

**Experten beraten über „EU-Knöllchen“, „rätselhafte“
Verkehrsunfälle sowie „gläserne Autofahrer“ und
fordern mehr Transparenz bei der MPU**

Von Peter Schlanstein

In Goslar hat der Verkehrsgerichtstag¹ über aktuelle juristische Fragen des Straßenverkehrs beraten. Im Mittelpunkt der wichtigsten Tagung von Verkehrsexperten in Deutschland standen die Debatte um die begehrten Autocomputerdaten und die Reform des so genannten „Idiotentests“. Auch eine nähere Untersuchung „rätselhafter“ Verkehrsunfälle sowie die Diskussion der europaweiten Vollstreckung von Bußgeldern wegen Verkehrsverstößen zählten diesmal zu den spannenden Themen.

Das große Interesse der fast 2.000 Teilnehmer des internationalen Kongresses beweist, dass beim diesjährigen Gerichtstag wieder heiße Eisen rund ums Auto angefasst worden sind, die sowohl die Politik als auch die Verkehrsexperten in den kommenden Jahren noch intensiv beschäftigen werden.

Kritik an Fahrverbot bei Straftaten ohne Verkehrsbezug

Auf scharfe Kritik stießen in Goslar die im Koalitionsvertrag niedergelegten Pläne der Bundesregierung, das Fahrverbot als eigenständige Sanktion im Kriminalstrafrecht einzuführen. Gerichtstagspräsident Kay Nehm wies darauf hin, dass es den Prinzipien des Schuldstrafrechts widerspreche, wenn die Devise laute: „Wo treffe ich den Straftäter am empfindlichsten?“ Fehle aber jeglicher Bezug zwischen Tat und Sanktion strafe ein allgemeines gesetzliches Fahrverbot die Verurteilten auf unterschiedliche Weise.

Ernst zu nehmende Bedenken gegen eine Aufwertung des Fahrverbots zur Hauptstrafe erhob auch die niedersächsische Justizministerin Antje Niewisch-Lennartz, weil ein Fahrverbot den einzelnen „ganz unterschiedlich hart“ treffe. „Für einen Stadtbewohner, der einfach auf öffentliche Verkehrsmittel ausweichen kann, ist diese Sanktion weniger einschneidend“, sagte die grüne Ministerin. Wer dagegen auf dem Land lebe – oder viel über Land müsse – und ein Auto benötige, um seiner Arbeit nachzugehen, für den seien die „Auswirkungen viel folgenschwerer“. Die so entstehende Drucksituation könne den Betroffenen dazu veranlassen, sich trotz Fahrverbot ins Auto zu setzen „und so erneut eine Straftat (§ 21 StGB) zu begehen“, sagte die Ministerin. Auch Vielfahrer würden in ihrem Lebenszuschnitt durch ein Fahrverbot ungleich härter getroffen als diejenigen, die kaum ihr Auto nutzten. „Gut situierte Straftäter können dabei eher auf die Inanspruchnahme von Fahrdiensten ausweichen als sozial schwächer gestellte“, illustrierte Niewisch-Lennartz ihre ablehnende

¹ 52. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 29. bis 31. Januar 2014 in Goslar

Haltung gegenüber einer vermeintlich wirkungsvollen neuen Strafe, die tatsächlich eine ungleiche Belastungswirkung in sich birgt.

Substanzschwache Pläne im Koalitionsvertrag

Bedenklich erscheint dem ehemaligen Generalbundesanwalt auch die inhaltlich schwache Ankündigung des Koalitionsvertrags, bei Verkehrsstraftaten „künftig auf körperliche Eingriffe zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration verzichten und sich mit der im Bußgeldverfahren bewährten Atemalkoholmessung begnügen“ zu wollen. Hier fehle es den Politikern an Mut, den „überfälligen Verzicht auf den Richtervorbehalt bei Anordnung einer Blutprobe im Verkehrsstrafrecht gesetzlich zu regeln“. Da den Betroffenen aber ein Wahlrecht zwischen Atemalkohol- und Blutalkoholmessung eingeräumt werden soll, zeige sich, wie sehr die Protagonisten am eigenen Vorhaben zweifelten.

Nehm wünschte sich von der Politik stattdessen „im unausgewogenen Nebeneinander unterschiedlicher gesetzlicher und richterlicher Alkoholgrenzwerte für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer“ eine klare Harmonisierung bisheriger Ungereimtheiten der Promille-Grenzen. Dies schließt die Problematik bei Radfahrern mit ein.

