

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK I: „Fahrzeugdaten“

I.

Bei dem Arbeitskreis I dreht es sich um die Frage, welche Daten von den Fahrzeugen gesammelt und wie sie verwendet werden. Auch der Daten- und Verbraucherschutz bei der Verwendung der Daten wird genau wie die grenzübergreifende Datenverwendung aus polizeilicher Sicht thematisiert werden.

II.

Moderne Fahrzeuge sammeln bereits jetzt eine Vielzahl von Daten, die zum Betrieb des Fahrzeugs notwendig oder sinnvoll sind. Der technische Fortschritt, insbesondere bei der Entwicklung teilautonomer und autonomer Systeme, wird dafür sorgen, dass die Menge der gesammelten Daten weiter zunimmt. Bereits jetzt ist in vielen Fahrzeugen eine Umfeldüberwachung durch Videoaufzeichnungen eingebaut. Mit dem Entwurf für einen Data Act will die EU eine grenzüberschreitende einheitliche Regelung schaffen, wie Daten verwendet und gespeichert werden dürfen. Die berechtigte Datenweitergabe soll damit vereinheitlicht und vereinfacht werden. Fraglich ist, ob der Entwurf den Besonderheiten des Verkehrs gerecht wird, da er sich bisher an alle Branchen richtet. Die Verwendung und berechtigte Weitergabe von Daten soll damit in der Europäischen Union vereinheitlicht und vereinfacht werden; so soll beispielsweise der Hersteller zur Datenweitergabe verpflichtet werden, damit die Reparatur auch durch freie Betriebe erfolgen kann.

Aus Sicht polizeilicher Ermittlungen ist es unerlässlich, dass alle Mitgliedsstaaten harmonisierten und regulierten Zugriff auf Daten haben, die beispielsweise zur Auflösung eines Unfallgeschehens beitragen. Von einer dauerhaften Aufzeichnung kann dabei nicht die Rede sein. Vielmehr ist es in der Regel ausreichend, eine Erfassung fünf Sekunden vor und 350 Millisekunden nach dem Geschehen vorzunehmen, um eine entsprechende Rekonstruktion des Unfalls herstellen zu können.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



III.

In der Vergangenheit ist die Umfeldüberwachung einiger Fahrzeuge bereits in das Visier der Daten- und Verbraucherschützenden geraten. Grundsätzlich ist es nicht erlaubt, Bild- und Tonaufnahmen ohne Einverständnis der jeweiligen Betroffenen zu fertigen. Es ist daher erforderlich, eine Regelung zu finden, die sowohl die berechtigten Interessen von Dritten berücksichtigt als auch die Funktionsfähigkeit von Fahrzeugen aufrechterhält. Nachdem der Weg für autonom fahrende Fahrzeuge geebnet wurde, wird die Zahl der Fahrzeuge, die permanent Bild- und Tonaufnahmen fertigen und verarbeiten, zunehmen. Teilautonomes und Autonomes Fahren ist ohne maschinelle Wahrnehmung und Verarbeitung der Umgebung nicht denkbar. Unter anderem werden Bild- und Positionsdaten übermittelt. Hinzu kommen aufgezeichnete Audiodaten für die Sprachsteuerung. Wie wird mit den so gewonnenen Daten umgegangen? Welche Daten werden von Fahrzeugen noch erfasst? Wo, wie und wie lange werden sie gespeichert? Wer hat Zugriff auf diese Daten? Wie werden die berechtigten Interessen von Verbraucherinnen und Verbrauchern geschützt?

Diese Fragen können bisher nicht als geklärt angesehen werden. Sicher ist, dass moderne Fahrzeuge eine Vielzahl von Daten benötigen, damit gegenwärtige Sicherheitseinrichtungen korrekt funktionieren, aber auch damit Fehlfunktionen aufgezeichnet werden können und eine Abhilfe schnell möglich ist. Durch die Vernetzung von Fahrzeugen ist es auch möglich, Standortdaten zu übermitteln. Diese können theoretisch auch genutzt werden, um ein Bewegungsprofil zu erstellen. Mit den vom Fahrzeug gewonnenen Daten können z.B. Unfälle rekonstruiert, Gesetzesverstöße aufgezeigt und Fahrzeuge überwacht werden. Die Fahrzeuge sammeln eine Vielzahl von Daten, die auch persönliche Daten enthalten, oder zumindest personalisierbar sind.

IV.

