

Stellungnahmen zu den Arbeitskreisen

57. Deutscher Verkehrsgerechtstag



Inhalt

■ Arbeitskreis II	
Automatisiertes Fahren (Strafrechtliche Fragen)	3
■ Arbeitskreis V	
Alkolock	8
■ Arbeitskreis VI	
Lkw- und Busunfälle (Assistenzsysteme)	11
■ Arbeitskreis VII	
Dieselfahrverbote nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts	17

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Romy Mothes

Mail: presse@ace.de

57. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK II: Automatisiertes Fahren (strafrechtliche Fragen)

ACE: Automatisiertes Fahren braucht zügig Klarheit über strafrechtliche Haftungsrisiken

Strafrechtliche Konsequenzen für Fahrer derzeit nicht abschätzbar

Berlin / Goslar (ACE) 23. – 25. Januar 2019 – Während strafrechtsrelevantes Fehlverhalten im Straßenverkehr heute in der Regel an ein zu ahndendes Fehlverhalten des Fahrers anknüpft, wird sich diese Praxis durch den Trend automatisierten Fahrens zukünftig verlagern. Nicht mehr der Fahrer entscheidet autark über die Einleitung eines Bremsvorganges oder einer Ausweichbewegung, sondern das automatisch gesteuerte Fahrzeug selbst. Denn die unaufhaltsame Fortentwicklung der Assistenzsysteme führt zu einer wachsenden Verantwortungsverlagerung vom Faktor „Mensch“ auf den Faktor „Technik“. Was aber, wenn es zu einem Unfall mit Schaden kommt?

Der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, fordert, zügig Klarheit über strafrechtliche Haftungsrisiken für Nutzer automatisierter Fahrfunktionen zu schaffen.

Hannes Krämer, Leiter Recht beim ACE: „Dem Nutzer von hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen muss klar sein, welche rechtlichen Konsequenzen drohen. Es muss geklärt werden, wer künftig der strafrechtlich Verantwortliche sein wird, wenn sich der traditionelle Fahrzeugführer, von Pflichten entbunden, im gesetzlich erlaubten Standby-Modus befindet.“

Wird der Fahrzeughersteller bei Schadensfällen zum „Beschuldigten der Zukunft“? Welchen Anforderungen muss die im Fahrzeug verbaute Technik gerecht werden, um dem Vorwurf der Sorgfaltswidrigkeit zu begegnen? Wo beginnt die Sorgfaltspflicht und was gehört zum allgemeinen Risiko? Auch die Art der Beweisgewinnung im Rahmen der Ermittlungen wird sich verlagern. Die Stichworte Datensicherung, vor allem wenn es um etwaige Fehlfunktionen geht, und die Rolle der Gutachter seien hier exemplarisch benannt.

Beispiel: Schlaganfall Ursache für tödlichen Unfall

Wegen eines Schlaganfalls hatte ein 51-jähriger Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren und war in eine Menschengruppe in Alzenau gerast. Eine 36-jährige Frau und ihr siebenjähriger Sohn starben sofort, der Vater und ein weiterer Sohn mussten mit schweren Verletzungen mit Rettungshubschraubern in Kliniken gebracht werden.¹

Was der Presse nicht zu entnehmen war, ist der Umstand, dass das betroffene Fahrzeug einen Spurhalteassistenten eingebaut hatte. Der Fahrer hat sich trotz oder aufgrund des erlittenen Schlaganfalls an das Steuer „geklammert“. Dadurch wurde der Spurhalteassistent aktiviert. Dieser sorgte dafür, dass das Fahrzeug in der Spur blieb und in die Ortschaft einfuhr, anstatt, wie beim normalen „Verreißen“ des Lenkrads, in den Straßengraben oder auf die Wiese zu fahren und so eventuell geringere Schäden anzurichten.

Diskussion über strafrechtliche Konsequenzen bisher vernachlässigt

Die zivilrechtliche Schadensregulierung ist seit 2017 vermeintlich eindeutig geregelt und war zumindest im dargestellten Fall weniger problematisch. Auch wenn das Fahrzeug damals in einem „automatisierten Modus“ unterwegs gewesen sein sollte, wäre das Straßenverkehrsgesetz (StVG) dafür gerüstet.

„Wir schaffen das modernste Straßenverkehrsrecht der Welt“², so begrüßte der damalige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt das achte Gesetz zur Änderung des StVG im März 2017. Dabei wurden im Wesentlichen Änderungen im Hinblick auf die Zulässigkeit von hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen „im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung“ in das Gesetz aufgenommen. Ebenso wurde die Pflicht für die Speicherung von Daten des Fahrgeschehens im Fahrzeug festgeschrieben, um feststellen zu können, ob der Mensch oder die Maschine gefahren ist.

Aus dem Blickwinkel des zivilrechtlichen Schadensersatzes ein interessanter Ansatz, welcher auch auf dem letzten Verkehrsgerichtstag 2018 im Arbeitskreis II diskutiert wurde. Dabei war sich der überwiegende Teil der Teilnehmer einig, dass keine Veranlassung besteht, das geltende Haftungssystem (Halter-, Fahrer- und Herstellerhaftung) für den Betrieb hochautomatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge zu verändern³.