Mehr Überladungskontrollen mittels moderner Technik

Der Politik darf nach Vorstellung des Gerichtspräsidenten – unter Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Konsequenzen – nicht anscheinend gleichgültig sein, wenn schon ein einziger, die geltenden Achslasten einhaltender Lkw „tausendfach mehr Verschleiß“ auf den Straßen verursache als ein Pkw. Gleiches gelte für die überladenen Lkw, die „auf vorgeschädigten Straßen ein vielfaches an (höheren) Schäden“ herbeiführten. Es sei dem deutschen Steuerzahler nicht zu vermitteln, warum er „erneut zur Kasse gebeten“ werde, die tatsächlichen „Hauptverursacher vorzeitiger Abnutzung dagegen – auch noch von effektiver Kontrolle und Ahndung – freigestellt“ seien. Wer Gewichtskontrollen im 21. Jahrhundert allein Polizisten mit Anhaltekeile am Fahrbahnrand überlassen wolle, statt Lkw ökonomisch im fließenden Verkehr vorzuziehen und bei Verdacht der Überladung zur eichfähigen stationären Waage auszuleiten, vermittle keineswegs den Eindruck, das Problem tatkräftig angehen zu wollen. Vielmehr seien künftig effektivere Kontrollen durch mehr Ausstattung und Einsatz vorhandener Technik bei der Polizei notwendig.

Automatisiertes Fahren im Vormarsch

Wissenschaftler gehen davon aus, dass ab 2020 autonome Fahrzeuge auf unseren Straßen unterwegs sein können, zunächst im Einsatz auf Autobahnen, da dort weniger Konfliktmöglichkeiten bestehen.² Das Auto gibt selbstständig Gas, lenkt, bremst und überholt. Der Fahrer lehnt sich entspannt zurück und überlässt dem Auto alle Aufgaben des Fahrens.

² Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): Braucht uns das Auto noch? Automatisiertes Fahren und die Folgen, Kolloquium am 11.12.2013 in Bonn

Im Plenarvortrag des Gerichtstags warb Continental-Vorstand Helmut Matschi dafür, auf neue Assistenzsysteme zu vertrauen und diese vermehrt zu nutzen. Er befürchte dabei gerade nicht eine oft heraufbeschworene Entmündigung des Fahrers. Vielmehr werde das vernetzte und auf Wunsch mit der „Chauffeur-Taste“ automatisch fahrende Auto den Fahrer noch freier bei der Nutzung individueller Mobilität machen. Wer täglich dieselbe Strecke zur Arbeit fahre, werde es sicherlich „als Entlastung empfinden, wenn das Fahrzeug ihm diese Aufgabe abnimmt“, prognostizierte das Vorstandsmitglied des Automobilzulieferers.

Der menschliche Fahrer – ein etabliertes System mit Fehlern

Automatisierte Systeme können die Verkehrssicherheit in der Tat um ein Vielfaches erhöhen und damit Menschenleben retten. Zwar sind die meisten Autofahrer von sich überzeugt, eigentlich ganz gute Fahrzeugführer zu sein. Dennoch weist die Statistik aus, dass in Deutschland mehr als 95 Prozent aller Unfälle durch menschliche Verhaltensfehler der Fahrer verursacht werden.³ Der fortschreitende Einsatz technischer und elektronischer Systeme in Kraftfahrzeugen könnte hier wirksame Abhilfe bieten, und zwar gezielt dort, wo menschliche Fehler immer wieder zu schweren Folgen führen. In anderen komplexen Verkehrssystemen wie z. B. in der Luftfahrt hat der Mensch bereits einen wesentlich geringeren Anteil an allen Unfallursachen.

Zu lösen sind bis dahin jedoch noch einige Probleme in der Anpassung der Mensch-Maschine-Schnittstelle sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen, da das weltweit und auch in Deutschland unterzeichnete Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr von 1968⁴ im Widerspruch zu einem autonomen bzw. automatisierten Fahren steht.

