehmen.

## **ACE kritisiert mangelnde Transparenz**

Der ACE fordert daher, bei derartigen unklaren und weit zurückliegenden Sachverhalten eine transparente und zeitnahe Verfolgung und Aufklärung vermeintlicher Verstöße durch die ausländischen Behörden zu gewährleisten. Den Betroffenen muss in nachvollziehbarer Weise aufgezeigt werden, dass, aus welchen Gründen auch immer, ein Verstoß begangen worden ist.

Der ACE fordert weiterhin, dass die Inkassounternehmen nicht den Eindruck erwecken dürfen, sie stellen eine Behörde des öffentlichen Rechts dar. Die angedrohten Maßnahmen und Sanktionen sind oft gar nicht umsetzbar und dienen lediglich als Drohkulisse.

Außerdem darf dieser Weg im klassischen Bußgeldbereich nicht gewählt werden, da es bereits eine gesetzliche Verfahrensweise gibt. Alle beteiligten Behörden sind angewiesen, Bußgelder auch über das europäische Vollstreckungsverfahren zu verfolgen.

### **Für Rückfragen:**

ACE Pressestelle

Märkisches Ufer 28

10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-18

Mail: [anja.smetanin@ace.de](mailto:anja.smetanin@ace.de)

## 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag

### AK II: Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)

## Automatisiertes Fahren braucht umfassende und zügige Anpassung der Haftungsregeln

### ACE: Technischer Fortschritt braucht fortschrittlichen Rechtsrahmen

**Berlin / Goslar (ACE) 24. – 26. Januar 2018** – Das automatisierte Fahren bewegt, auch wenn dessen vollständige technische Umsetzung noch in weiter Ferne liegt. Dies liegt zum einen an der Begeisterung für die fortschreitende Technik, zum anderen an der damit verbundenen Hoffnung, die Sicherheit im Straßenverkehr entscheidend verbessern zu können. Doch was passiert, wenn ein hochautomatisiertes Fahrzeug einen Unfall verursacht, wer haftet dann?

Der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, fordert eine zügige und umfassende Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen, damit es zu keinem Zeitpunkt zu Widersprüchen in den relevanten Rechtsgebieten kommt.

**Hannes Krämer, Leiter Recht beim ACE:** „Die Schere zwischen technischem und rechtlichem Fortschritt darf nicht zu groß werden. Jetzt müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen diskutiert und formuliert werden, damit die Fahrzeughersteller, die mit der Automatisierung stärker in den Fokus der Haftung rücken, wissen, welche rechtlichen Rahmenbedingungen sie bei der Umsetzung der Systeme beachten müssen.“

In seiner Stellungnahme zum 56. Verkehrsgerichtstag 2018 betont der ACE, dass mit der Erneuerung des Straßenverkehrsrechts (StVG) 2017 ein erster wichtiger Schritt gegangen wurde. Doch es müssen weitere Schritte folgen, um erkennbare Lücken zu schließen.

Insbesondere die Regelungen für die potenziellen Haftungsschuldner bei einer Kollision mit einem (voll-)automatisierten Fahrzeug müssen unter die Lupe genommen werden. Das heißt: Fahrer, Halter, Hersteller und Versicherer.

Gleichzeitig fordert der ACE, über den Tellerrand hinauszuschauen. Neben der Automatisierung der Fahrfunktion dürfen das vernetzte Fahren, das Carsharing sowie die Elektromobilität nicht vernachlässigt werden. Diese vier Komponenten sind miteinander derart verknüpft, dass sie nur

gemeinsam vorangetrieben werden sollten. Das gilt für den technischen Fortschritt wie für die rechtlichen Rahmenbedingungen.

## **Stellungnahme ACE zum AK II – Automatisiertes Fahren – zivilrechtliche Fragen**

Mit mehr als 2,5 Millionen polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfällen im Jahre 2016<sup>1</sup> und einem damit einhergehenden volkswirtschaftlichen Schaden von mehr als 34 Milliarden Euro<sup>2</sup> haben diese Faktoren schon aufgrund ihrer Dimensionen ein vermeintlich hohes Einsparpotenzial.

Wirft man in diesem Zusammenhang noch einen Blick auf die Unfallursachen, so ist auch für das Jahr 2016 festzuhalten, dass mehr als 90 Prozent aller Unfallursachen auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen sind. Insbesondere Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren, das Nichtbeachten der Vorfahrt, die nicht angepasste Geschwindigkeit sowie ungenügender Abstand zum Vorfahrenden schlagen mit ca. 58 Prozent nicht unerheblich zu Buche. Und die Zahl der erfassten Unfälle steigt stetig. So stellt sich nicht erst seit gestern die berechtigte Frage: „*Wie können Unfälle effektiv verhindert werden?*“ Freilich muss hierbei auch der Anstieg der Fahrzeuge, insbesondere im Güterverkehr, berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang und aufgrund der immer schneller fortschreitenden technischen Möglichkeiten wird der Ruf nach einem selbstfahrenden Fahrzeug immer lauter.

Dabei ist die Idee gar nicht neu. Immerhin bedeutet das Wort *Automobil* das „sich selbst Bewegende“. Somit ist davon auszugehen, dass der Sinn eines Autos von Beginn an schon war, sich selbst und von allein zu bewegen und keines Fahrers zu bedürfen. So konnte auch schon Freiherr Löw von und zu Steinfurth 1924 das Automobil genau durch vier Eigenschaften definieren. Ein Automobil ist demnach ein Fahrzeug, das

- durch Maschinenkraft bewegt wird,
- die zu seiner Ortsveränderung dienende Energiequelle in sich trägt,
- gewöhnliche Straßenfahrdämme benutzt und
- die zu befördernden Personen oder Güter – wenigstens zum Teil – selbst aufnimmt.<sup>3</sup>

Im Rahmen des demografischen Wandels ist es umso mehr zu begrüßen, dass solche Fahrzeuge neben wirtschaftlichen Aspekten auch die soziale Teilhabe an der Gesellschaft fördern und ein

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017

<sup>2</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen, November 2016

<sup>3</sup> Freiherr Löw von und zu Steinfurth in „Das Automobil“, 1924, S. 1

Stück weit mehr Freiheit ermöglichen. Hinzu kommt, dass Maschinen nie müde werden, keine Emotionen kennen, mehrere Objekte gleichzeitig im Blick behalten können und wesentlich schneller reagieren als der Mensch, so Prof. Andre Seeck in einem Interview mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR)<sup>4</sup>.

Dem stehen vor allem die nonverbale Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern und die ungeschriebenen Regeln des Straßenverkehrs, welche durch eine ständige Fehlerkompensation der einzelnen Verkehrsteilnehmer geprägt sind, entgegen.

Zu der Forderung nach weniger Unfällen im Straßenverkehr kommt die „*Vision Zero*“ des DVR. Dieses Ziel hat wohl unbestritten oberste Priorität. Um allerdings den wirtschaftlichen und personellen Schaden bei solchen Ereignissen vermeiden zu können, müssen die neuen Systeme zunächst ihre Sicherheit unter Beweis stellen.

Mit der Sicherheitsfrage einher geht wiederum die Frage nach der Haftung. „*Wer muss für den Schaden aufkommen, wenn es keinen Fahrer mehr im klassischen Sinne gibt?*“ Die meisten Hersteller tun sich diesbezüglich schwer und halten sich bedeckt, um kein vermeidbares Risiko einzugehen. Anders verhält es sich mit der gewagten Meldung eines schwedischen Automobilherstellers, der die volle Haftung übernehmen möchte.<sup>5</sup> Dies sollte jedoch nicht unbedingt für bare Münze genommen werden, da davon auszugehen ist, dass mit dieser Aussage lediglich die zivilrechtliche, nicht aber auch die strafrechtliche Haftung gemeint ist. Gleichwohl ist eine solche Bereitschaft zunächst zu begrüßen, um die Haftungsfrage als Vorreiter voranzubringen. Im Detail muss diese dann freilich noch geprüft werden, ob sie hält, was sie verspricht.