Vor diesem Hintergrund ist eine Regelung zu finden, die sowohl gewährleistet, dass die Funktionsfähigkeit der Fahrzeuge und ihrer Sicherheitseinrichtungen gewährleistet als auch die Interessen der Fahrzeugnutzenden geschützt werden. Die Bundesregierung und die Europäische Union werden daher aufgefordert, spezifische Regelungen für Fahrzeuge zu treffen, die den Interessen verschiedener Datennutzenden aus der Versicherungswirtschaft, der Automobilindustrie, des Daten- und Verbraucherschutzes, der Polizeibehörden sowie der Wissenschaft gerecht werden. Es muss gewährleistet werden, dass nur Berechtigte Zugriff auf

25. – 27. Januar 2023

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



die Daten erhalten und ein unbefugter Eingriff von außen ausgeschlossen wird. Auch die persönlichen Interessen der Verbraucher sind stets zu berücksichtigen und zu schützen.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa kümmert sich seit 1965 um alle mobilen Menschen, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Die Kernthemen des Autoclubs mit rund 630.000 Mitgliedern sind die klassische Unfall- und Pannenhilfe sowie Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Twitter: twitter.com/ACE_autoclub

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK II:

„Halterhaftung bei Verkehrsverstößen: Ein Beitrag der Verkehrssicherheit?“

I.

Der Arbeitskreis II wird sich mit dem Thema „Halterhaftung bei Verkehrsverstößen: Ein Beitrag der Verkehrssicherheit?“ befassen. Es werden in diesem Arbeitskreis der europa- und verfassungsrechtliche Rahmen inklusive der aktuellen Entwicklungen in der EU beleuchtet und neben den in der EU geltenden Regeln auch Lösungsansätze für Deutschland erörtert.

II.

Die Halterhaftung in Bußgeldangelegenheiten ist in Deutschland seit Jahrzehnten ein Streitpunkt. Aufgrund verfassungsrechtlicher Bedenken hat sich diese in Deutschland bisher nicht durchgesetzt. Die Behörden stehen immer wieder vor dem Problem, dass Fahrzeugführende bei erheblichen Verstößen gegen die StVO nicht ermittelt werden können, da die Fahrzeughalterinnen oder -halter angeben, nicht zu wissen, wer zum Tatzeitpunkt das Fahrzeug geführt hat.

III.

Bisher sieht das StVG nur die Möglichkeit vor, bei Verstößen im ruhenden Verkehr den Halter oder die Halterin auf Kostenerstattung in Anspruch zu nehmen. Eine Halterhaftung ist demnach weder für den fließenden noch für den ruhenden Verkehr vorgesehen. Die Verhängung einer Geldbuße ist damit nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich.

Nach § 25a StVG schuldet der Halter respektive die Halterin Kostenersatz für die angefallenen Verwaltungskosten, wenn ein Fahrzeugführender nicht ermittelt werden kann. Hierbei handelt es sich gerade nicht um eine Vorschrift mit Sanktionscharakter, sondern lediglich um eine Kostentragungsregelung. Diese Regelung ist damit keine Halterhaftung im eigentlichen Sinn, da sie keinen ordnungs- bzw. strafrechtlichen Charakter aufweist. Eine Geldbuße oder sonstige Sanktion wird damit nicht gegen den Halter bzw. die Halterin ermöglicht, sondern

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



lediglich die Kostentragungspflicht für die Verwaltungskosten und Auslagen der Behörde geregelt. Unter Verwaltungskosten können auch Gerichtskosten und Rechtsanwaltsgebühren fallen, wenn diese von der Staatsanwaltschaft zu tragen sind, da sich erst im Gerichtsverfahren herausgestellt hat, dass der oder die angeklagte Betroffene die vorgeworfene Tat wahrscheinlich nicht begangen hat.

In seltenen Fällen kann demnach die Kostentragungsregelung zu einer spürbaren Belastung werden. In den überwiegenden Fällen sind jedoch lediglich die pauschalen Verwaltungsgebühren von 25 Euro zzgl. Kosten der Zustellung in Höhe von derzeit 3,50 Euro geschuldet. Diese Kostenregelung ist nicht dazu geeignet, die Aussagebereitschaft eines Fahrzeughaltenden zu erhöhen.

IV.

In vielen europäischen Ländern besteht eine Halterhaftung. Diese wird unterschiedlich ausgeführt:

a) Niederlande: Haftungsvermutung

Nach Art. 5 der Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (StVO-NL) wird die Verwaltungssanktion unbeschadet von Art. 31 Abs. 2 StVO-NL gegen die Person verhängt, die zum Zeitpunkt der Zuwiderhandlung für das Kennzeichen als Halter registriert war, wenn feststeht, dass die Zuwiderhandlung mit einem oder mittels eines Kraftfahrzeugs begangen wurde, für das ein Kennzeichen zugeteilt wurde, und wenn es nicht sofort möglich ist, den Fahrer oder die Fahrerin dieses Fahrzeugs zu ermitteln. Nach Art. 8 StVO-NL muss bei einer entsprechenden Entscheidung der Behörde der Adressat des Bußgeldbescheides tätig werden, wenn sie sich exkulpiert möchte.