¹ <https://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Schlaganfall-Ursache-fuer-toedlichen-Unfall-in-Alzenau-id18223261.html> (zuletzt abgerufen am 05.12.2018)

² Alexander Dobrindt - Rede zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Bundestag am 30.03.2017

³ 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2018 – Empfehlung Nr. 3 Arbeitskreis II zum Automatisierten Fahren (Zivilrechtliche Fragen)

Betrachtet man die Diskussionen und Vielzahl von Veranstaltungen, die zu diesem Thema weltweit stattfinden, wird jedoch regelmäßig auf die Darstellung der strafrechtlichen Risiken verzichtet oder auf diese nur oberflächlich eingegangen. Es besteht der Eindruck, das Thema ist derzeit nicht „angesagt“, da es nicht „gewinnbringend“ ist.

Dahingegen sind es doch gerade Fälle wie der oben genannte, welche die Menschen weit über die Grenzen des wirtschaftlichen Ausgleichs beschäftigen. Zwar regelt der Kfz-Haftpflichtversicherer die Schäden Dritter in Form von Geldleistungen, doch was ist mit dem Rechtsgüterschutz durch das Strafrecht? Schuldausgleich, General- und Spezialprävention und Vergeltung im Sinne der Gerechtigkeit in der Rechtsgesellschaft sind nur einige der Schlagworte in diesem Zusammenhang. Es fängt bei der einfachen Geschwindigkeitsüberschreitung an, geht über einen Rotlichtverstoß und endet möglicherweise bei einer fahrlässigen Tötung – dieses breite Spektrum an unwiderruflichen Ereignissen sollte in der öffentlichen Diskussion nicht zu kurz kommen.

Wer ist für derlei Taten verantwortlich, wenn das Fahrzeug im automatisierten Modus unterwegs gewesen ist? Wie kann sich der Fahrer gegebenenfalls entlasten beziehungsweise wie kann die Behörde die Täterschaft nachweisen?

Unbestritten ist, dass automatisierte Fahrfunktionen auf gewissen Algorithmen basieren und derlei Software nicht fehlerfrei agieren kann. Betrachtet man die Fehlerrate selbst bei militärisch verwendeter Software, wird schnell klar, dass es zu Unfällen kommen muss.

Gesellschaftliche Akzeptanz braucht klaren Rechtsrahmen

Ob der oben geschilderte Unfall verhindert worden wäre, wenn der Spurhalteassistent nicht eingegriffen hätte, ist nicht bekannt. Was jedoch insbesondere die Hinterbliebenen beschäftigt, sind die Frage des „Warum?“ und die Frage nach der Schuld. Hier darf und muss auch der Staat seiner Fürsorgepflicht nachkommen.

Grundsätzlich knüpft unser deutsches Strafrecht an die Verhaltensweise eines Menschen an. Es ist immer die individuelle Verantwortlichkeit des einzelnen Menschen zu prüfen. Im Rahmen steigender Automatisierungsgrade verschiebt sich jedoch nicht nur die zivilrechtliche Haftungsgrundlage hin zum Hersteller, sondern auch das strafrechtliche Haftungsregime ist immer weniger dem Grunde nach anwendbar. Unstreitig soll derjenige die Verantwortung übernehmen, der für das strafrechtliche Verhalten verantwortlich ist. Es wird nach wie vor zwischen aktivem Tun und dem Tun durch Unterlassen differenziert.

Unter anderem wären Fälle denkbar, in welchen der Fahrer klassischerweise das Fahrzeug eigenhändig gelenkt hat und es zu einem Unfall kam. Doch kann er auch dafür haftbar gemacht werden, wenn er ein bestehendes System eingeschaltet und genutzt hat oder es in fahrlässiger Weise unterlassen hat, ein System abzuschalten, weil es seine Aufgabe nicht mehr „bestimmungsgemäß“ wahrgenommen hat oder wahrnehmen konnte?

Klaren Rechtsrahmen schaffen und einfache Beweissicherung garantieren

Hier ist der Fahrer nach derzeitiger Rechtslage fatalerweise auf sich allein gestellt. Insbesondere die Unkenntnis der Tatsache, dass er eingebaute Systeme nur dann nutzen darf, wenn er sie bestimmungsgemäß verwendet, und gegebenenfalls bei Bedarf die Fahrfunktion übernehmen muss, stößt vor allem bei der strafrechtlichen Haftung auf heftige Folgen für den Nutzer solcher Systeme.

Wann kommt der Fahrzeugführer in den Bereich der fahrlässigen Haftung mit all seinen Konsequenzen, wie beispielsweise Geld- oder Freiheitsstrafe, Fahrverbot, Fahrerlaubnisentzug oder Sperre zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis? Fängt die Haftung solcher Systeme gegebenenfalls bereits beim Programmierer an? Wohl kaum. Aber wo beginnt sie und wo hört sie auf? Wie werden die Voraussetzungen einer fahrlässigen Strafbarkeit, wie das Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, die Voraussehbarkeit des Erfolges (Stichwort: Deep Learning), die Zurechenbarkeit oder eine subjektive Sorgfaltspflichtverletzung bemessen? Muss die Gesellschaft vielleicht sogar akzeptieren, dass es strafrechtlich gesehen keinen Verantwortlichen gibt, da der Fahrer bei ordnungsgemäßem Gebrauch nicht haftet (erlaubtes Risiko, rechtmäßiges Alternativverhalten etc.)? Oder soll es gar ein strafrechtliches „ES“ geben?