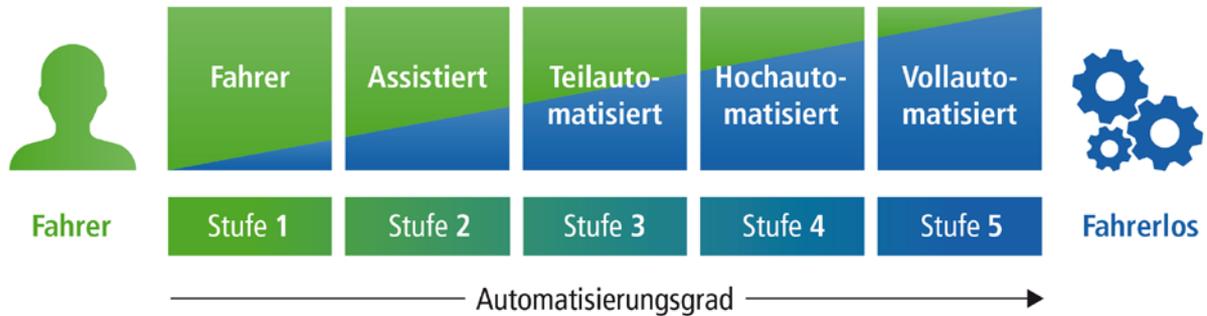
Dabei sollen auch die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entwickelten Kategorien – speziell die der hoch- und vollautomatisierten Systeme –, die der Fahrer nicht mehr dauerhaft überwachen muss, beleuchtet werden.

---

<sup>4</sup> DVRreport Nr. 3/2015, S. 15

<sup>5</sup> <https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media/pressreleases/167975/us-urged-to-establish-nationwide-federal-guidelines-for-autonomous-driving>

## Stufen des automatisierten Fahrens



© ace-online.de/grafiken

Bei den beiden letzten Kategorien, „hochautomatisiert“ und „vollautomatisiert“, übernimmt das System die Quer- und Längsführung für einen gewissen Zeitraum oder einen definierten Anwendungsfall. Der „Fahrer“ muss hier keine dauerhafte bzw. überhaupt keine Überwachung gewährleisten und wird mehr und mehr zum einfachen Passagier.

Bei einer Kollision mit einem (vollautomatisierten) Fahrzeug kommen folgende Personen als potenzielle Haftungsschuldner in Betracht:

- Fahrer
- Halter
- Hersteller
- Versicherer

### I. Der Fahrer – „Verursacherprinzip“

Primärer Gedanke des deliktischen Schadensersatzrechts ist das Verursacherprinzip, welches stets an ein menschliches Handeln anknüpft. Der Verursacher des Schadens muss diesen auch ersetzen. Bei einem Kraftfahrzeugunfall ist dies regelmäßig der Kraftfahrzeugführer. Führer eines Kraftfahrzeuges ist, wer das Kraftfahrzeug verantwortlich in Bewegung setzt, es unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrtbewegung lenkt, anhält, parkt oder nach Fahrtunterbrechung weiterfährt.<sup>6</sup> Als Haftungsgrundlage kommen § 823 Abs. I, II BGB sowie § 18 StVG in Betracht. Beim vollautomatisierten Fahrzeug kommt es bereits bei der Ermittlung des

<sup>6</sup> vgl. Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 2 StVG Rn. 28

Verursachern zu Schwierigkeiten, denn einen Fahrer per se gibt es ja nicht mehr. Es gibt durchaus gewichtige Stimmen in der Wissenschaft, die den Fahrer durch den Hersteller des Systems „ersetzen“ möchten.<sup>7</sup> Dabei knüpfen vor allem die Tatbestände der StVO an das Verhalten einer Person an, was bei einem Computerprogramm freilich nur schwer in Analogie zu bringen ist. Alternativ könnte auch der Fahrer aus der Haftung ersatzlos weggestrichen werden oder aber lediglich für das In-Betrieb-Setzen des Fahrzeugs haften. Letzteres wäre wohl aufgrund des Anknüpfungszeitpunktes nicht mit dem Gesetz vereinbar. Im Rahmen der Haftungshöchstgrenzen (§ 12 StVG) darf jedoch die deliktische verschuldensabhängige Haftung des BGB nicht ersatzlos wegfallen. Sie kommt zwar in den meisten Fällen wohl nicht zum Tragen, jedoch trifft es den Geschädigten in einem solchen Falle umso härter, wenn eine Unterdeckung des Schadens vorliegt. Zwar hat der Gesetzgeber bereits das automatisierte Fahren erkannt und das StVG entsprechend angepasst, dies geschah jedoch lediglich bis zu solchen Systemen, welche durch den Fahrer übersteuerbar sind. **Somit wäre bei den hoch- und vollautomatisierten Systemen eine weitere gesetzliche Anpassung unumgänglich, um keinerlei Lücken in der Haftung zu hinterlassen und eine ausreichende Deckung zu gewährleisten.** Dies würde andernfalls unweigerlich zulasten der Geschädigten gehen. Hinzu kommt weiterhin, dass aufgrund fehlender Beobachtung des Straßenverkehrs durch die Insassen der „Grad der Verursachung“ im Rahmen des § 17 StVG kaum nachvollziehbar dargelegt werden kann. Der „Passagier“ hinter dem Steuer wird dann – aufgrund von vielleicht sogar rechtmäßiger Ablenkung – nur noch als sog. „Knallzeuge“ fungieren, die regelmäßig keine oder nur sehr wenige verwertbare Angaben zum Geschehen machen kann.

## II. Der Halter – „Gefährdungshaftung“

Der Fahrzeughalter haftet gem. § 7 StVG für die bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs verursachten Schäden. Dabei ist der Begriff des Betriebs aufgrund der komplexen Verkehrsgefahren weit auszulegen. Der Schaden ist dann beim Betrieb entstanden, wenn er durch die dem Kfz- oder Anhängerbetrieb typisch innewohnende Gefährlichkeit adäquat verursacht worden ist. **Im Rahmen des Automatisierungsgrades dürften hier die wenigsten Probleme auftauchen. Fraglich könnte allenfalls sein, ob die Betriebsgefahr eines vollautomatisierten Fahrzeuges gegebenenfalls anders einzustufen ist als bei einem von Menschenhand gesteuerten Fahrzeug.** Den Haftungsausschluss des zweiten Absatzes wird man wohl in der Regel nicht erheben können, da bereits obergerichtlich entschieden worden ist, dass es sich dabei um ein durch elementare Naturereignisse oder durch Handlungen betriebsfremder Personen herbeigeführtes Drittereignis von außen handeln muss.<sup>8</sup> Primär werden hier Naturereignisse wie Blitz, Erdbeben, Erdbeben oder Ähnliches erfasst. Bei einem Versagen des Systems selbst wird

<sup>7</sup> Reck, Schrader, Jänich NZV 2015, 313

<sup>8</sup> BGH NZV 2004, 395

dies keinerlei Relevanz haben. Jedoch könnte die fehlerhafte Programmierung vor Auslieferung des Fahrzeuges oder aber ein „Angriff auf die Daten“ eines Dritten während der Fahrt ein Ereignis „von außen“ darstellen. Danach könnte der Halter sich hierdurch aus der Haftung exkulpieren. Diese erste Konstellation erscheint jedoch weit hergeholt und äußerst praxisfern. Spätestens im Rahmen der primären Beweislast geht die Unaufklärbarkeit zulasten des Halters. Anders könnte es sein, wenn das Fahrzeug einem sog. „**Hacker-Angriff**“ ausgesetzt ist.<sup>9</sup> Im Juli 2015 gelang es Hackern mitten auf einem Interstate-Highway im mittleren Westen der USA aus fast 1000 km Entfernung ein Fahrzeug auszuschalten. Die **Gefahr ist also durchaus real und alle Beteiligten sind aufgefordert, diesbezüglich eine sichere Regelung zu finden, insbesondere muss es nachvollziehbar sein, ob ein solcher „Angriff“ stattgefunden hat oder nicht.** Hier sollten gegebenenfalls Beweiserleichterungen in Erwägung gezogen werden.