Diese Regelung wurde vom EuGH für zulässig erachtet (vgl. EuGH, Urt. vom 05.12.2019 - C 671/18). Insbesondere verstößt die nationale Regelung nicht gegen die Unschuldsvermutung nach Art. 6 der EMRK. Dazu führte der EuGH wie folgt aus:

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



„Insoweit ergibt sich aus der zu Art. 6 Abs. 2 EMRK ergangenen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte, die gemäß Art. 52 Abs. 3 der Grundrechtecharta bei der Auslegung von Art. 48 der Grundrechtecharta zu berücksichtigen ist, dass das Recht einer wegen einer Straftat angeklagten Person auf die Vermutung ihrer Unschuld und darauf, dass die Anklage die Beweislast für die gegen sie erhobenen Vorwürfe trägt, nicht absolut gilt. In jeder Rechtsordnung gibt es nämlich Tatsachen- oder Rechtsvermutungen, denen die EMRK grundsätzlich nicht entgegensteht. Die Staaten sind nur dazu verpflichtet, diese Vermutungen innerhalb angemessener Grenzen einzufassen und dabei sowohl die Bedeutung der betroffenen Belange zu berücksichtigen als auch die Verteidigungsrechte zu wahren (Entscheidung des EGMR vom 19. Oktober 2004, Falk/Niederlande.“

b) Italien und Österreich: Bußgeld für Haltende bei Nichtnennung des Fahrenden

Nach Art. 126 der Codice della Strada (StVO-It) ist der Halter oder die Halterin eines Fahrzeuges verpflichtet den Fahrer oder die Fahrerin namentlich und mit ladungsfähiger Anschrift zu benennen. Kommt er der Aufforderung nicht nach, so hat er hierfür in der Regel ein Bußgeld in Höhe von 291 Euro zu entrichten. Ähnlich ist die Regelung in Österreich: Die dortigen Behörden sehen in der Nichtbenennung des Fahrenden eine eigene „Verwaltungsübertretung“ aufgrund derer ein Bußgeld gegen den Halter oder die Halterin erlassen werden kann. Dieses Vorgehen wurde ebenfalls vom EuGH, Urt. v. 06.10.2021 – C 136/20 (WD 7 – 3000 – 131/20 vom 26.11.2020, S. 10 ff.) als zulässig angesehen, so dass die Vollstreckung des Bußgeldes im Mitgliedsstaat möglich war.

In Italien haften Halter oder Halterin und Fahrer oder Fahrerin für eine Geldbuße gesamtschuldnerisch (Art. 196 C.d.S.).

c) Spanien mittelbare Halterhaftung

Eine ähnliche Regelung wie in den Niederlanden gibt es auch in Spanien: Die Haltervermutung. Nach Art. 82 Ley de Tráfico y Seguridad Vial (StVO-Sp) haftet zwar grundsätzlich der Verursachende, d.h. der Fahrer oder die Fahrerin zum Zeitpunkt des Verstoßes. Wird kein Verantwortlicher benannt, haftet der Haltende des Fahrzeuges.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



V.

Die Halterhaftung in den europäischen Nachbarländern war bereits Thema in mehreren Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte (EGMR). Nach Auffassung des EGMR ist eine Beweislastumkehr zumindest dann nicht zu beanstanden, wenn eine gesetzliche Vermutung besteht, dass die Stellung als Fahrzeughaltenden mangels anderer Erkenntnisse auch Rückschlüsse auf die Führeigenschaft zulässt, sofern sie in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung der Sache steht und eine Würdigung der erhobenen Beweise diese Vermutung zulässt und die Rechte der Verteidigung gewahrt sind.

VI.

Der ACE Auto Club Europa e.V. sieht zur effektiven Bekämpfung von Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Straßenverkehr das Erfordernis einer Einführung der Halterhaftung beispielsweise nach niederländischem Vorbild.

Der wissenschaftliche Dienst des Bundestages befürwortet derzeit lediglich eine Ausweitung des Kostenerstattungsanspruchs nach § 25a StVG auf den fließenden Verkehr. Dies hält der ACE für wenig zielführend. Die Verwaltungskosten in einem Bußgeldverfahren liegen in der Regel bei 25 Euro zuzüglich der Auslagen einer förmlichen Zustellung des Bescheides in Höhe von 3,50 Euro. Mit einer Kostenerstattung in Höhe von 28,50 Euro wird niemand wirklich zu einer Verhaltensänderung gebracht. Vor allem, wenn mittlerweile sogar die Bußgelder für einen Parkverstoß deutlich höher sind. In den meisten Fällen wird es für den Haltenden daher günstiger sein, die Kosten zu erstatten, als ein Verwarngeld zu akzeptieren.

Vor allem bei erheblichen ordnungsrechtlichen Verstößen könnte dies das Problem nicht lösen und die Bereitschaft des Halters oder der Halterin, an der Ermittlung des Fahrenden mitzuwirken, nicht erhöhen.