Aus Sicht des ACE gilt es im Rahmen der technischen wie auch juristischen Weiterentwicklung, Transparenz im Gesetz und Reproduzierbarkeit der Geschehnisse in der Praxis herzustellen. Unbestimmte Rechtsbegriffe sollten in diesem Zusammenhang ausdrücklich vermieden werden.

Hannes Krämer betont: „Jedem Fahrer muss klar sein, worauf er sich bei der Verwendung von hoch- und vollautomatisierten Systemen einlässt, um das entsprechende Risiko kalkulieren zu können. Sollte es dennoch zu einem Unfall kommen, insbesondere mit strafrechtlichen Folgen, muss ohne großen Aufwand nachgewiesen werden können, wer oder was in welcher Form daran beteiligt war.“

Nach heutigem Stand ist noch der Mensch als Fahrer das verantwortliche Individuum. Doch sollten irgendwann die Verantwortlichkeiten auch nur in bestimmten Szenarien abgegeben werden (dürfen), muss klar und verständlich sein, wer wofür haftbar gemacht werden kann oder welches

erlaubte Risiko den Fahrer trifft. Schlussendlich entscheidet dies darüber, ob die Gesellschaft mehr den Nutzen denn die Gefahren einer solchen Technologie erkennt.

Über den ACE Auto Club Europa e.V.:

Der ACE Auto Club Europa ist mit mehr als 630.000 Mitgliedern (Stand 31. Dezember 2018)

Deutschlands zweitgrößter Mobilitätsclub: Egal ob mit Auto, Bus, Bahn, Fahrrad, Flieger oder Motorrad unterwegs, als Mobilitätsbegleiter bietet der ACE jederzeit Schutz, damit es weitergeht. Kernleistung ist die Pannenhilfe.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle

Märkisches Ufer 28

10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-24

Mail: presse@ace.de

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Romy Mothes

Mail: presse@ace.de

57. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK V: Alkolock

Prävention durch Alkolocks: Neue Möglichkeit im Kampf für Vision Zero nutzen

ACE: Pilotversuch soll Wirksamkeit in der Praxis zeigen

Berlin / Goslar (ACE) 23. – 25. Januar 2019 – Alkohol gehört zu den häufigsten Unfallursachen mit Todesfolge im Straßenverkehr. Deshalb vertritt der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, die grundsätzliche Position, dass keine Fahrten unter Alkoholeinfluss durchzuführen sind. Nicht nur das Risiko, selbst zu verunglücken, steigt, sondern auch das aller anderen Verkehrsteilnehmer. Maßnahmen, um der tödlichen Gefahr entgegenzuwirken, sind unter anderem die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger und öffentlichkeitswirksame Aufklärungskampagnen. Mit Alkohol-Zündschlossperren, den sogenannten Alkolocks, gibt es auch technische Lösungen, insbesondere für alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer. Im Spannungsfeld von Prävention und Repression gilt es, auf internationale Erfahrungen zu schauen und gesetzgeberische Möglichkeiten auszuloten.

Der ACE fordert, einen Pilotversuch in Deutschland zu starten, in dem die Wirksamkeit von Alkolocks erprobt wird.

Alkolocks – wirksame Prävention oder technische Spielerei

Die Unfallzahlen des Statistischen Bundesamtes sprechen eine deutliche Sprache: 2017 wurden in Deutschland über 12.000 Unfälle mit Personenschaden registriert, bei denen mindestens ein Beteiligter unter Alkoholeinfluss stand. 7,3 Prozent aller getöteten Verkehrsteilnehmer im Jahr 2017 starben infolge eines Alkoholunfalls, das heißt jeder 14. Getötete.

Polizeikontrollen haben sich als effiziente Maßnahme erwiesen, um Unfälle im Straßenverkehr durch Alkoholgenuss zu reduzieren. Dennoch können verstärkte Polizeikontrollen die Alkoholfahrt selbst nicht verhindern, daher wäre es sinnvoller, präventiv bereits vor der Fahrt einzugreifen. Hier setzen einige Länder inzwischen auf technische Lösungen. Mit den sogenannten Alkohol-Interlocks (AI) oder auch Alkolocks soll in Fahrzeugen von besonders alkoholauffälligen Verkehrsteilnehmern zur Rehabilitation und Reintegration die Anzahl der Alkoholfahrten gesenkt werden. Die Geräte werden

im Fahrzeug verbaut und lassen das Starten des Motors nur zu, wenn der Fahrer eine Atemprobe in ein Mundstück abgibt. Steht er unter Alkoholeinfluss, kann das Fahrzeug nicht gestartet werden.

In den USA werden AI bereits seit den neunziger Jahren bei Personen eingesetzt, die wegen Alkohol am Steuer verurteilt wurden, wobei sich die Programme der meisten Bundesstaaten auf Wiederholungstäter fokussieren. Studien¹ zu dortigen Programmen zeigen, dass die Rückfallquote bei Teilnehmern an einem AI-Programm bis zu 60 Prozent gesenkt werden kann. Auch in anderen europäischen Ländern, wie Finnland, Frankreich, den Niederlanden, Polen und Schweden, wurden in den letzten Jahren die rechtlichen Grundlagen für den Einsatz von Alkolocks in Fahrzeugen von besonders alkoholauffälligen Verkehrsteilnehmern geschaffen.