Das Wiener Übereinkommen verpflichtet die Vertragsstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die in ihrem Gebiet geltenden Verkehrsregeln einschließlich der technisch zu erfüllenden Bedingungen von Kfz mit denen des Übereinkommens in Einklang zu bringen und zu halten.⁵ Überdies wird gefordert, dass jeder Kfz-Führer „dauernd sein Fahrzeug beherrschen“ muss.⁶ Weiterhin ist zu gewährleisten, dass jeder Fahrzeugführer „unter allen Umständen sein Fahrzeug beherrschen (muss), um den Sorgfaltspflichten genügen zu können und um ständig in der Lage zu sein, alle ihm obliegenden Fahrbewegungen auszuführen“.⁷ Die damit postulierte ständige Übersteuerbarkeit und Entscheidungskompetenz durch den Menschen stellt sich aber bereits heute als fragwürdig in modernen Kfz dar. Eine grundsätzliche und internationale Überarbeitung der gesetzlichen Vorschriften ist da-

³ Statistisches Bundesamt: Verkehr – Verkehrsunfälle 2012, Fachserie 8 Reihe 7, Wiesbaden, 10. Juli 2013, S. 257, 274 bis 276

⁴ BGBl. II, 1977, S. 811ff.

⁵ Art. 3 Nr. 1 u. 2 Wiener Übereinkommen (WÜ)

⁶ Art. 8 Nr. 5 WÜ

⁷ Art. 13 Nr. 1 WÜ

her notwendig, den Weg zum computergesteuerten Fahren in den nächsten Jahren zu ebnen.

Grenzüberschreitende Vollstreckung von Sanktionen in der EU (Arbeitskreis I)

EU verzeichnet bisher niedrigste Zahl von Todesopfern

Die Straßenverkehrssicherheit in Europa hat sich in den letzten Jahren zwar deutlich verbessert, wenigstens an der Zahl der Getöteten orientiert. „Europa ist heute weltweit eine der sichersten Regionen“, betonte Szabolcs Schmidt, Leiter des Referats Straßenverkehrssicherheit der EU-Kommission, vor den Teilnehmern des Arbeitskreises. Weltweit seien ca. 1,24 Mio. Verkehrsunfalltote pro Jahr zu verzeichnen, in Europa allein seien es 2012 „nur“ knapp 28.000 und für 2013 seien nach gegenwärtiger Hochrechnung sogar „nur“ etwa 25.000 Tote zu erwarten. Hier lebten sieben Prozent der Weltbevölkerung, und diese leide nur unter zwei Prozent der Unfalltoten. Dieser krasse Unterschied sei nicht nur gegenüber den Entwicklungsländern markant. Auch in den Vereinigten Staaten sei die Gefahr, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, doppelt so hoch wie in Europa, erläuterte der Vertreter der Generaldirektion Mobilität und Verkehr.

Zur Gewährleistung von Freizügigkeit und Sicherheit der Bürger auf dem Weg zu einem vereinten Europa hat sich bereits seit dem Maastricht-Vertrag im Jahre 1993 die Straßenverkehrssicherheit als Politikbereich auf europäischer Ebene etabliert. Da Verkehrsunfälle und das damit zusammenhängende menschliche Leid sowie der wirtschaftliche Schaden nicht an den nationalen Landesgrenzen Halt machen, hat die EU seither eine gewisse Vergemeinschaftung von Verkehrsregeln betrieben, die auch notwendige Sanktionen bei begangenen Verstößen nicht ausspart.

Erfolgreiche polizeiliche und kommunale Verkehrsüberwachung muss sich daran ausrichten, Verkehrsunfälle zu verhindern bzw. deren schwere Folgen zu reduzieren. Dies ist zu erreichen, indem u. a. eine Überwachungsintensität aufgebaut wird, die Kraftfahrer vor allem von unfallursächlichen Verkehrsverstößen abhält, indem bei Übertretungen zum Teil erhebliche Sanktionen drohen.

Verkehrsdelinquenz ausländischer Fahrer überproportional hoch

Bislang existiert in Deutschland ersichtlich keine statistische Grundlage darüber, wie viele Zuwiderhandlungen von EU-Ausländern begangen werden. In Frankreich, wo etwa 5 Prozent der Autofahrer mit einem fremden, ausländischen Kennzeichen unterwegs seien, sollen die auswärtigen Fahrzeugführer laut Joël Valmain, Berater des Generaldirektors für die Straßenverkehrssicherheit, 21 Prozent der Verkehrsverstöße verursachen, im Sommer seien es gar bis zu 25 Prozent. Der Experte erklärte beim Gerichtstag, nahe der französischen Grenze werde sogar rund die Hälfte der Verkehrsverstöße von Ausländern begangen.