### III. Der Hersteller – Produkthaftung im klassischen Sinne

Da es wohl beim vollautomatisierten Fahren keinen Fahrer im klassischen Sinne mehr gibt, rückt der **Hersteller des Produktes bei der Haftung immer mehr in den Fokus**. Im Rahmen der Produkthaftung kann ein Hersteller für das Inverkehrbringen eines fehlerhaften Produktes haften. Dies gilt insbesondere für körperliche und gesundheitliche Schäden an Personen, aber auch für, sofern an einer anderen als der in Verkehr gebrachten Sache verursachten, Sachschäden. Gemäß § 3 ProdHaftG wird hier ausnahmsweise ein Fehler legal definiert. In den meisten Fällen handelt es sich entweder um Konstruktions-, Fabrikations- oder Instruktionsfehler. Dabei spielen vor allem die technischen Normen IEC 61508 und DIN ISO 26262 eine große Rolle, um den technischen Mindeststandard zu definieren. Hier beruft sich der Hersteller regelmäßig auf den Stand der Wissenschaft und Technik, der zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens vorlag, weswegen für ihn der Fehler selbst nicht erkennbar war und eine Ersatzpflicht ausgeschlossen ist. Da sich der Hersteller darauf beruft, muss er auch im Rahmen der Darlegungspflicht diese Tatsachen beweisen. Im Übrigen liegt die Beweislast grundsätzlich beim klagenden Geschädigten. Dieser muss im Zweifel die Kausalität zwischen Fehler und Schaden darlegen. Im Rahmen der sekundären Beweislast könnte dem Geschädigten jedoch eine Beweiserleichterung im Schadensersatzprozess zugutekommen. Danach schreibt das Gebot der redlichen Prozessführung (§ 138 Abs. II ZPO) dem Schuldner des Anspruchs eine prozessuale Erklärungsspflicht vor und er muss gegebenenfalls über die relevanten Tatsachen aufklären, die in seinem Verantwortungsbereich liegen und für den Gläubiger regelmäßig nicht zugänglich sind. In Anlehnung an § 242 BGB kann diesbezüglich ein Aufklärungsanspruch des Gläubigers bestehen, wenngleich dieser auch erst in einem späten Stadium der Schadensersatzgeltendmachung eine Rolle spielt.

<sup>9</sup> <http://www.sueddeutsche.de/auto/auto-aus-der-ferne-gehackt-der-fahrer-ist-machtlos-1.2577174>

**Hierbei muss gewährleistet sein, dass der Informationsvorsprung des Herstellers nicht dem Geschädigten zum Nachteil gereichen wird.**

#### IV. Der Versicherer

Der Kfz-Haftpflichtversicherer hat bisher die von den Versicherungsnehmern zu entrichtende Prämie an „menschlichen“ Attributen wie Geschlecht, Alter oder aber Einträgen im Fahreignungsregister in Flensburg festgemacht. **Mit Einführung von Systemen, welche einen immer größeren Automatisierungsgrad haben, werden auch der Hersteller und das System selbst eine tragende Rolle übernehmen müssen**, da es, wie oben bereits erwähnt, einen Fahrer nicht mehr gibt. Laut einer Studie der Beratungsfirma Frost & Sullivan werden in Zukunft immer mehr **fahrzeugspezifische Eigenschaften für die Berechnung relevant** sein und es wird sich *„die Verantwortung für die Versicherung des Fahrzeugs vom Fahrzeughalter auf den Hersteller verlagern.“*<sup>10</sup>

**Damit müssen sich die Versicherer und die Hersteller zwingend auseinandersetzen, um realistische Lösungsansätze zu präsentieren.** Dem Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer gemäß § 1 PfIVG i.V.m. § 115 Abs. 1 S. 1 VVG steht dies zunächst nicht entgegen. Gerade der tatbestandsmäßige „Gebrauch“ eines Fahrzeugs ist weit auszulegen, so dass hier keine Regelungslücken entstehen sollten. Probleme könnten allerdings dann auftauchen, wenn auch die neuen Haftungshöchstgrenzen nach § 12 StVG überschritten werden und mangels Fahrer kein bürgerlich-rechtlicher Deliktsanspruch ohne Deckelung besteht. Hier besteht noch Handlungsbedarf, da die Automatisierung nicht zulasten der Unfallopfer gehen darf. Ebenso muss die **Versicherungswirtschaft in Kooperation mit den Herstellern einen Ansatz erarbeiten, dass die Kosten eines Unfalls gerecht verteilt werden.**

#### V. Das „neue“ Straßenverkehrsrecht 2017

*„In der StVO wird stehen: ‚Ein Fahrer verstößt nicht gegen seine Sorgfaltspflichten, wenn er die Fahraufgabe an das System überträgt und sich von der Fahrzeugsteuerung abwendet.‘“*<sup>11</sup>

So, oder so ähnlich steht es nunmehr seit Mitte 2017 im Straßenverkehrsgesetz (StVG) geschrieben. Die neuen §§ 1a, 1b, 1c sowie §§ 63a und 63b und die Anpassung des § 12 StVG sollen das „modernste Straßenverkehrsrecht der Welt“ darstellen und den Weg zum autonomen/vollautomatisierten Fahren ebnen.

<sup>10</sup> <http://ww2.frost.com/news/press-releases/kfz-versicherung-fur-autonome-fahrzeuge-beitragszahlung-wird-von-haltern-auf-oems-ubergehen/>

<sup>11</sup> Interview Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt in der Auto Bild Ausgabe 6.11.2015

**Dem Grunde nach sind die Neuerungen zu begrüßen, regeln diese doch zumindest die zivilrechtliche Haftung bei Benutzung solcher teilautomatisierten Systeme.**

**Berechtigte Zweifel bleiben jedoch:** So muss man sich fragen, was der „bestimmungsgemäße Gebrauch“ des § 1a Abs. 1 StVG umfasst. Wer legt den Umfang fest? Darf in Zukunft der Hersteller festlegen, unter welchen Bedingungen seine Systeme verwendet werden dürfen und wann das System abzuschalten ist? Was geschieht, wenn das Fahrzeug weiterveräußert wird oder im Rahmen von Carsharing von vielen Personen nur für eine kurze Zeit genutzt wird?

Gleichsam wirft der § 1b StVG Fragen auf. Hierbei spielt insbesondere die Art und Weise der Aufforderung als auch die zeitliche Komponente eine große Rolle. Wann erkennt der Fahrzeugführer, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen? Wie muss die Aufforderung des Fahrzeugs an den Fahrer gestaltet sein? Wann liegen gemäß § 1b Abs. 2 StVG „offensichtliche Umstände“ vor, die Fahrzeugsteuerung übernehmen zu müssen? Wie lang darf die „Übergabe“ an den Fahrer dauern?

Soll es der Rechtsprechung überlassen werden, solche Dimensionen zu bestimmen?