Der ACE wiederholt seine Forderung, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Pilotversuch in Deutschland startet, bei dem die Wirkung von AI-Programmen erprobt wird.

Stefan Heimlich, Vorsitzender des ACE: „Vision Zero, also die Zahl der Verkehrstoten und Schwerstverletzten auf null zu senken, ist und bleibt unser Ziel und ist unsere Handlungsmaxime. Alkolocks können dazu beitragen, sich diesem Ziel zu nähern.“

Alkolocks ergänzen, aber ersetzen keine Sanktionen

Besonders Personen, denen für das Fahren unter Alkoholeinfluss ein längerer Entzug der Fahrerlaubnis droht, könnten zunächst im Fokus des Pilotprogramms stehen. Als Anreiz zur Teilnahme an einem AI-Programm ist beispielsweise denkbar, die Dauer des Entzugs der Fahrerlaubnis von sechs auf drei Monate zu verkürzen.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass alkoholisierte Fahrer durch den Einbau eines AI sonstige Sanktionen umgehen dürfen. Besonders bei schweren Verstößen sollte grundsätzlich ein Entzug der Fahrerlaubnis für wenigstens drei Monate bestehen bleiben. Auch die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) sollte dabei in keinem Fall ersetzt werden. **Generell hält der ACE es für essenziell, dass ein AI-Programm auch eine entsprechende psychologische Begleitung beinhalten muss.** Andernfalls bleibt die Wahrscheinlichkeit für eine dauerhafte Wirkung, sprich die Einsicht der Betroffenen und eine Verhaltensänderung, nur gering.

Erste Erfahrungen in Fallstudien haben gezeigt: Es gibt keine Garantie, dass Alkolocks nicht umgangen werden können. Daher muss auch in einem Pilotprojekt klar definiert werden, was als

¹ Elder et al.: „Effectiveness of Ignition Interlocks for Preventing Alcohol-Impaired Driving and Alcohol-Related Crashes“, American Journal of Preventive Medicine, 2011;40(3): 362-376

Manipulation gilt und welche Konsequenzen die Entdeckung einer Manipulation oder Umgehung für den Teilnehmer hat.

Gesetzliche Rahmenbedingungen schaffen

Derzeit existieren keine Gesetze, Verordnungen oder Bestimmungen, Alkolocks als Projekt oder in Gänze zu ermöglichen. Nach Auffassung des ACE muss Folgendes geregelt werden²:

- Festlegen der zuständigen Behörde, die für die Durchführung verantwortlich ist, sowie klare Definition der Kriterien für eine Teilnahmeberechtigung
- Regelungen für die folgenden Verstöße definieren: ein Fahrzeug ohne Alkohol-Interlock zu führen und das Fahrzeug durch die Atemprobe einer anderen Person zu starten
- Deutliche Kennzeichnung der Alkolock-Auflage im Führerschein
- Festsetzen der Institution, die für den Umgang mit eventuellen Verstößen zuständig ist
- Die Teilnahmedauer am AI-Programm sollte an den individuellen Erfolg des Teilnehmers angepasst werden

Der ACE hält die Einführung von Alkolocks als begleitende Rehabilitationsmaßnahme für eine sinnvolle Ergänzung des bisherigen Maßnahmenpektrums des deutschen Fahrerlaubnissystems.

Über den ACE Auto Club Europa e.V.:

Der ACE Auto Club Europa ist mit mehr als 630.000 Mitgliedern (Stand 31. Dezember 2018)

Deutschlands zweitgrößter Mobilitätsclub: Egal ob mit Auto, Bus, Bahn, Fahrrad, Flieger oder Motorrad unterwegs, als Mobilitätsbegleiter bietet der ACE jederzeit Schutz, damit es weitergeht. Kernleistung ist die Pannenhilfe.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle

Märkisches Ufer 28

10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-24

Mail: presse@ace.de

² Nach einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast)

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Romy Mothes

Mail: presse@ace.de

57. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK VI: Lkw- und Busunfälle

ACE: Mindestanforderungen für Notbremsassistenten verschärfen und Abbiegeassistenzsysteme für neue Lkw zur Pflicht machen

Berlin / Goslar (ACE) 23. – 25. Januar 2019 – Ein Großteil der durch schwere Lkw und Reisebusse verursachten Auffahr- und Abbiegeunfälle sind vermeidbar. Bereits erhältliche Assistenzsysteme können einen maßgeblichen Beitrag leisten, um Auffahrunfällen sowie Kollisionen beim Abbiegen vorzubeugen. Doch kommen Abbiege- und wirkungsvolle Notbremsassistenten bislang nur auf freiwilliger Basis zum Einsatz. **Der ACE, Deutschlands zweitgrößter Autoclub, fordert die verpflichtende Einführung nicht abschaltbarer, wirkungsvoller Notbremsassistenten für neue Fahrzeugtypen und Neufahrzeuge. Darüber hinaus ist aus Sicht des ACE für Bestandsfahrzeuge eine verpflichtende Nachrüstung visuell warnender Abbiegeassistenten notwendig.** Abbiegeassistenten für neue Fahrzeugtypen sollten künftig außerdem über eine zusätzliche Notbremsfunktion verfügen.