Da Deutschland mit seiner Mittellage in Europa eines der wichtigsten Ziel- und Transitländer des Kontinents darstellt, ist davon auszugehen, dass im Bundesgebiet der

Anteil der Verkehrsverstöße ausländischer Fahrer noch deutlich höher liegt. Erfahrungswerte der zentralen Bußgeldstelle in Thüringen zeigen z. B., dass ca. 20 Prozent der erfassten Geschwindigkeitsübertretungen von ausländischen Kraftfahrern begangen werden.

Wenn auch der Anteil ausländischer Fahrzeuge europaweit durchschnittlich nur bei ca. fünf Prozent liege, auf Transitstrecken allerdings eine höhere Quote ausmache, verursachten die Fahrer jedoch einen ganz wesentlich höheren Anteil der registrierten Verkehrsverstößen, hob auch der EU-Verkehrsreferent Schmidt hervor. Dies habe natürlich einen bedeutsamen, und zwar nachteiligen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Benötigt werde deshalb ein System, welches die national vorhandene Abschreckung wieder herstelle, indem die Bürger wüssten, dass die Ahndung von Verkehrsdelikten an den Landesgrenzen nicht aufhöre. „Wenn dieses Bewusstsein da ist, kann man erwarten, dass sich tatsächlich auch die Verkehrssituation verbessert, denn der Großteil der Delikte betrifft Geschwindigkeitsübertretungen“, sagte Schmidt. Offenkundig sind dies in erster Linie die Ursachen Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen sowie mangelnde Gurtnutzung die Hauptfaktoren für Unfälle mit Personenschaden im Straßenverkehr.

EU-Knöllchen nicht mehr wirkungslos?

Damit in Transitländern wie vor allem Deutschland solche Sanktionen nicht leerlaufen, indem die Bürger anderer EU-Mitgliedstaaten nach Passieren der Binnengrenze zu ihrem Heimatland vor einer Verfolgung mit Bußgeldbescheid sicher sind, hat 2005 ein EU-Rahmenbeschluss (RB Geld)⁸ über die gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen in den Mitgliedstaaten eine neue Grundlage geschaffen. Deutschland hat sich Zeit gelassen, bis der „Knöllchenbeschluss“ durch das Gesetz über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG)⁹ zum 28. Oktober 2010 in nationales Recht umgesetzt wurde.

Nunmehr wird eine Geldstrafe oder Geldbuße, die in einem Mitgliedstaat rechtskräftig verhängt worden ist, auch von anderen Staaten anerkannt und kann dort vollstreckt werden. Hierbei geht es aber nicht um Bagatelldelikte, sondern um Sanktionen ab einem Mindestbetrag von 70 Euro. Profitieren soll hiervon die Verkehrssicherheit.

Der letztlich umgesetzte RB Geld gestattet zwar den EU-Mitgliedsstaaten, Geldsanktionen wegen in ihrem Staatsgebiet begangenen Verkehrsverstößen im Wohnsitzstaat des Betroffenen vollstrecken zu lassen, leider erfordert er aber einigen schriftlichen Aufwand. Zur „Vermeidung weiterer umständlicher Abrechnungsmodalitäten“ wurde im RB Geld (unglücklicherweise) vereinbart, dass der Erlös der Geldbuße im Vollstreckungsstaat verbleibt. Diese Regelung, die einen hohen Verwaltungsaufwand ohne jeden direkten finanziellen Erlös bedeutet, trägt offenbar nicht zu einer ange-

⁸ Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen, ABl. der EU L 76/16 vom 22.03.2005

⁹ BGBl. I S. 1408

messenen Motivation der Verfolgungsbehörden des „Tatortstaates“ bei, eine Vollstreckung ausländischer Geldbußen auch tatsächlich zu betreiben. So bleiben zahlreiche Delikte ausländischer Fahrzeugführer weiterhin ungesühnt, wenn – z. B. in Deutschland bei einem durch Frontfoto dokumentierten Tempo- oder Rotlichtverstoß – ein sofortiges Anhalten und damit eine Sanktion an Ort und Stelle, in der Regel mittels einer Sicherheitsleistung, die zugleich das Geld im Lande hält, durch die Polizei unterbleibt.