## **VI. ACE-Forderungen**

Auch wenn die vollständige technische und rechtliche Umsetzung des vollautomatisierten Fahrens noch in weiter Ferne liegt, sollten sich **bereits heute alle Beteiligten an einen Tisch setzen und Änderungen vorschlagen, diskutieren und umsetzen, damit insbesondere die Hersteller vor Umsetzung der Systeme wissen, welche rechtlichen Rahmenbedingungen sie zu beachten haben.**

Hier ist **neben dem fundierten Wissen auch eine schnelle Umsetzung gefragt. Die Schere zwischen technischem und rechtlichem Fortschritt könnte sonst zu groß werden.** Immerhin hat ein großer Zulieferer der Automobilbranche für die erste Million Radarsensoren etwa 13 Jahre benötigt, für die zweite Million 11 Monate und im Jahr 2015 wird eine solche Anzahl bereits innerhalb von ein bis zwei Monaten produziert.<sup>12</sup>

Bei der zivilrechtlichen Haftung war die „Modernisierung“ des StVG schon ein erster großer Schritt in die richtige Richtung.

---

<sup>12</sup> so Prof. Hermann Winner im Interview der Zeitschrift hoch³FORSCHEN, Jahrgang 4, Herbst 2015

Gleichsam müssen nun auch das **Zulassungsrecht, das Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht, der Datenschutz, das Fahrerlaubnisrecht und andere Rechtsgebiete** angepackt werden, die von diesem weitreichenden Thema betroffen sind. Hier darf es zu keinen Widersprüchen oder zeitlichen Divergenzen zwischen den Rechtsgebieten kommen.

Nicht zuletzt muss über den Tellerrand hinausgeschaut werden. Neben der Automatisierung der Fahrfunktion dürfen das vernetzte Fahren, Carsharing und die E-Mobilität nicht vernachlässigt werden. Diese vier Komponenten sind miteinander derart verknüpft, dass sie nur gemeinsam vorangetrieben werden sollten.

### **Für Rückfragen:**

ACE Pressestelle  
Märkisches Ufer 28  
10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-18

Mail: [anja.smetanin@ace.de](mailto:anja.smetanin@ace.de)

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Anja Smetanin

Mail: [presse@ace.de](mailto:presse@ace.de)

## 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag

### AK III: Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

## ACE: Antiquierten Straftatbestand reformieren und goldene Brücke bauen

**Berlin / Goslar (ACE) 24. – 26. Januar 2018** – Der ACE fordert, den Straftatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort zu reformieren. Die Wartepflicht am Unfallort nach einem entstandenen Sachschaden sollte durch eine weitere Meldemöglichkeit ergänzt werden. Darüber hinaus sollten die Sanktionen bei Nichtmeldung eines Unfalls zeitgemäß angepasst werden.

Der ACE fordert in seiner Stellungnahme eine Reformierung des Straftatbestandes des § 142 StGB. Jeder Schaden sollte demnach gemeldet werden, doch mit der Möglichkeit, dies auch später tun zu können beziehungsweise telefonisch, wenn andere Unfallbeteiligte nicht vor Ort an der Unfallstelle sind. Die Möglichkeit, den Unfallschaden auch nachträglich straffrei melden zu können, würde dem Schadensverursacher eine „goldene Brücke“ in die Legalität verschaffen. Der Tatbestand würde vereinfacht werden, da jeder Schaden so wertunabhängig angezeigt werden müsste. Der Geschädigte, der bislang nicht selten durch den Fall der „Unfallflucht“ auf seinem Schaden sitzen bleibt, würde gleichermaßen profitieren.

Sofern ein Schaden nicht gemeldet wird, befürwortet der ACE die Entziehung der Fahrerlaubnis, aber nur noch in gravierenden Fällen, das heißt, wenn die Beschädigung offenkundig verursacht wurde und im Bereich von mindestens 3.000 bis 4.000 Euro liegt. Bei gewöhnlichen „Remplern“ reicht ein Fahrverbot als verkehrserzieherische Maßnahme aus.

### Aktuelles Strafrecht – wer nicht wartet, ist dran

Gegenwärtig sieht der Gesetzgeber vor, dass derjenige, der an einem Unfall beteiligt ist, am Unfallort verbleiben muss, bis er es dem anderen Beteiligten ermöglicht, Kenntnis vom Schaden und den Daten des Beteiligten zu erlangen. Er muss zumindest an Ort und Stelle „angemessene Zeit“ verharren, um dies zu ermöglichen. Tut er dies nicht, macht er sich strafbar.

Ist der Straftatbestand zwar erfüllt, aber nur ein nicht bedeutender Sachschaden im nicht fließenden Verkehr verursacht und meldet der Beteiligte diesen Kleinschaden innerhalb von 24 Stunden, so

kann das Gericht im Rahmen der Strafzumessung von der Strafe ausnahmsweise absehen oder die Strafe mildern.

**Rechtshistorisch betrachtet, handelt es sich bei diesem Straftatbestand um eine echte Antiquität.** Es gibt kaum einen älteren Straftatbestand als diesen, geschaffen im Jahr 1975, Helmut Schmidt war gerade Bundeskanzler und jeder stolz auf sein Fahrzeug, das er dank Fleiß und Sparens sein Eigen nennen durfte.

Der Straftatbestand wurde damals ins Leben gerufen, um die zivilrechtlichen Ansprüche aller Beteiligten gegeneinander und die Abwehr unberechtigter Ansprüche zu sichern. Geschütztes Rechtsgut ist also die Beweissicherung der möglichen Ansprüche. Im Grunde eine famose und immer noch aktuelle Thematik.

Auf den ersten Blick erscheint die Norm in der Tat sinnvoll und gerecht: Wer einen Schaden verursacht, muss dafür einstehen. Fraglich ist jedoch, ob es noch zeitgemäß ist, den Verursacher oder den Geschädigten zum Warten vor Ort zu zwingen, wenn es auch möglich ist anzurufen. Ungeachtet dessen sind sich viele Verkehrsteilnehmer der Wartepflicht nicht bewusst und hinterlassen einfach einen Zettel an der Windschutzscheibe. Sei es aus dem oben genannten Grund der sinnfreien Wartepflicht oder der fehlenden Möglichkeit, einen Unfall später zu melden, erscheint die Rechtsfolge, unter anderem mit Entziehung der Fahrerlaubnis, und gleichermaßen der Schadensbegriff unangemessen. Aus dieser Perspektive betrachtet, erscheint der § 142 StGB wie ein Relikt aus einer anderen Zeit und ist reformbedürftig.

## **Reformierung heißt nicht Abschaffung und Aufhebung von Sanktionsmöglichkeiten**

Der ACE befürwortet eine generelle Sanktionsmöglichkeit für sich aus ihrer Verantwortung entziehende Unfallbeteiligte, da andernfalls sämtliche Geschädigten entweder auf ihrem Schaden „sitzenblieben“ oder die Vollkaskoversicherer in einem solchen Ausmaß in Anspruch genommen würden, dass die Prämien um ein erhebliches Maß angehoben werden müssten und sich der eine oder andere Fahrzeugbesitzer eine solche Versicherung nicht mehr leisten könnte. Der ACE ist sich jedoch gleichermaßen dessen bewusst, dass die betroffenen Fahrer, gemessen an heute geltenden rechtsethischen und gesellschaftlichen Kriterien, zu hart bestraft werden können und auch die Wartepflicht absurd erscheint. Mit dieser Wartepflicht am Unfallort, dem nicht ganz belanglosen Schaden (50,00 Euro) und der Entziehung der Fahrerlaubnis bei erheblichen Sachschäden (1.300 – 1.500 Euro) begegnet der Gesetzgeber heutzutage dem Delinquenten unangemessen hart. In Zeiten moderner Telekommunikationsmittel erscheint das Warten an der Unfallstelle eher als Nachteil für die Betroffenen. Es ist doch sicherer, man verständigt die Polizei, als sich nach 15–30 Minuten meist sinnlosen Wartens berechtigt von dannen zu machen.