In seiner Stellungnahme zum 57. Verkehrsgerichtstag 2019 betont der ACE, das Potenzial der Assistenzsystemtechnik müsse im Sinne der Verkehrssicherheit voll ausgeschöpft werden. Es bedarf erhöhter gesetzlicher Mindestanforderungen für die Notbremsassistenten schwerer Kraftfahrzeuge: Notbremsassistenten müssen Auffahrunfälle vermeiden, nicht nur abmildern, so die Position des ACE.

Abbiegeassistenten sind bisher nicht vorgeschrieben, jedoch technisch in der Lage, vor drohenden Kollisionen mit Radfahrenden oder Fußgängern im Abbiegebereich zu warnen. Entsprechende Assistenzsysteme, die akustische und visuelle Warnsignale abgeben, wenn sich Menschen im sogenannten toten Winkel befinden, gehören aus Sicht des ACE in jeden Lkw und Bus.

Unfallgeschehen mit schweren Lkw und Reisebussen erfordert Gegenmaßnahmen

Pro Jahr sterben bei Unfällen, an denen schwere Lkw beteiligt sind, fast 500 Menschen, über 3.200 werden schwer verletzt. Laut einer Analyse der Unfallforschung der Versicherer (UDV) sind folgende Unfallkonstellationen verantwortlich für besonders schwere Unfälle:

- Auffahrende Lkw: Fast ein Fünftel aller schweren Unfälle, an denen ein Güterkraftfahrzeug (GkFz) beteiligt ist, und 30 Prozent der dabei getöteten Verkehrsteilnehmer gehen auf das Konto von Auffahrunfällen mit Lkw¹.
- Abbiegeunfälle von Lkw mit Radfahrern und Fußgängern: Fast ein Drittel aller Verkehrstoten in der EU entfallen auf Radfahrer und Fußgänger². Jährlich kommt es bundesweit zu etwa 28 tödlichen Unfällen zwischen rechtsabbiegenden Lkw und Radfahrern. 160 der Abbiegeunfälle pro Jahr enden mit Schwerverletzten. Meist passieren diese Unfälle innerorts an ampelgeregelten Kreuzungen oder Einmündungen, wenn der Lkw rechts abbiegt und dabei den Verkehrsteilnehmer, der sich geradeaus bewegt, erfasst. Auch Radfahrerfurten können dies nicht verhindern. Laut UDV³ könnten über 60 Prozent der Abbiegeunfälle durch einen Abbiegeassistenten vermieden werden.

Unzureichende Notbremsassistentensysteme im Einsatz

Notbremsassistenten (AEBS) können Auffahrunfälle abmildern bzw. verhindern. In erster Linie sind die Systeme auf Situationen außerorts ausgelegt. Es gibt aber bereits Assistenzsysteme, die auch innerorts funktionieren. Seit November 2018 müssen europaweit alle neu zugelassenen Nutzkraftwagen ab einem zulässigen Gesamtgewicht von acht Tonnen mit einem Notbremsassistentensystem der Stufe 2 nach EU-Regulierung 347/2012 UNECE R131 AEBS ausgerüstet sein. Diese schreibt lediglich eine Geschwindigkeitsreduktion um 20 km/h bis zum Aufprall vor. Knapp über 50 Prozent⁴ der schweren Lkw sind derzeit mit Notbremsassistenten ausgerüstet. Allerdings erfüllen viele dieser Assistenten nur die gesetzlichen Anforderungen und entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Technik.

80 Prozent der Auffahrunfälle könnten mit einem wirkungsvollen Notbremssystem verhindert werden. Nach Schätzungen der UDV handelt es sich dabei pro Jahr um bundesweit etwa 300 Auffahrunfälle mit Getöteten und Verletzten. Wirkungsvoll bedeutet ein Ausschöpfen der

¹ lt. MAN: Quelle destatis.de 2012

² Quelle: Daimler

³ Siehe <https://udv.de/de/node/54525>

⁴ Quelle: DVR, Unfallforschungsergebnisse LVW Niedersachsen, UDV, AZT; BAST

technischen Möglichkeiten. Systeme, die ein Abbremsen bis zum Stillstand, selbst aus der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h hinter stehenden Fahrzeugen möglich machen, sind bereits am Markt erhältlich und übertreffen die gesetzlichen Vorgaben deutlich.

Wirkungsvolle Notbremsassistenten erforderlich: nicht abschaltbar, aber übersteuerbar

Um beispielsweise nicht durch unnötige Kollisionswarnungen gestört zu werden, schalten einige Fahrer ihren Notbremsassistenten ab. Bei guten Systemen kommen diese Fehlwarnungen jedoch so gut wie nicht mehr vor. Daher sollten Notbremssysteme aus Sicht des ACE nicht mehr dauerhaft abschaltbar sein. Ein bewusstes Übersteuern des Systems durch den Fahrer ist allerdings weiterhin notwendig, um einerseits Akzeptanz zu erreichen, und andererseits, um unnötige Notbremsungen verhindern zu können – je nach Fahrmanöver und zum Schutz von Hinterherfahrenden. Die Übersteuerung, beispielsweise durch Betätigung des Fahrtrichtungsanzeigers oder das Treten des Gaspedals, darf dabei nicht so sensibel ausgelegt sein, dass versehentlich ein Abbruch der Notbremsung herbeigeführt werden kann. Eine selbstständige Aktivierung ab Einschalten der Zündung ist bereits vorgeschrieben, warnbereit muss das System ab einer Geschwindigkeit von 15 km/h sein.