Problem der Halterhaftung bei Kennzeichenanzeigen

Schließlich werden Ordnungswidrigkeitenverfahren ohne Fahrerfoto oder sonstigen konkreten Hinweis auf den Betroffenen in den meisten Bundesländern ohnehin erst gar nicht eingeleitet¹⁰, da nach dem im Grundgesetz verankerten Schuldprinzip nur „bestraft“ werden darf, wer den Verstoß tatsächlich begangen hat – und sich eine gewisse Halterhaftung in Deutschland bisher nur auf den ruhenden Verkehr¹¹ erstreckt.

Dem Ärger, das „schlaue“ Verkehrssünder herausgefunden haben, wie leicht sich in Deutschland ein Bußgeld wegen eines Parkverstoßes vermeiden lässt, hat – in Folge wiederholte Forderung früherer Gerichtstage – der Gesetzgeber 1987 endlich entgegengewirkt und die Kostentragungspflicht des Halters eingeführt. Dadurch konnte dem Übel erfolgreich entgegengewirkt werden, dass Halt- und Parkverstöße immer mehr zunahmen, weil nur noch Gutwillige oder Unerfahrene verfolgt und geahndet werden konnten, und obendrein die überaus hohe Zahl von Einstellungen und Freisprüchen nach Kennzeichenanzeigen zu einer erheblichen Kostenbelastung des Staates führte.¹²

Bis heute nicht gelöst ist aber das Problem der Haftung des Halters bei Verstößen und Kennzeichenanzeigen im fließenden Verkehr. Experten gehen davon aus, dass – sogar bei den Geschwindigkeitsverstößen mit Frontfoto des Fahrers – an einzelnen Messstellen teilweise Ausfallquoten bis zu 40 Prozent bestehen, weil der Verantwortliche nicht zu ermitteln ist.

Diese seit Jahrzehnten bestehende Bürde ist zuletzt beim Verkehrsgerichtstag 2010 im Arbeitskreis „Halterhaftung in Europa“ ausgiebig erörtert worden. Hierzu wurde u. a. folgende Empfehlung beschlossen:

„Nach Ansicht des Arbeitskreises wäre eine Ausdehnung der Kostentragungspflicht nach § 25a StVG unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich möglich. Die

¹⁰ „Bei Kennzeichenanzeigen sind durch die Polizei keine weiteren Ermittlungen anzustellen.“ Vgl. Ministerium für Inneres und Kommunales (MIK) NRW: Verfolgung von Verkehrsverstößen durch die Polizei und Erhebung von Sicherheitsleistungen bei Ordnungswidrigkeiten und Straftaten; Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten durch die Ordnungsbehörden, RdErl. d. – 43.8 – 57.04.16 - v. 2.11.2010, Nr. 3.1.1

¹¹ § 25a StVG

¹² Vgl. BVerfGE 80, 109-124

Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob angesichts der Dimension der relevanten Fälle gesetzlicher Handlungsbedarf besteht.“

Daraufhin hat die Bundesregierung die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) gebeten, eine entsprechende Untersuchung durchzuführen. Es sollte festgestellt werden, ob die Anzahl der relevanten Fälle im fließenden Verkehr eine Kostentragungspflicht begründen kann. Ein Ergebnis soll noch in diesem Jahr vorliegen.

Es bleibt indes ernsthaft zu befürchten, dass die angeforderten „belastbaren“ Zahlen in der Bilanz nur einen äußerst kleinen Ausschnitt des tatsächlichen Problems beleuchten werden, da in der Untersuchung – wie aus internen Kreisen bekannt wurde – völlig unberücksichtigt bleiben und nicht einmal am Rande, als wenigstens kleiner Hinweis auf das Dunkelfeldausmaß, erwähnt werden soll, wie häufig durch die Polizei oder Bußgeldbehörden, mangels geeignetem Frontfoto, ein Verfahren von vornherein erst gar nicht eingeleitet worden ist. Bei einer im Wesentlichen allein auf das festgestellte Kfz-Kennzeichen gestützten Ordnungswidrigkeit unterbleibt in der Praxis aber die Verfolgung – mangels kleinster Erfolgsaussicht – in der Regel von Anfang an. Eine Untersuchung, die auch solche weit bedeutsameren Größen erhebt, wäre nur mit höherem Aufwand leistbar, würde der Realität jedoch wesentlich näher kommen.