Nur eine echte Halterhaftung mit Exkulpationsmöglichkeit bietet die Chance, auf Betroffene einzuwirken und ihnen ihr Fehlverhalten vorzuhalten. Wenn tatsächlich auf betroffene Fahrzeugführende eingewirkt werden kann, besteht die Möglichkeit, dass diese zukünftig umsichtiger am Straßenverkehr teilnehmen. Solange sich Betroffene hinter Fahrzeughaltenden verstecken können und daher keine Konsequenzen ihres Handelns zu befürchten haben, kann eine Reflexion oder Verhaltensänderung nicht herbeigeführt werden.

25. – 27. Januar 2023

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Selbst wenn durch eine Halterhaftung nicht der tatsächliche Fahrende ermittelt werden kann, so kann dadurch zumindest erreicht werden, dass der Halter oder die Halterin die eigene Verantwortung erkennt und die Überlassung seines Fahrzeugs an unzuverlässige Verkehrsteilnehmende überdenkt und bestenfalls verweigert.

Im Zivilrecht wird aufgrund der potenziellen Gefährlichkeit eines Kraftfahrzeugs grundsätzlich von einer verschuldensunabhängigen Haftung des Haltenden ausgegangen, so dass einem Halter oder einer Halterin bereits bewusst sein sollte, dass besondere Vorsicht bei der Fahrzeugnutzung und erst recht bei der Fahrzeugweitergabe angebracht ist. Vor diesem Hintergrund ist der Haltende ausreichend gewarnt und muss nicht zusätzlich vor Sanktionen aufgrund von Verkehrsverstößen geschützt werden.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa kümmert sich seit 1965 um alle mobilen Menschen, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Die Kernthemen des Autoclubs mit rund 630.000 Mitgliedern sind die klassische Unfall- und Pannenhilfe sowie Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Twitter: twitter.com/ACE_autoclub

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK III:

„KI-Haftung im Straßenverkehr / Haftung beim autonomen Fahren“

I.

Der Arbeitskreis zur Haftung autonom fahrender Fahrzeuge und künstlicher Intelligenz im Straßenverkehr war bereits für den 60. Verkehrsgerichtstag vorgesehen und musste verschoben werden. Nun wird der Arbeitskreis in diesem Jahr die nationalen Regelungen in diesem Bereich prüfen und Empfehlungen aussprechen.

II.

Das deliktische Schadensersatzrecht nach dem BGB basiert auf einem Verschuldensprinzip. Das heißt durch eine vorsätzliche oder fahrlässige Handlung muss gesetzeswidrig ein Schaden bei einem Dritten eingetreten sein. Solche Handlungen können grundsätzlich nur von natürlichen Personen begangen werden, was jedoch auch dazu führen kann, dass juristische Personen, für die die natürliche Person handelt, haften. Was passiert aber, wenn kein Mensch eine im Nachhinein als fehlerhaft anzusehende Entscheidung getroffen hat, aufgrund derer einem Dritten ein Schaden zugefügt wurde? Wer haftet für den Fehler eines Computers?

Noch komplizierter wird es bei Straf- oder Ordnungswidrigkeiten, diese können auch nur durch eine natürliche Person begangen werden. Wer haftet in diesen Fällen für Ordnungswidrigkeiten oder sogar Straftaten, die durch eine Künstliche Intelligenz (KI) oder autonom fahrende Fahrzeuge begangen werden?

Nach dem StVG gelten Haftungserleichterungen gegenüber dem Haltenden eines Fahrzeugs. Dieser haftet nach § 7 StVG verschuldensunabhängig, diese Haftungserleichterung wird von autonomen Fahrfunktionen nicht ausgehebelt.

Die Frage stellt sich jedoch hinsichtlich der Haftung des Fahrzeugführenden. Die herkömmliche Definition, dass Fahrzeugführer oder -führerin das Fahrzeug lenken und die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug innehaben, wurde mit Einführung des § 1a Abs. 4

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



StVG abgeändert. Demnach ist Fahrzeugführender auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.

Der Gesetzgeber hat in § 1a Abs. 4 StVG das Wort „auch“ eingeführt, was dahingehend auszulegen ist, dass die herkömmliche Definition des Fahrzeugführenden beibehalten bleibt. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wer die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug hat und wie sich die Frage des Verschuldens des Fahrzeugführenden gemäß § 18 Abs. 1 S. 2 StVG bei Verwendung automatisierter Fahrfunktionen herleiten lässt. Selbst wenn die automatischen Fahrfunktionen jederzeit durch menschlichen Eingriff übersteuerbar sind, kann dies nicht grundsätzlich zu der Annahme führen, dass der Fahrzeugführer oder die -führerin zum Zeitpunkt eines Unfalles während der Aktivierung der automatisierten Fahrfunktion die „tatsächliche Gewalt“ über das Fahrzeug innehatte. Die tatsächliche Gewalt über ein Fahrzeug kann nur derjenige haben, der im Zeitpunkt des Unfalls ohne weitere Umwege das Fahrzeug aktiv steuert. Passivität widerspricht bereits dem Wortlaut „tatsächlich“. Fahrzeugführende haben erst dann die tatsächliche Gewalt über ein Fahrzeug, wenn sie aktiv die Steuerung übernommen haben und nicht bereits dann, wenn sie erst über weitere Eingriffe die Steuerung anfordern müssen.