Der ACE stimmt dem Beschluss des DVR-Vorstandsausschusses Fahrzeugtechnik vom 9. September 2016 zu: „Die Mindestanforderungen von AEBS sollen erhöht werden.“ Auch für Pkw sind Notbremsassistenten aus Sicht des ACE sinnvoll.

Potenzial von Abbiegeassistenten bleibt bisher ungenutzt

Abbiegeassistenten warnen Lkw- oder Busfahrer beim Abbiegen, wenn Radfahrer oder Fußgänger gefährdet sind. Bezogen auf alle Kollisionen zwischen Lkw und Fußgängern beziehungsweise Radfahrern wurden vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) folgende Potenziale für den Abbiegeassistenten ermittelt:

- Vermeidbare Lkw- vs. Fußgänger/Radfahrer-Unfälle: 42,8 Prozent
- Vermeidbare Getötete bei Lkw- vs. Fußgänger/Radfahrer-Unfällen: 31,4 Prozent
- Vermeidbare Schwerverletzte bei Lkw- vs. Fußgänger/Radfahrer-Unfällen: 43,5 Prozent
- Vermeidbare Leichtverletzte bei Lkw- vs. Fußgänger/Radfahrer-Unfällen: 42,1 Prozent

Da der Rad- und Pedelecverkehr derzeit und in Zukunft deutlich zunimmt, steigt allein durch die zunehmende Gesamtfahrleistung das Unfallrisiko. Das Fahrrad legt nicht nur in seinem Anteil aller Wege zu, sondern vor allem in der erbrachten Fahrleistung. Es wird nicht nur öfter, sondern auch

weiter Rad gefahren. Die Personenkilometer nahmen gegenüber 2008 um etwa ein Fünftel zu. Es werden mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt als mit dem öffentlichen Verkehr⁵.

Bisher sind Abbiegeassistenten nicht vorgeschrieben. Die Vorschläge der EU-Kommission sowie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 17. Mai 2018 für eine neue EU-Verordnung lauten: Die Ausrüstung von Fahrzeugen der Klassen N2, N3 und M2, M3 soll nicht nur ein Spurhaltewarnsystem und ein Notbremsassistentensystem umfassen, sondern auch einen Abbiegeassistenten. Unter anderem das BMVI fordert eine schnellere nationale Verordnung, da die EU-Verordnung nicht schnell genug greift. Aktuell ist der verpflichtende Einbau erst ab 2022 für neu typgeprüfte und ab 2024 für Neufahrzeuge vorgesehen. So unterstützt auch der ACE offiziell die Aktion #ICHHABDENASSI des BMVI.

Abbiegeassistenten für neue Fahrzeuge vorschreiben, Bestandsflotte nachrüsten

Der ACE fordert: **Akustisch und visuell warnende Abbiegeassistenten müssen für neue Fahrzeugtypen und Neufahrzeuge schnellstmöglich verpflichtend werden. Nachrüstungen müssen gefördert werden**, ebenso wie die Entwicklung von Systemen mit einer erweiterten Notbremsfunktion.

64 Prozent der Unfallopfer, die per Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, werden bei Abbiegeunfällen im Bereich der rechten Vorderkante des Fahrerhauses bis zur Höhe der Vorderachse erfasst⁶. Somit ist nicht der Bereich rechts hinter der Kabine, an den man beim „toten Winkel“ zuerst denkt, besonders problematisch – dieser Bereich ist durch Weitwinkelspiegel weitreichend abgedeckt –, sondern der tote Winkel im Nahbereich der Fahrzeugfront. Dieser ist oft nur teilweise durch den zudem häufig falsch eingestellten Rampenspiegel einsehbar. Selbst wenn sämtliche Systeme, die die Sicht verbessern, wie zusätzliche Spiegel oder Monitore, an Bord sind, ist es für den Fahrer beim Abbiegen nahezu unmöglich, alle indirekten und direkten Sichtverbesserungsmöglichkeiten so zu nutzen, dass er sich im erforderlichen Maß auf die Radfahrer oder Fußgänger konzentrieren kann. Hierzu sind neben den aufgezählten passiven Systemen auch aktive notwendig: Ein Abbiegeassistent kann bei drohender Kollision mit Menschen im Abbiegebereich akustisch und visuell warnen, indem er den Bereich radar- und/oder kameragestützt überwacht.

Noch besser wäre aus Sicht des ACE eine Notbremsfunktion, die nach heutigem Stand der Technik jedoch eine große Herausforderung darstellt. Im Vergleich zu automatischen Notbremsungen auf

⁵ Quelle: MiD Studie 2017

⁶ Quelle: Dekra

Autobahnen bleibt ein viel kleineres Zeitfenster für die Reaktion des Systems und des Fahrers beziehungsweise der Notbremssysteme nachfolgender Fahrzeuge. Zwar finden diese Unfälle überwiegend bei relativ niedrigen Geschwindigkeiten unter 15 km/h statt, die potenziellen Unfallopfer befinden sich jedoch unmittelbar neben den Kraftfahrzeugen. Hier müsste für eine Notbremsfunktion ein kamerabasiertes, radarunterstütztes System die gesamte Umgebung im Abbiegebereich erfassen und anhand komplexer Algorithmen zuverlässig entscheiden, wie mit der jeweiligen Situation umzugehen ist. Beispielsweise muss eine sehr dicht am Fahrbahnrand stehende Person von einer auf die Fahrbahn tretenden unterschieden werden können.