**Yasmin Domé, Fachanwältin für Verkehrsrecht sowie Fachanwältin für Strafrecht und ACE-Rechtsexpertin**, betont: „Es ist auch durchaus sinnvoll, Kleinstschäden in der Norm aufzugreifen, da die Polizei nicht wegen jeder Lappalie ausrücken sollte.“ Gegenwärtig ist ein Entfernen nur bei dem „nicht bedeutenden Schaden“ möglich. Hierbei muss man sich vor Augen halten, dass es diesen belanglosen Schaden, der mit 50 Euro zu beziffern ist, faktisch nicht mehr gibt. Jedes Fahrzeugteil ist dem Anschein nach aus Gold – zumindest lassen die Preise der Hersteller dies annehmen. Auch eine Entziehung der Fahrerlaubnis erscheint heutzutage bei Schäden ab 1.300 bis 1.500 Euro zu hart und überzogen. Dieser Betrag mag vor 40 Jahren einen erheblichen Schaden dargestellt haben, heute genügt ein Kratzer am Spiegel. 1977 betrug der Kaufpreis für einen neuen VW Golf beispielsweise knappe 9.000 DM. Kauft man im Jahr 2017 einen entsprechenden Kleinwagen, zum Beispiel einen VW Polo, so liegt der Kaufpreis bei 13.000 Euro, also vergleichbaren 26.000 DM. Die Wertgrenzen müssten folglich verdreifacht werden, will man den Intentionen des Gesetzgebers noch folgen.

**Domé gibt somit zu bedenken, ob es nicht gerade im Falle des Unfalls und der Wiedergutmachung des Schadens durch eine einfache Handlung, nämlich einen Anruf, für alle Beteiligten, insbesondere den Geschädigten, besser wäre, dem Verursacher die „sogenannte goldene Brücke“ zu bauen und die nachträgliche Schadenanzeige straffrei zu ermöglichen.**

**Der ACE sieht auch keine Notwendigkeit, eine Schadensmindestgrenze gesetzlich festzulegen. Jeder Schaden sollte angezeigt werden.** Zum einen ist die Feststellung sehr von subjektiven Eindrücken geprägt und zum anderen ist ein Schaden in Höhe von 200 Euro für den nicht vollkaskoversicherten Studenten ärgerlicher als der Schaden in Höhe von 5.000 Euro für die Stoßstange des vollkaskoversicherten Dienstwagennutzers.

**Die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB, welche beim Vorliegen des Tatbestandes § 142 Absatz 1 StGB in der Regel anzunehmen ist und damit den Fahrzeugführer als ungeeignet zum Führen eines Kraftfahrzeuges degradiert, ist, was die Wertgrenze angeht, nach oben zu korrigieren.**

Anders als vor 40 Jahren besitzt die Fahrerlaubnis für Arbeit und moderne Familie einen ganz anderen Stellenwert. Jeder muss flexibel sein. Darum muss man hier differenzieren. Der Verursacher soll nicht straffrei ausgehen, aber die Fahrerlaubnis wegen eines Kratzers an der Stoßstange zu entziehen, ist überzogen. Ausgehend vom damaligen Ansatzpunkt, musste es sich um ein augenscheinlich sehr stark beschädigtes Fahrzeug handeln, um die Fahrerlaubnis entziehen zu können. Bei Reparaturkosten im Bereich von 1.300 Euro sieht man heutzutage aber im Zweifel

wenig bis nichts. Ein Fahrverbot von ein bis drei Monaten müsste in diesen Fällen ausreichend sein, um auf den Flüchtigen verkehrserzieherisch einzuwirken. Dies ist gesetzgeberisch so bereits möglich.

**Die Entziehung der Fahrerlaubnis sieht der ACE nur noch dann unumgänglich, wenn ganz offenkundige Beschädigungen verursacht werden, die im Bereich von mindestens 3.000 bis 4.000 Euro liegen, also ganze Karosserieteile zerstört sein müssen.**

Im europäischen Vergleich erfolgt die Einstufung des Handlungsunwertes im Übrigen meist nur als eine Ordnungswidrigkeit, die mit ein paar hundert Euro Geldstrafe geahndet wird. Die Liebe zum Automobil hat in Deutschland zwar Tradition, sollte aber nicht überzogen werden. Andere Sachen genießen rechtlich weit weniger Schutz.

### **Versicherungsrecht: Wer sparen will, zahlt doppelt**

Wer nach einem Unfall flüchtig ist, muss neben der Geldstrafe damit rechnen, dass auch der Versicherer den von ihm an den Gegner bezahlten Schadenersatz vom Flüchtigen beansprucht. Versicherungsrechtlich besteht gegenwärtig die Möglichkeit, dass der Versicherer beim Versicherungsnehmer beim Vorliegen des unerlaubten Entfernens vom Unfallort entweder von der Leistungspflicht aus der Kaskoversicherung befreit ist oder als Kfz-Haftpflichtversicherer den Schadensbetrag zumindest bis zur Höhe von 2.500 Euro wegen einer Obliegenheitspflichtverletzung regressieren kann.

Grund hierfür ist, dass der Beteiligte so seinem Versicherer durch sein Entfernen Feststellungsmöglichkeiten vereitelt und der Versicherer an den anderen Beteiligten leistet, obgleich er nicht müsste oder zumindest nicht in vollem Umfang. Dieser Umstand muss dem Defizit der Aufklärung des Versicherers geschuldet sein. Kann der Unfallverursacher den sog. Kausalitätsgegenbeweis gemäß § 28 Absatz 3 Satz 1 VVG führen, also den Beweis erbringen, dass sich das Entfernen weder auf die Feststellung noch den Umfang der Ersatzpflicht auswirkt, so besteht die Regressmöglichkeit nicht.

**Der ACE sieht hier keinen Anlass, diese Regressoption des Versicherers infrage zu stellen.**

## Resümee

### **ACE-Rechtsexpertin Yasmin Domé: Fachanwältin für Verkehrsrecht sowie Fachanwältin für Strafrecht**

#### **Der ACE spricht sich für eine Vereinfachung des Straftatbestandes des § 142 StGB aus:**

Jeder Schaden ist umgehend zu melden, wobei die Meldung telefonisch ergehen kann, sollte sich der andere Unfallbeteiligte nicht an der Unfallstelle befinden. Dieser Ansatz würde dem Umstand Rechnung tragen, dass der Schaden wertunabhängig gemeldet wird, man aber nicht mehr vor Ort warten muss, wenn sich dort kein weiterer Beteiligter findet.

**Straffreiheit sollte auch dann bestehen, wenn der Beteiligte den Schaden binnen 48 Stunden bei der Polizei anzeigt. Auf diese Weise würde dem Verursacher die Möglichkeit der Schadenregulierung und damit als Belohnung die Straffreiheit gegeben werden.** Die goldene Brücke in die Legalität. Gegenwärtig könnte der Verursacher den Schaden nicht mehr nachträglich melden, ohne sich einem Strafverfahren ausgesetzt zu sehen. Der Geschädigte, der deswegen nicht selten im Falle der Unfallflucht auf seinem Schaden „sitzenbleibt“, würde dann gleichermaßen profitieren.

**Was die Sanktion angeht, so befürwortet der ACE, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis nur noch in gravierenden Fällen erfolgt.** Bei den gewöhnlichen „Remplern“ und „Streifen“ reicht ein Fahrverbot in Anbetracht unseres Zeitgeistes verkehrserzieherisch aus.

#### **Für Rückfragen:**

ACE Pressestelle  
Märkisches Ufer 28  
10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-18

Mail: [anja.smetanin@ace.de](mailto:anja.smetanin@ace.de)

ACE Auto Club Europa e.V.  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Verantwortlich: Anja Smetanin  
Mail: [presse@ace.de](mailto:presse@ace.de)

## **56. Deutscher Verkehrsgerichtstag**

### **AK V: Cannabiskonsum und Fahreignung**

**ACE: Hinter dem Steuer haben Drogen und Alkohol nichts zu suchen  
Gelegentlicher Cannabiskonsum außerhalb des Straßenverkehrs darf jedoch nicht  
zum Ausschluss führen.**

**Berlin / Goslar (ACE) 24. – 26. Januar 2018** – Gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr ist das A und O und in diesem Sinne muss klar sein: wer am Straßenverkehr teilnimmt, darf niemanden schädigen. Deshalb vertritt der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, die grundsätzliche Position, dass Fahrten unter Drogen- wie auch Alkoholeinfluss nicht erfolgen sollten. Für Alkohol am Steuer gibt es deshalb eine klare Promillegrenze. Für den gelegentlichen Cannabiskonsum sollten laut ACE ebenfalls Grenzwerte diskutiert werden beziehungsweise Regelungen, die Verkehrsteilnehmer von einer Strafe ausnehmen, die den Konsum von Cannabis bewusst von einer Teilnahme am Straßenverkehr trennen.