Wenn der Fahrzeugführende automatisierte Fahrfunktionen aktiviert, gibt er die Verantwortung an die KI des Fahrzeugs ab und ist selbst nur noch Passagier. Kommt es währenddessen zu einem Unfall verfügte der Fahrer oder die Fahrerin weder über die tatsächliche Gewalt über das Fahrzeug, noch kann er oder sie schuldhaft gehandelt haben. Die Haftung des Fahrzeugführenden setzt nach § 18 StVG jedoch ein Verschulden voraus. Eine Haftung des Fahrzeugführenden scheidet demnach nach § 18 Abs. 1 S. 2 StVG grundsätzlich aus. Den Hersteller zum Fahrzeugführenden iSd. § 1a Abs. 4 StVG zu machen, da er für die Programmierung der Systeme verantwortlich ist, erscheint nicht schlüssig. In der Regel sollte der Programmiervorgang bereits vor Markteinführung des Fahrzeugs abgeschlossen sein, so dass die Fahrzeuge ohne menschliches Zutun ihren Aufgaben autonom im Straßenverkehr nachkommen. Der Hersteller aktiviert weder von sich aus die autonomen Fahrfunktionen, noch greift er während der Fahrt aktiv in das Fahrgeschehen ein.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Die Haftung nun ohne weitere gesetzliche Regelungen auf den Hersteller oder sogar auf den Programmierenden auszuweiten, ist demnach nicht möglich. Es scheitert bereits an Anspruchsgrundlagen. Auch das Produkthaftungsrecht ist hier nicht hilfreich. Eine Fehlfunktion des Produktes müsste erst nachgewiesen werden, was im Straßenverkehr grundsätzlich schwierig ist, insbesondere dann, wenn ein computergesteuertes Fahrzeug mit einem menschlich gesteuerten Fahrzeug zusammenstößt. Menschliche Reaktionen sind für einen Computer nicht immer logisch und damit berechenbar. Dies führt aber nicht zwingend dazu, dass ein Produktfehler vorliegt.

In der Literatur gibt es Stimmen, die eine angemessene Haftung in Form der Produzentenhaftung heranziehen möchten. Die Produzentenhaftung ist jedoch keine Nichtverschuldenshaftung, sondern ebenfalls ein Fall der deliktischen Haftung nach § 823 BGB mit der Folge, dass der oder die Geschädigte eine Fehlfunktion seitens des Herstellers beweisen muss. Dies ist vor allem deshalb besonders schwierig, da der oder die Geschädigte oft nicht im Besitz des schädigenden Fahrzeugs ist und damit keinerlei Verfügungsgewalt über das zu untersuchende Fahrzeug hat. Demnach stellt dies ebenfalls keine Haftungsalternative zu den bisherigen Haftungsmodellen dar.

Die EU bereitet derzeit einen Gesetzesentwurf vor, mit dem die Haftungsregelungen nach rund 40 Jahren überarbeitet und der auch die Haftung für künstliche Intelligenz beinhalten soll. Nachdem was bisher bekannt ist, soll es für Verbraucher und Verbraucherinnen einfacher werden, die eigenen Rechte durchzusetzen. Hierzu soll ein Auskunftsanspruch gegen den Hersteller erfasst werden, damit ein Produkt auf fehlerhafte Funktionsweisen überprüft werden kann. Ein tatsächliche Haftungserleichterung ist hierin nicht zu sehen. Denn Geschädigte müssen die Ansprüche auf Auskunft gegen den Hersteller geltend machen, bevor sie eigene Ansprüche gegen Schädiger schlüssig darlegen können. Hierdurch sind erhebliche Verzögerungen bis zu einer möglichen Verjährung von Ansprüchen zu befürchten.

Aber selbst dann, wenn der Hersteller eines potenziell fehlerhaften Produktes seiner Auskunftspflicht zeitnah nachkommt, ist noch lange nicht nachgewiesen, dass ein Produktfehler vorlag, der einen Schaden verursacht hat. Fehlerhafte Programmierungen in verschlüsselten und geschützten Quellcodes zu finden, dürfte äußerst schwierig sein. Vielleicht ist dies auch sogar ohne Hilfe des Herstellers unmöglich. Da hilft auch die Haftungserleichterung der Kausalitätsvermutung nicht, wenn ein Fehler im Produkt erst gar

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



nicht nachgewiesen werden kann. Es wäre demnach aus Sicht des Geschädigten sinnvoll, wenn der Hersteller nachweisen muss, dass sein Produkt fehlerfrei funktionierte, um sich so zu exkulpieren.