Anforderungen an geförderte Nachrüstsysteme: Abbiege- und Bremsassistenten

Aus Sicht des ACE muss der Notbremsassistent bis zum Stillstand abbremesen können und darf nicht abschaltbar sein⁷. Der Abbiegeassistent sollte mindestens eine radar- und kamerabasierte akustische und visuelle Warnfunktion, im Idealfall eine Notbremsfunktion, haben. Abbiegeassistenzsysteme ohne Notbremsfunktion sollten außerdem verpflichtend nachgerüstet werden müssen.

Grundsätzlich müssen Nachrüstsysteme von Erstausrüstungen unterschieden werden. Da bei Abbiegeassistenzsystemen mit Notbremsfunktion tief in die Fahrzeugtechnik eingegriffen werden müsste und dies bei Nachrüstsystemen in der Regel nicht umsetzbar ist, sollten sich die Anforderungen unterscheiden. Während Nachrüstsysteme das Fahrzeug mindestens zum Warnen befähigen sollten, soll künftig bei Erstausrüstung eines Fahrzeuges auch eine Notbremsfunktion implementiert werden. Da ein Großteil der Hersteller noch nicht über einen Abbiegeassistenten mit Notbremsfunktion verfügt, sollte die Entwicklung solcher Systeme aus Sicht des ACE gefördert werden.

Maßnahmen zur Unfallvermeidung „außerhalb“ des Fahrzeugs

Neben der Erhöhung der Mindestanforderungen für Notbremsassistenten und der verpflichtenden Einführung von akustisch und visuell warnenden Abbiegeassistenten sind aus Sicht des ACE auch die folgenden Maßnahmen „außerhalb des Fahrzeugs“ zur Vermeidung von Lkw- und Busunfällen zügig umzusetzen:

- Optimierte Gestaltung und Bewirtschaftung von Lkw-Rastanlagen für erholsame Ruhezeiten der Fahrer

⁷ Vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/44-sicherheitspartner-abbiegeassistent.html?nn=12830>

- Zielgruppenspezifische Trainingsprogramme für Berufskraftfahrer sowie für Fahrrad- und Pedelecfahrer zum Thema „Gefahren beim Abbiegen von Lkw und Bussen“ – u. a. Gefahrenbewusstsein schulen, „Erfahren“ des Abbiegeassistenten in Aktion, Geschwindigkeiten von Pedelecs einschätzen, Trainieren von kritischen Situationen
- Anpassung der Straßeninfrastruktur – u. a. optimierte Radwegführung, Reduzierung des toten Winkels durch Einsatz von Trixi-Spiegel und Bike-Flash⁸

Über den ACE Auto Club Europa e.V.:

Der ACE Auto Club Europa ist mit mehr als 630.000 Mitgliedern (Stand 31. Dezember 2018)

Deutschlands zweitgrößter Mobilitätsclub: Egal ob mit Auto, Bus, Bahn, Fahrrad, Flieger oder Motorrad unterwegs, als Mobilitätsbegleiter bietet der ACE jederzeit Schutz, damit es weitergeht. Kernleistung ist die Pannenhilfe.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle

Märkisches Ufer 28

10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-24

Mail: presse@ace.de

⁸ <https://bike-flash.de/>, <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/abbiegeunfaelle-warnsystem-bike-flash-erstmal-an-kreuzung-aufgestellt-a-1240058.html>

ACE Auto Club Europa e.V.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Verantwortlich: Romy Mothes

Mail: presse@ace.de

57. Deutscher Verkehrsgerichtstag

AK VII: Dieselfahrverbote nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts

ACE: Autohersteller stehen in der Pflicht zur Hardware-Nachrüstung Dieselfahrverbote dürfen nicht einzige Sofortmaßnahme zur Grenzwerteinhaltung bleiben

Berlin / Goslar (ACE) 23. – 25. Januar 2019 – Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sind nach geltendem Recht zulässig und müssen – soweit die Emissionsgrenzwerte nicht bereits durch andere Maßnahmen eingehalten werden können – als eine Option bei der Luftreinhalteplanung der Städte und Kommunen berücksichtigt werden. Sie zu verhängen ist eine Maßnahme, die sich niemand wünscht. Dennoch sind Fahrverbote aktuell der einzige Weg, die Emissionen in den Städten mit sofortiger Wirkung zu reduzieren. Dabei geht es um die Einhaltung von Gesetzen, die dem Schutz der Gesundheit dienen.

Die weitaus bessere Möglichkeit, Fahrverbote zu vermeiden, den Gesundheitsschutz der Menschen zu gewährleisten und die individuelle Mobilität zu sichern, bleibt aus Sicht des ACE, des zweitgrößten Autoclubs Deutschlands, die flächendeckende Hardware-Nachrüstung älterer Dieselfahrzeuge durch die Hersteller.