Ausdehnung der Halterhaftung auf fließenden Verkehr prüfen

Die – aufgrund der bei den Verfolgungsbehörden bestehenden Probleme – von den Teilnehmern geforderte Diskussion, eine Kostentragungspflicht des Halters eines Kraftfahrzeugs auch auf den fließenden Verkehr zu übertragen, wurde durch den zur Betreuung des Arbeitskreises eingesetzten Ministerialrat des Bundesjustizministerium, Detlef Otto Bönke, mit der Perspektive abgewehrt, das Thema sei für den Gerichtstag 2015 anvisiert.

So beließ es eine letztendlich verabschiedete Empfehlung des aktuellen Gerichtstags schließlich auch nur bei der zurückhaltenden Formulierung:

„Im Hinblick auf die Frage der Halterhaftung bekräftigt der Arbeitskreis die Empfehlungen des 48. VGT¹³ und regt an, diese Problematik auf der Grundlage neuerer Forschungsergebnisse erneut zu diskutieren.“

Da das Bundesverfassungsgericht (bezogen auf § 25 a StVG und Halt- oder Parkverstöße) bereits geklärt hat, dass eine Auferlegung von Kosten des Verfahrens bei ungeklärter Fahrerverantwortlichkeit nicht den Schuldgrundsatz verletzt, da sie weder eine Ahndung rechtswidrigen Verhaltens bezweckt noch eine Sanktion im Sinne einer strafähnlichen Maßnahme darstellt, und auch sonst nicht gegen die Verfassung verstößt, wäre eine Ausdehnung der „Halterhaftung“ auf Verstöße im fließenden Verkehr indes rechtlich möglich, zumindest soweit auch dort bei einer nur „geringen

¹³ Deutscher Verkehrsgerichtstag 2010

Kostenlast keine ernsthafte Konfliktsituation (entsteht), die das Zeugnisverweigerungsrecht verhindern will“.¹⁴

Falls eine vollständige Halterhaftung im fließenden Verkehr sich dennoch aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht als realisierbar erweist, sollte den Haltern aber zumindest ein Teil der Kosten für erfolglose Ermittlungen auferlegt werden, wenn sie den Fahrer nicht benennen. Diesen Haltern sollten Behörden darüber hinaus verstärkt das Führen von Fahrtenbüchern auferlegen.¹⁵

Schwierigkeiten bei der grenzüberschreitenden Vollstreckung

Zwar helfen sich die EU-Staaten nun gegenseitig bei dem Eintreiben von Bußgeldern. Doch nicht immer müssen Autofahrer wirklich zahlen. Denn schon in der Kette der Bearbeitung ergeben sich bei Knöllchen aus dem EU-Ausland einige Probleme. Von der Feststellung eines Verkehrsverstößes über die Anhörung und Ermittlung der Identität, Berechnung der Sanktion, Zustellung des Bußgeldbescheides und Vollstreckung haben sich im grenzüberschreitenden Verkehr bereits erhebliche Probleme in der Praxis dadurch gezeigt, dass die Identität des Halters oft einfach nicht festgestellt werden kann.

Neue „Enforcement-Richtlinie“ erleichtert Halterermittlung

Um diese Erschwernis auszuräumen und das noch immer aufwendige Verfahren etwas weiter zu vereinfachen, ermöglicht seit 31.08.2013 das Straßenverkehrsgesetz (StVG) den gegenseitigen Austausch von Kfz-Halterdaten innerhalb der EU. Die der nationalen Rechtsergänzung zugrunde liegende EU-Richtlinie 2011/82/EU gestattet nunmehr nationalen Kontaktstellen der anderen Mitgliedstaaten einen unmittelbaren Online-Zugriff auf Fahrzeug- und Halterdaten in Fällen folgender in den jeweiligen Mitgliedstaaten begangenen, die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikte, und zwar unabhängig davon, ob diese als Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten eingestuft werden:

- Geschwindigkeitsübertretungen,
- Nicht-Anlegen des Sicherheitsgurtes,
- Überfahren eines roten Lichtzeichens,
- Trunkenheit im Straßenverkehr,
- Fahren unter Einfluss von berauschenden Mitteln,
- Nicht-Tragen eines Schutzhelmes,
- unbefugte Benutzung eines Fahrstreifens,
- rechtswidrige Benutzung eines Mobiltelefons oder anderer Kommunikationsgeräte beim Fahren.

¹⁴ Vgl. BVerfGE, a. a. O.