Vor diesem Hintergrund ist zu befürchten, dass die geplanten Änderungen auf EU-Ebene nicht ausreichend sind, um für einen adäquaten Schutz von Geschädigten zu sorgen.

III.

Im Bereich des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts ist die Verantwortung des Fahrenden schwieriger zu betrachten. Es ist eine vorwerfbare Handlung ausschlaggebend, aufgrund derer eine straf- bzw. ordnungsrechtliche Ahndung der Tat erfolgen kann. Beim automatischen Fahren bis Level vier hat der Fahrzeugführende die Möglichkeit, jederzeit ins Geschehen einzugreifen und die Steuerung wieder zu übernehmen. Fahrzeuge nach Level vier müssen jedoch in der Lage sein, sich jederzeit verkehrsgerecht zu verhalten und keine Regeln zu verletzen. Insofern kann sich der Fahrzeugführende in gewissem Umfang auf das System verlassen und muss nicht permanent darauf achten, ob auch jedes Verkehrsschild korrekt erkannt und umgesetzt wurde. Inwieweit dem menschlichen „Fahrenden“ dies vorgeworfen werden kann, ist daher fraglich. Es stellt sich daher die Frage, wer im Fall von Straftaten durch automatisch fahrende Fahrzeuge zur Rechenschaft gezogen werden kann. Eine Verantwortung des im Fahrzeug befindlichen Fahrenden ist nur dann denkbar, wenn er oder sie rechtzeitig den drohenden Verstoß erkennt und dies nicht verhindert oder aber ein erkanntes rechtswidriges Verhalten durch den Fahrer oder die Fahrerin nicht beendet wird. Bei allen denkbaren Szenarien befinden wir uns jedoch im Bereich eines Handelns durch Unterlassen, d.h. das vorwerfbare Verhalten liegt gerade nicht darin, dass der Täter oder die Täterin etwas aktiv getan hat, sondern darin, dass er oder sie etwas nicht getan hat. Für die Strafbarkeit eines Unterlassens ist es daher erforderlich, festzustellen, dass es eine Verpflichtung zum Eingreifen gab. Diese sogenannte Garantenpflicht lässt sich sicherlich noch aus der Gefährlichkeit des Fahrzeugs an sich herleiten. Jedoch wird es schwierig, ein solches Fehlverhalten nachzuweisen. Zum einen ist der Fahrzeugführende nicht mehr verpflichtet, stets den Verkehr aufmerksam zu beobachten, um jederzeit eingreifen zu können, andererseits müsste der Nachweis gelingen, dass dem Fahrzeugführenden das regelwidrige Verhalten seines Fahrzeugs aufgefallen ist.

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Wer ist dann für ein regelwidriges Verhalten zur Verantwortung zu ziehen? Der Hersteller als juristische Person kann mit unseren Gesetzen nicht zur Verantwortung gezogen werden. Der Programmierende, der nach bestem Wissen und Gewissen die Software des Fahrzeugs programmiert hat? Die Monteure, welche die Komponenten zusammengesetzt haben, die im Zusammenspiel anscheinend nicht richtig funktioniert haben? Welche Rolle spielt die Hardware, wenn die Software nicht in der Lage war, die Verkehrslage richtig zu erfassen? War die Verkehrsbeobachtung ausreichend, damit die entwickelte Software richtig hätte funktionieren können?

Die Problematik der ordnungs- oder strafrechtlichen Ahndung von Verstößen wirft derzeit mehr Fragen auf, als sie beantwortet.

IV.

Die zivilrechtliche Halterhaftung nach dem StVG greift unabhängig, ob ein konventionelles Fahrzeug oder ein vollautomatisches Fahrzeug nach Level fünf in Betrieb genommen wird. Probleme ergeben sich jedoch dann, wenn es um ein Verschulden des Fahrzeugführenden geht. Im Zweifel wird der oder die Geschädigte dadurch schlechter gestellt, dass ein Anspruchsgegner wegfällt.

Auch die Frage der zivilrechtlichen Verantwortung der Hersteller ist nicht ausreichend geklärt. Bei automatisierten Fahrsystemen sollten die Hersteller weiter in die Haftung eingebunden werden, da dort die entsprechende Möglichkeit vorhanden sind, Fehler, die zu einem Unfall geführt haben, zu vermeiden. Eine alleinige verschuldensunabhängige Haftung des Fahrzeughaltenden scheint bei Fahrzeugen nach Level vier oder fünf nicht mehr angebracht. Der Halter oder die Halterin kann bei Inbetriebnahme eines hochautomatisierten Fahrzeugs zumeist gar nicht beurteilen, ob die Software richtig funktioniert. Bei konventionellen Fahrzeugen war das noch anders. Der Halter oder die Halterin hatte zumindest die Möglichkeit mechanische Fehler zu erkennen und sich so rechtzeitig gegen eine Inbetriebnahme des Fahrzeugs zu entscheiden.