#### **Entzug der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum – aktueller Stand**

Infolge des technischen Fortschritts hat sich die Nachweisdauer für THC (Wirkstoff der Cannabispflanze) in Urin oder Blut deutlich erhöht. Der Konsum von Cannabis lässt sich, je nach Konsumententyp, über mehrere Tage, unter Umständen sogar mehrere Monate nachweisen. Der Nachweis lässt somit nicht mehr automatisch auf eine aktuelle Wirkung schließen, da der Konsum bereits länger zurückliegen kann. Bei gelegentlichem Konsum liegt eine Nachweisbarkeit in der Regel von ein paar Tagen bis zu ein paar Wochen vor. Die Nachweisdauer hängt jedoch auch vom Stoffwechsel des Konsumenten und weiteren Faktoren ab.

Bei einem Drogentest zeigt "Aktives THC" an, wann zuletzt konsumiert wurde, der THC-COOH-Wert (sog. „passiver Wert“ – Abbauprodukt hat keine berauschende Wirkung), um welchen Konsumententyp es sich handelt. Ab 75 ng/ml THC-COOH (nicht wirksam) im Blut wird laut Empfehlung der Grenzwertkommission von einem regelmäßigen Konsum ausgegangen. Ab welchem THC-COOH-Wert man tatsächlich als Dauerkonsument gilt, wird unterschiedlich betrachtet.

Bei Dauerkonsumenten wird immer von einer Nichteignung bezüglich der Teilnahme am Straßenverkehr ausgegangen. Um mögliche Fahrten unter Drogeneinfluss zu unterbinden, wird seitens der Fahrerlaubnisbehörden die Fahrerlaubnis entzogen – auch dann, wenn keine Rauschfahrt stattgefunden hat. Bereits bei gelegentlichem Konsum von Cannabis wird aktuell oft davon ausgegangen, dass der Konsument nicht geeignet sein könnte, sicher ein Fahrzeug zu führen – da eine klare Trennungsfähigkeit von Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr infrage gestellt wird – und eine MPU angeordnet. Hintergrund ist, dass im Gegensatz zu Alkoholkonsumenten ein Gelegenheitskonsument von Cannabis nicht genau berechnen kann, wann er wieder nüchtern ist. Er kann jedoch davon ausgehen, dass er bei gemäßigtem Konsum spätestens ein bis zwei Tage später wieder nüchtern ist.

### **Anpassung rechtlicher Regel bei gelegentlichem Cannabiskonsum**

Es stellt sich die Frage, ob es verhältnismäßig ist, einem Gelegenheitskonsumenten, dem entweder außerhalb der Teilnahme am Straßenverkehr oder bei nüchterner Teilnahme am Straßenverkehr THC nachgewiesen wird, die Fahrerlaubnis zu entziehen beziehungsweise für ihn eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) anzuordnen. Und dies allein aus dem Grund, dass es möglich sein könnte, dass der Konsument, der gelegentlich Cannabis zu sich nimmt, das auch tut, ohne zuvor bewusst den Konsum und das Fahren im Straßenverkehr zu trennen. Bei gelegentlichen Alkoholkonsumenten wird dies im Übrigen nicht angenommen.

### **Neue verwaltungsrechtliche Grenzwerte als einheitliche Regel**

Das Bundesverfassungsgericht hat in einem Beschluss vom 21. Dezember 2004 ([1 BvR 2652/03](#)) festgelegt, dass erst ab einer THC-Konzentration von über 1,0 Nanogramm pro Milliliter (ng/ml) im Blut tatsächlich von einer eingeschränkten Fahrtüchtigkeit auszugehen ist. Dabei hat sich das Gericht an die damalige Empfehlung der Grenzwertkommission gehalten. Hinzu kommt, dass der psychoaktive Wirkstoff THC bei inhalativer Aufnahme von Cannabis sehr schnell vom Blut resorbiert wird und nach einem Einzelkonsum nur sechs bis zwölf Stunden im Blut nachweisbar ist (Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie/Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin, 3. Aufl. 2013, S. 247). Im Rahmen der Maastricht-Studie wurde ebenfalls festgestellt, dass bei der überwiegenden Zahl der Cannabiskonsumern THC im Blut relativ schnell abgebaut wird und bereits nach sechs Stunden nur noch THC-Werte zwischen 1 und 2 ng/ml festgestellt werden konnten. Weitere experimentelle Studien zeigen, dass frühestens ab 2 ng/ml Serum eine Leistungseinbuße nachgewiesen werden kann, so auch die Grenzwertkommission. Doch Schlussfolgerungen, im Sinne einer Änderung der Vorschriften für den Straßenverkehr, erfolgten bislang nicht.

Der ACE fordert unter Berücksichtigung von Evaluationen die Auswirkungen eines Grenzwertes von zwei Nanogramm pro Milliliter (ng/ml) auf die Verkehrssicherheit hin zu überprüfen.

Sämtliche Grenzwerte haben bisher keine zwingende Bindungswirkung für Behörden und Gerichte. Daher werden Verstöße in den Bundesländern und teilweise auch von Gerichten und Richtern sowie Fahrerlaubnisbehörden unterschiedlich geahndet. Der ACE fordert eine verbindliche und einheitliche Regelung für alle Bundesländer, um Rechtssicherheit im gesamten Bundesgebiet zu schaffen.

## **Cannabis auf Rezept und Fahreignung**

Grundsätzlich dürfen Patientinnen und Patienten, die cannabisbasierte Medikamente mittels Betäubungsmittelrezept verschrieben bekommen, am Straßenverkehr teilnehmen, soweit sie nach Einnahme noch in der Lage sind, ein Fahrzeug sicher zu führen.

Allerdings drohen auch hier strafrechtliche Konsequenzen, wenn während der Fahrt Ausfallerscheinungen auftreten. Zudem besteht in diesem Fall ein erhöhtes Unfallrisiko.

Der ACE rät, am Anfang einer Dauermedikation und bei Änderungen der Dosierung sowie beim Wechsel von Präparaten auf das Fahren so lange zu verzichten, bis unerwünschte Nebenwirkungen nicht mehr auftreten. Von den Patientinnen und Patienten wird zudem eine hohe Compliance erwartet. Daher sollte keinesfalls auch nur leicht alkoholisiert gefahren werden, um Wechselwirkungen zu vermeiden. Die Medikamente müssen regelmäßig und in vorgeschriebenen Dosierungen eingenommen werden und es ist auf Wechselwirkungen (welche die Fahrtüchtigkeit einschränken) mit weiteren Medikamenten zu achten. Bei zusätzlicher Einnahme von illegal beschafftem Cannabis liegt je nach Menge entweder eine Ordnungswidrigkeit oder eine Straftat vor. Um bei Straßenverkehrskontrollen nicht der Gefahr ausgesetzt zu sein, durch die Polizei verdächtigt zu werden, illegal gehandelt zu haben, rät der ACE, immer eine Kopie des Betäubungsmittel-Rezepts (BtM) und/oder eine Bescheinigung des Arztes mitzuführen.