Autohersteller müssen in die Pflicht genommen werden

Der ACE schließt sich der Einschätzung des Landes Rheinland-Pfalz an, der auch der Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (vzbv) folgt, nach der eine Verpflichtung der Hersteller zur Nachrüstung rechtlich begründet werden kann.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat die Befugnis, die Typgenehmigung von Fahrzeugen bei Vorliegen eines erheblichen Risikos für die öffentliche Gesundheit oder Umwelt zu widerrufen. Sowohl das gegen Deutschland eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission als auch zahlreiche wissenschaftliche Gutachten belegen, dass Dieselaabgase ein Gesundheitsrisiko darstellen. Statt des Widerrufs der Typgenehmigung kann das KBA zur Beseitigung der Gefahr auch nachträglich eine Nebenbestimmung anordnen, welche die Hersteller zur Bereitstellung von Hardwarenachrüstungen verpflichtet. Grundsätzlich sind somit die Rechtsinstrumentarien für eine

solche Nachrüstung vorhanden. Diese Vorgehensweise wäre verursachergerecht und würde sich nicht zulasten der Autofahrer auswirken.

Unabhängig von Hersteller- oder Halteradressierung muss allerdings gewährleistet werden, dass Verbraucher über den Umfang sowie über mögliche Folgen – sowohl technischer als auch rechtlicher Art – der Nachrüstung sowie der Nicht-Teilnahme informiert werden. Es muss nach Ansicht des ACE sichergestellt werden, dass dem Verbraucher relevante Informationen auf geeignete Weise bereitgestellt werden. Die technische Machbarkeit von Nachrüstungen generell haben diverse Gutachten bereits bestätigt.

Angesichts der heute nahezu bundesweit drohenden Fahrverbote sind die momentan geplanten und bezuschussten technischen Nachrüstungen kein adäquates Instrument. Die nach der Zulassung durch das KBA für das Jahr 2020 in Aussicht gestellten Nachrüstungen sind bisher nur für Fahrzeughalter von Euro-5-Dieselfahrzeugen in den Intensivstädten mit besonders hoher Luftbelastung vorgesehen. Der ACE fordert dahingegen von der Bundesregierung und der Autoindustrie zur Vermeidung weiterer Fahrverbote und zur wirtschaftlichen Gleichbehandlung die flächendeckende Nachrüstung der Dieselfahrzeuge.

Stefan Heimlich, ACE-Vorsitzender: „Die Politik muss dafür sorgen, dass Autohersteller Hardware-Nachrüstungen anbieten: Wer betrogen hat, sollte verpflichtet werden, die Nachrüstungen zu finanzieren.“

Statt ablenkende Diskussion um Messstationen zu führen, Problemlösung anpacken

Der ACE verurteilt den Versuch, die Diskussion um das Thema Fahrverbote zu beeinflussen, indem behauptet wird, Deutschland hätte die EU-Regelungen verschärft und die Luftmessstationen stünden nicht regelkonform. Der ACE zweifelt nicht an der Richtigkeit der Einrichtung der Messstellen. Die EU-Richtlinie 2008/50/EG definiert die Kriterien hinsichtlich Zahl, Typ und Lage von Luftmessstationen einheitlich für ganz Europa. Diese Richtlinie wurde durch die 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (39. BImSchV) in nationales Recht überführt. Anhand hier festgelegter Kriterien bestimmen die Bundesländer, wo die Messstationen aufzustellen sind, und betreiben diese entsprechend. Die Europäische Kommission überprüft die Einhaltung dieser Kriterien. Verstöße können Vertragsverletzungsverfahren nach sich ziehen.

Die Durchführung der Messungen in allen Mitgliedstaaten nach einheitlichen gesetzlichen Vorgaben bringt vergleichbare Messergebnisse zur Luftqualität in Europa. **Es ist also nach Ansicht des ACE sichergestellt, dass die Luftqualität in Deutschland flächendeckend nach einheitlichen Kriterien überwacht wird und die Messergebnisse korrekt ermittelt werden.**

Stefan Heimlich betont: „Statt über Luftmessstationen zu diskutieren, muss es darum gehen, durch kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen eine Reduzierung der gemessenen Schadstoffbelastung zu erzielen. Dazu gehört, dass Hardware-Nachrüstungen finanziert und zugelassen werden müssen, damit Dieselfahrzeuge sauber werden – für die Sicherung der individuellen Mobilität und des Gesundheitsschutzes.“

Über den ACE Auto Club Europa e.V.:

Der ACE Auto Club Europa ist mit mehr als 630.000 Mitgliedern (Stand 31. Dezember 2018)

Deutschlands zweitgrößter Mobilitätsclub: Egal ob mit Auto, Bus, Bahn, Fahrrad, Flieger oder Motorrad unterwegs, als Mobilitätsbegleiter bietet der ACE jederzeit Schutz, damit es weitergeht. Kernleistung ist die Pannenhilfe.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle

Märkisches Ufer 28

10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-24

Mail: presse@ace.de



ACE Auto Club Europa e.V. | Schmidener Str. 227 | 70374 Stuttgart
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit | Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin
Telefon: 030 278725-24 | E-Mail: presse@ace.de | www.ace.de