Es müssen daher eindeutige gesetzliche Regelungen her, die Opfern von Verkehrsunfällen eine angemessene Entschädigung ermöglichen.

25. – 27. Januar 2023

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Für eine KI und damit auch für autonom fahrende Fahrzeuge ist unser Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht nicht geschaffen. Es muss daher ein Umdenken stattfinden und entsprechende Regelungen müssen gefunden werden.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa kümmert sich seit 1965 um alle mobilen Menschen, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Die Kernthemen des Autoclubs mit rund 630.000 Mitgliedern sind die klassische Unfall- und Pannenhilfe sowie Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Twitter: twitter.com/ACE_autoclub

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK V:

„Auf der Suche nach geltenden und erforderlichen Grenzen für E-Scooter, Fahrräder & Co.“

I.

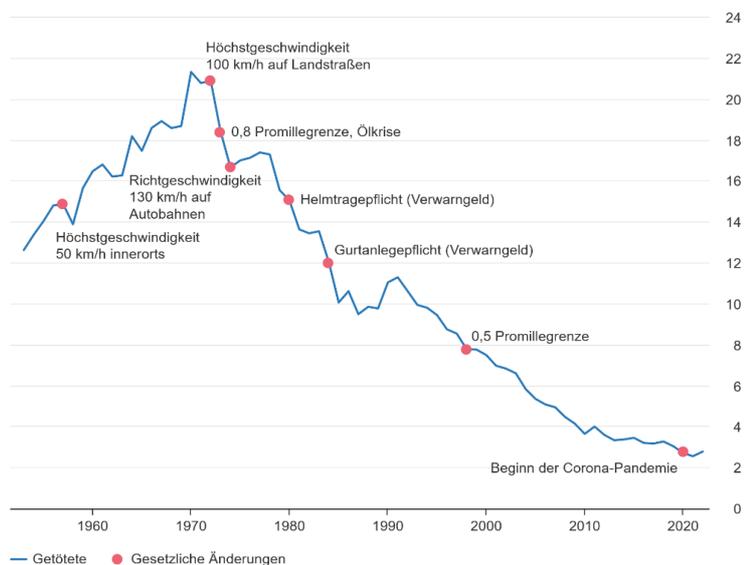
Im Arbeitskreis V wird es unter anderem um die Frage nach der Übertragung der 1,1-Promille-Grenze und der Regelvermutung nach § 69 II StGB auf Fahrradfahrende E-Scooter-Nutzende drehen. Die Möglichkeit einer behördlichen Untersagung des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge und das derzeitige polizeiliche Lagebild werden dabei ebenfalls diskutiert werden.

II.

Die Zahl der Verkehrstoten ist laut Statistischem Bundesamt 2021 an einem Tiefpunkt angekommen. Für 2022 wurde jedoch ein Anstieg von 2.562 (2020 waren es 2.719) auf geschätzt 2.790 Verkehrstote verzeichnet.¹

Es ist in der Auswertung des Statistischen Bundesamtes erkennbar, dass mit der Senkung der Promillegrenze in den 70er und 90er Jahren des letzten Jahrhunderts auch die Zahl der Verkehrstoten gesunken ist.

Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten
in Tausend



2022 geschätzt.
© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2022

¹ Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung 512 vom 05.12.2022,
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/12/PD22_512_46241.html

61. Deutscher Verkehrsgertichtstag



Sicherlich ist der Rückgang der Unfalltoten nicht allein auf eine Absenkung der Promillegrenze zurückzuführen, sondern auch auf immer sicher werdende Fahrzeuge, sowie die Einführung von Kopfstützen und Rückhaltesystemen und verbesserten Karosseriestrukturen.

Seit 2010 ist zu erkennen, dass Unfälle unter Beteiligung von Fahrrädern deutlich zunehmen. Wurden 2010 noch 65.573 Fahrradunfälle registriert, waren es 2020 bereits 92.273. Die Zahl der getöteten Fahrradfahrenden stieg von 381 auf 426 an.² Seit 2014 sind in die Unfallzahlen auch Pedelecs miteingeflossen. Gerade diese Fahrradart mit Tretunterstützung führte zu dem deutlichen Anstieg. Während die Unfälle unter Beteiligung nichtmotorisierter Fahrräder rückläufig waren, nahmen die Unfälle unter Beteiligung von Pedelecs deutlich zu.³ Die dritthäufigste Unfallursache mit 8,6 Prozent ist das Fahren unter Alkoholeinfluss.⁴ Besonders auffällig ist, dass 36 Prozent der Pedelec-Unfälle Alleinunfälle ohne Beteiligung weiterer Verkehrsteilnehmenden waren.⁵