Seit März 2017 können neben den cannabisbasierten Medikamenten auch Cannabisblüten verschrieben werden. Hierbei ist ein Einhalten der Dosierung problematisch, da zum einen die Wirkstoffkonzentrationen schwanken und zum anderen Kleinstmengen von 0,1 Gramm vom Patienten selbst abgewogen werden müssen. Zudem werden die Blüten lose und ohne Beipackzettel ausgegeben. Daher sind hier besonders direkt nach der Anwendung eventuell auftretende Beeinträchtigungen vom Patienten selbst einzuschätzen.

Viele durch Krankheiten hervorgerufene Symptome können die Fahrtüchtigkeit einschränken. Durch eine Medikation mit Cannabis kann diese wieder hergestellt werden. Doch äußerste Vorsicht ist geboten, insbesondere in der Eingewöhnungszeit. Alle hier vorangegangenen Empfehlungen müssen von den Patientinnen und Patienten eingehalten werden.

**Für Rückfragen:**

ACE Pressestelle

Märkisches Ufer 28

10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-18

Mail: [anja.smetanin@ace.de](mailto:anja.smetanin@ace.de)

ACE Auto Club Europa e.V.  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Verantwortlich: Anja Smetanin  
Mail: [presse@ace.de](mailto:presse@ace.de)

## 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag

### AK VI: Sanktionen bei Verkehrsverstößen

## ACE: Regelverstöße zulasten der Verkehrssicherheit müssen wirksam sanktioniert werden

### Neben höheren Bußgeldern braucht es regelmäßige Kontrollen

**Berlin / Goslar (ACE) 24. – 26. Januar 2018** – Noch immer sterben jährlich rund 3.500 Menschen in Deutschland im Straßenverkehr. Hauptgrund für viele Unfälle: menschliches Fehlverhalten, vor allem nicht angepasste Geschwindigkeit. Vor diesem Hintergrund begrüßt der ACE die Diskussion über eine Erhöhung von Bußgeldern für Regelverstöße, die deutlich zulasten der Verkehrssicherheit gehen.

„Eine Anhebung der Bußgelder sowie die Verschärfung des Punktekatalogs wären die richtige Reaktion auf die zunehmende Aggression im Straßenverkehr und die damit einhergehenden Verkehrsverstöße“, betont **Stefan Heimlich, Vorsitzender des ACE, des zweitgrößten Autoclubs Deutschlands**. Gleichfalls betont der ACE in seiner Stellungnahme zum 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar, dass eine Erhöhung der Bußgelder mit einer intensiveren polizeilichen Verkehrsüberwachung kombiniert werden muss. Nur so entwickeln Bußgelder eine abschreckende Wirkung.

Darüber hinaus sollte das aktuelle Bußgeldsystem sozial gerechter gestaltet werden, fordert der ACE. Derzeit werden die Bußgelder nicht nach Einkommen differenziert, so dass die Geldstrafen für Menschen mit hohem Einkommen fast gar keinen Abschreckungseffekt haben. Hingegen können die Bußgelder für Menschen mit niedrigem Einkommen teilweise unverhältnismäßig schmerzhaft sein. Der ACE fordert eine einkommensabhängige Staffelung der Bußgelder.

Beide Maßnahmen zusammen, die Verschärfung der Sanktionen bei Regelverstößen im Straßenverkehr sowie die Erhöhung der Polizeipräsenz, wären ein aktiver Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit.

## **Stellungnahme:**

**Stellt die deutliche Erhöhung der Bußgelder bei Verkehrsordnungswidrigkeiten ein probates Mittel für mehr Verkehrssicherheit dar?**

## **Bußgelder und Strafen – Ist-Zustand (gültig seit 19. Oktober 2017):**

Nach vielen Jahren der Untätigkeit wurden die Strafen für Geschwindigkeitsverstöße im vergangenen Jahr teilweise verdoppelt. Trotz dieser Erhöhung liegen die deutschen Bußgelder gegenwärtig lediglich im unteren Mittelfeld – im europäischen Vergleich.

Bei Verstößen gegen das Handyverbot (§ 23 I a, b StVO) sind 100 Euro fällig. Auch für Fahrradfahrer mit dem Handy in der Hand drohen nunmehr 55 Euro anstatt wie bisher 25 Euro. Die neue Regelung gilt auch für Laptops, Tablets, E-Books, Navigationsgeräte sowie Diktiergeräte. Die Geräte dürfen nur noch genutzt werden, wenn sie über eine Sprachfunktion verfügen, in der Hand gehalten werden dürfen sie nicht.

Die Bußgelder für Blockierer von Rettungsgassen wurden ebenfalls drastisch angehoben. Diese liegen nun bei 200 Euro. In Einzelfällen sind auch höhere Bußgelder bis zu 320 Euro, 1 Punkt in Flensburg und ein Monat Fahrverbot möglich. Beim Blockieren von Einsatzwagen mit Blaulicht und Martinshorn drohen mindestens 240 Euro und ein Monat Fahrverbot.

Einhergehend mit der Anhebung der Bußgelder wurde auch nochmals aktiv auf die richtige Bildung der Rettungsgasse hingewirkt. Diese Anweisung lautet: Bei einem Stau oder Schrittgeschwindigkeit auf der Autobahn muss ab sofort zwischen der äußersten linken und der angrenzenden rechten Spur eine Rettungsgasse gebildet werden. Bei Straßen mit drei oder vier Spuren muss die Rettungsgasse nun ebenfalls links und nicht wie bisher in der Mitte gebildet werden.

Auch Raser müssen seit dem vergangenen Jahr mit Haftstrafen rechnen. Illegale Autorennen gelten nunmehr als Straftat und nicht mehr als Ordnungswidrigkeit. Wer ein solches veranstaltet oder sich beteiligt, muss mit Geldstrafen oder bis zu zwei Jahren Haft rechnen. Kommen Menschen ums Leben, drohen bis zu zehn Jahre Haft. Damit werden Beschlagnahme und der Entzug des Führerscheins möglich. Allerdings zielt die Verschärfung auch auf Autofahrer, die mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fahren. In anderen europäischen Ländern ist dies bereits seit mehreren Jahren Praxis. Bei groben Verkehrsverstößen (beispielsweise beim Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit um mehr 50 km/h) unterstellt der Gesetzgeber in den meisten Nachbarländern, dass es nur dem Zufall zu verdanken ist, wenn niemand zu Schaden kommt. Eine abstrakte Gefährdung reicht dort für die Behandlung als Straftat aus. In den skandinavischen Ländern wird man so sehr schnell als Raser eingestuft.

Ganz neu ist in Deutschland das Verhüllungsverbot. Autofahrer, die mit einer Maske, einem Schleier oder einer Haube oder mit einer anderen Verhüllung (auch Burka oder Nikab) ihr Gesicht verdecken, droht ein Bußgeld von 60 Euro. Es soll die Feststellbarkeit der Identität, beispielsweise bei einem Blitzer-Foto, gewährleisten.

Nach wie vor unzureichend sind die in der Regel einkommensunabhängigen Bußgelder. Nur bei Straftaten mit einer konkreten Gefährdungslage zahlt man nun einkommensabhängige Bußgelder. Abstrakte Gefährdungslagen im Straßenverkehr erfüllen jedoch nicht die Anforderungen einer Straftat.

### **Wirkung der Bußgelder – Rahmenbedingungen**

Neben der Höhe des Bußgeldes darf jedoch auch folgender Dreiklang, in dem sich der Verkehrsteilnehmer bewegt, nicht außer Acht gelassen werden. **Bei einem nicht regelkonformen Verhalten stellt sich der Verkehrsteilnehmer folgende drei Fragen:**

1. Welchen (subjektiven) Nutzen bzw. Vorteil habe ich davon, wenn ich mich als Verkehrsteilnehmer nicht regelkonform verhalte?

Der subjektive Nutzen ist in der Regel hoch. Der Verkehrsteilnehmer glaubt einen Vorteil (beispielsweise durch ein früheres Ankommen oder eine vermeintlich günstigere Ausgangsposition bei der nächsten Ampelschaltung) zu haben und verhält sich deswegen nicht regelkonform.

2. Wie hoch ist die Sanktion?

Weicht der Verkehrsteilnehmer nur in geringem Maße von der Norm ab, beispielsweise bei einer Geschwindigkeitsübertretung, droht ihm ein geringes Bußgeld, das in Kauf genommen wird, oder der Regelverstoß bleibt gar unsanktioniert.

3. Wie hoch ist das Risiko, entdeckt zu werden?

Das Risiko, bei einem Regelverstoß entdeckt zu werden, ist aufgrund der geringen Polizeipräsenz eher schwach, somit bleibt der Regelverstoß auch meist unsanktioniert.

Diese drei Fragen wägt der Verkehrsteilnehmer selbst ab und sie führen in der Regel zu den zunehmenden Regelverstößen, die zudem unsanktioniert bleiben.

## ACE-Forderungen

Ausgehend von den vorliegenden Fakten ist eine **Erhöhung der Bußgelder** und auch eine Verschärfung des Punktekatalogs für Verkehrsverstöße **ein Schritt hin zu mehr Verkehrssicherheit und würde einen deutlicheren Fokus auf die Verkehrssicherheit lenken als das aktuelle System**. Eine Anhebung der Bußgelder ist die richtige Reaktion auf eine zunehmende Aggressivität im Straßenverkehr, die zunehmende Zahl von Verkehrsverstößen und Unfällen. Außerdem liegt die Höhe der Bußgelder in Deutschland noch immer erheblich unter den in anderen EU-Ländern gültigen Systemen. Sie sollten an die der europäischen Staaten angelehnt werden, die streng mit Verkehrsverstößen umgehen.

Doch allein die Höhe der Bußgelder hat keine abschreckende Wirkung und führt bei den Verkehrsteilnehmern nicht langfristig zu einem regelkonformen Verhalten. **Damit eine Erhöhung der Bußgelder auch eine spürbare Wirkung entfalten kann, muss dies mit einer intensiveren polizeilichen Verkehrsüberwachung und ebenso einer verstärkten Präsenz der Polizei im Straßenverkehr einhergehen**. Der ACE fordert eine verstärkte Ahndung von Verkehrsverstößen und mehr Präsenz der Polizei im Straßenverkehr. So können echte Effekte für mehr Verkehrssicherheit erreicht werden. Dies bedingt aber zudem eine sehr gute personelle Ausstattung der Polizei auf der Landesebene.

Darüber hinaus fordert der ACE die **Einführung einer einkommensabhängigen Staffelung der Bußgelder**. Das aktuelle System, das sich lediglich nach dem Verstoß richtet, ist sozial ungerecht. Es differenziert eben nicht nach der Höhe des jeweiligen Einkommens. Für Menschen mit einem höheren bis hohen Einkommen sind die derzeitigen Bußgelder kaum wahrnehmbar und erzielen weder Sanktionierungs- noch Abschreckungseffekte. Bei Menschen mit geringem Einkommen hingegen können die Bußgelder teilweise finanziell sehr schmerzhaft sein. Ein einkommensabhängiges System der Bußgelder könnte, ähnlich wie das System der Tagessätze im Strafrecht, den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen des Verkehrsteilnehmers angepasst werden.

## Begründung für eine Umsetzung der Forderungen

Die Erhöhung der Bußgelder zum 19. Oktober 2017 wurde mit dem erstmaligen Anstieg der Zahlen der Unfalltoten sowie Schwerverletzten im Straßenverkehr in den Jahren 2014 und 2015 seit den 1990iger Jahren begründet. Die Auswertungen des Statistischen Bundesamtes im Folgejahr zeigen, dass dieser Trend zwar nicht unbedingt anhält, dennoch pendeln sich die Zahlen der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten auf einem hohen Niveau ein. Es sterben weiterhin jährlich fast 3.500 Menschen auf deutschen Straßen und laut Statistischem Bundesamt ist die überhöhte

beziehungsweise unangepasste Geschwindigkeit die häufigste Ursache. Somit besteht weiterhin Handlungsbedarf.

In der Vergangenheit kam es auch regelmäßig zu Problemen bei der Bildung von Rettungsgassen. Die massive Anhebung der Strafen für Blockierer von Rettungsfahrzeugen sowie Rettungsgassen ist daher zu begrüßen. In der Realität wird es sicherlich für die Polizei schwierig werden, Autofahrer, die keine Rettungsgasse bilden oder die Rettungsfahrzeuge behindern, entsprechend zu sanktionieren. Dennoch hat die veranschlagte Höhe für diesen Verstoß eine abschreckende Wirkung und die Verkehrsteilnehmer werden dadurch für das Thema sensibilisiert.

Gut ist ebenso die prinzipielle Beurteilung von illegalen Rennen als Straftat, obwohl praktisch auch hier weiterhin große Anwendungsprobleme bestehen (zu weite Fassung). Dass nun grob verkehrswidrige und rücksichtslose, erhebliche Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit strafbewehrt sind, wird die Verkehrssicherheit erhöhen. Auch hier geht es vor allem um eine abschreckende Wirkung und die Sensibilisierung für das Thema, dass eine nicht angepasste Geschwindigkeit zu schwerwiegenden Verkehrsunfällen – teilweise mit Todesfolge – führen kann.

Auch die Anhebung der Strafen für Handynutzer im Auto und auf dem Fahrrad ist ein richtiger Schritt. Eine Vielzahl von Unfällen geht auf Ablenkung und damit die Blickabwendung vom Straßenverkehr zurück. Eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr erfordert von allen Verkehrsteilnehmern die volle Konzentration.

**Nach Ansicht des ACE können auch abschreckende Maßnahmen und somit hohe Bußgelder Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben.** Wenn Sanktionen für Regelverstöße drohen, die hoch sind und sich nach der Höhe des Einkommens richten, und daneben die Polizeipräsenz erheblich ausgeweitet wird, ist dies ein aktiver Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Außerdem wird so der Verkehrsteilnehmer erst gar nicht dazu verleitet, nach der Höhe der Sanktionen oder dem Entdeckungsrisiko zu fragen, wenn die Sanktionen entsprechend hoch sind und die Polizeipräsenz entsprechend ausgeweitet wird. So lassen sich positive Effekte für die Verkehrssicherheit erzielen.

## Aktuelle Bußgelder\* im Europäischen Vergleich (\*Beträge gerundet)

Tabelle 1:

### Geschwindigkeitsüberschreitung um 20 km/h

	Bußgelder* in EUR
Deutschland	30 – 35
Belgien	ab 100
Niederlande	ab 165
Dänemark	ab 135
Italien	ab 170
Österreich	ab 30
Schweiz	ab 165
Schweden	ab 270
Frankreich	ab 135

Quelle: <https://www.bussgeldinfo.org/presse/deutsche-erhöhung-der-bussgelder-in-2017-geplant/>

Tabelle 2:

### Handy am Steuer

	Bußgelder* in EUR
Deutschland	60
Belgien	ab 110
Niederlande	230
Dänemark	200
Italien	ab 160
Österreich	ab 50
Schweiz	90
Schweden	170
Frankreich	ab 135

Quelle: <https://www.bussgeldinfo.org/presse/deutsche-erhöhung-der-bussgelder-in-2017-geplant/>

**Für Rückfragen:**

ACE Pressestelle

Märkisches Ufer 28

10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-18

Mail: [anja.smetanin@ace.de](mailto:anja.smetanin@ace.de)



ACE Auto Club Europa e.V. | Schmidener Str. 227 | 70374 Stuttgart  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit | Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin  
Telefon: 030 278725-18 | E-Mail: [presse@ace.de](mailto:presse@ace.de) | [www.ace.de](http://www.ace.de)