Während die meisten tödlichen Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden oder Pedelec-Nutzenden sich auf Landstraßen ereigneten, sind Unfälle mit E-Scootern eher ein städtisches Problem.⁶ Im Jahr 2021 sind bei 5.535 Unfällen mit E-Scootern 4.882 Menschen verletzt worden, wobei fünf Menschen starben.⁷ Die häufigste Unfallursache war Alkoholeinfluss: In 1.080 Fällen (entspricht 18,1 Prozent) wurde von der Polizei Alkoholeinfluss als Fehlverhalten und damit Unfallursache angegeben; dicht gefolgt von einer falschen Nutzung der Fahrbahn oder der Gehwege.⁸ Ähnlich wie beim Pedelec waren 37 Prozent aller E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden Alleinunfälle.⁹

Der Anteil von alkoholbedingten Verkehrsunfällen ist demnach bei E-Scooter, Fahrrad & Co. relativ hoch. Gerade Alkoholfahrten bergen eine besondere Gefahr.

² Statistisches Bundesamt, Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2020, S. 43, https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408207004.pdf?__blob=publicationFile

³ Online-Pressesgespräch vom 12.07.2022, Die neue Zweirad-Mobilität: Zum Unfallgeschehen mit Pedelecs und E-Scootern, S. 2 ff., https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressekonferenzen/2022/unfallgeschehen_pedelec_e-scooter/statement-pedelec_e-scooter.pdf?__blob=publicationFile

⁴ Wie zuvor, S. 7.

⁵ Wie zuvor, S. 8.

⁶ Wie zuvor, S. 9f.

⁷ Wie zuvor, S. 11, 13.

⁸ Wie zuvor, S. 13.

⁹ Wie zuvor, S. 14.

61. Deutscher Verkehrsgerechtstag



Die Statistiken des Statistischen Bundesamtes haben gezeigt, dass mit Herabsetzung der Alkoholgrenzen auch die Unfallzahlen rückläufig waren.

Im Namen der Verkehrssicherheit ist zwischen der Teilnahme am Straßenverkehr und des Konsums berauschender Mittel strikt zu trennen.

III.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die Vermutung der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nach § 69 Abs. 2 StGB auch für Fahrräder und Co. gilt. Im Abs. 2 wird nicht zwischen Kraftfahrzeugführenden und anderen Fahrzeugführenden unterschieden, sodass grundsätzlich eine solche Regelvermutung bei separater Betrachtung des § 69 Abs. 2 StGB möglich erscheint. In § 69 Abs. 1 StGB wird geregelt, dass Gerichte bei Straftaten im Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen den Führerschein entziehen können, wenn sich aus der verurteilten Tat ergibt, dass die Person ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Mit Abs. 2 werden die Taten aufgezählt, die zur Vermutung einer Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen führt. Vor diesem Hintergrund kann der Abs. 2 nicht allein betrachtet und angewendet werden, vielmehr ist es eine reine Definition zu Abs. 1. Damit eine Anwendung für Radfahrende gelten kann, müsste eine Änderung des StGB erfolgen.

Eine Entziehung der Fahrerlaubnis kann auch bei erheblichem Verstoß gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften nach § 46 FEV erfolgen. Da sich die Behörden bei einem solchen Entzug der Fahrerlaubnis jedoch auf das strafrechtliche Urteil verlassen, würde möglicherweise ein langer Zeitraum bis zum Entzug verstreichen.

IV.

Bereits jetzt gibt es diverse verwaltungsrechtliche Entscheidungen, die ein Untersagen des Führens fahrerlaubnisfreier Fahrzeuge bei erheblichen Verstößen bestätigt haben. Auch hier hat die Verwaltungsbehörde entsprechende Möglichkeiten angemessen zu reagieren.

25. – 27. Januar 2023

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag



IV.

Der ACE Auto Club Europa e.V. fordert daher, dass die Bußgelder bei sicherheitsrelevanten Vergehen, also Tempo-, Abstands- oder Überholverstößen, spürbar erhöht werden, um die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zu senken. Zudem sollte der Bußgeldtatbestand ab 0,5 Promille für Kraffahrerinnen und -fahrer – mit Ausnahme von Fußgängerinnen und Fußgängern – für alle, die am Straßenverkehr teilnehmen, gelten. Auch die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit von 1,1 Promille sollte für Radfahrende eingeführt werden.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa kümmert sich seit 1965 um alle mobilen Menschen, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Die Kernthemen des Autoclubs mit rund 630.000 Mitgliedern sind die klassische Unfall- und Pannenhilfe sowie Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.

Für Rückfragen und Interviewwünsche:

ACE Pressestelle, Tel.: 030 278 725-15,

E-Mail: presse@ace.de, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Twitter: twitter.com/ACE_autoclub