¹⁵ Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS), 4/2010, S. 171-194

Die effektive Aufklärung und Verfolgung der enumerativ aufgezählten Verstöße ermöglicht jetzt das europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem EU-CARIS (EUropean Car and Driving Licence Information System), dessen Ziel es ist, die Verfolgung grenzüberschreitender Kriminalität, u. a. die Aufdeckung von Fahrzeugdiebstählen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Terrorismusbekämpfung und die Eindämmung des Führerscheintourismus, zu unterstützen.

Aufwand bleibt beträchtlich

Das zur nationalen Kontaktstelle in Deutschland bestimmte Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), das mit den übrigen nationalen Kontaktstellen vernetzt ist, gewährt bundesweit berechtigten öffentlichen Stellen, z. B. Polizei, Zulassungs- und Fahrerlaubnisbehörden sowie Bußgeldbehörden, online Abfrage- und Auskunftsmöglichkeiten auf Fahrzeug- oder Führerscheindaten anderer Mitgliedstaaten. Die automatisierte Abwicklung der Anfragen und Auskünfte nach § 36a StVG erfolgt nach einem vom Kraftfahrt-Bundesamt festgelegten und im Bundesanzeiger bzw. nachrichtlich im Verkehrsblatt veröffentlichten technischen Standard.

Bei einem einschlägigen Verkehrsverstoß mit einem Kfz aus einem anderen EU-Mitgliedstaat, kann künftig von einer der bundesweit fast 1.300 Bußgeldbehörden ein Informationsschreiben über den hier verfolgten Verkehrsverstoß an die Heimatadresse des Halters gerichtet werden, soweit der durch Frontfoto erkennbare Fahrer nicht an Ort und Stelle in Deutschland durch die Polizei angehalten und mittels Sicherheitsleistung vorab sanktioniert wird. Ein einmalig zu erstellendes und standardisiertes siebenseitiges Informationsschreiben wird dazu beim Bundesverkehrsministerium in die 22 EU-Amtssprachen übersetzt, um es dem Halter in der Amtssprache seines Wohnsitzstaats, orientiert am Zulassungsort seines auswärtigen Kfz-Kennzeichens, übermitteln zu können.

Abgesehen von den in der „Enforcement-Richtlinie“ u. a. genannten Alkohol- oder Drogenverstößen, bei denen ein Anhalten der Fahrer – und damit die Feststellung der verantwortlichen Person – obligatorisch ist, wird bei anderen Delikten nach wie vor mit einem erhöhten Verwaltungsaufwand gerechnet.

Zusätzliche Bußgeldeinnahmen für Kommunen

Allerdings ist, auch bei leicht höherem Personalaufwand in bundesdeutschen Bußgeldstellen, im Ergebnis hierzulande keine finanziell nachteilige Belastung zu erwarten. Denn deutsche Behörden profitieren zusätzlich von einem in der Regel höheren Sanktionsniveau der anderen Mitgliedstaaten, wenn sie denn entsprechende Ersuchen stellen, da der Erlös der Vollstreckung im ersuchten Staat, in denen die Verkehrssünder wohnen, und dort in den jeweiligen Kreisen bzw. Kommunen verbleibt. Hohe Bußgeldsätze anderer EU-Mitgliedstaaten sprudeln demnächst also als zusätzliche Einnahmequelle in den Kassen deutscher Vollstreckungsbehörden, während bei hier ertappten Fahrern die Nachbarländer finanziell schlechter wegkommen. Es besteht schließlich regelmäßig keine Möglichkeit für Verkehrssünder, eine in einem

EU-Mitgliedsstaat verhängte höhere Geldbuße bei einer Vollstreckung in Deutschland auf das hier niedrigere Niveau reduzieren¹⁶ zu lassen.

EU-Knöllchen bleiben für „schlaue“ deutsche Verkehrssünder weiter folgenlos

Eine der – in Deutschland unzulässigen – Halterhaftung geschuldete Besonderheit liegt überdies darin, dass der nach Erfassung des Verkehrsverstoßes vorgesehene „Deliktsbescheid“ an den Halter in ein „Informationsschreiben“ umbenannt worden ist, das allerdings ebenfalls alle relevanten Tatsachen, wie insbesondere die Art des Verstoßes sowie die verletzte nationale Rechtsvorschrift, den Ort, das Datum, die Uhrzeit sowie Beweismittel, enthält. Insoweit stellt die Übersendung des Informationsschreibens zunächst aber eine Anhörung des Halters als Zeugen dar. Da der Empfänger des Informationsschreibens allerdings sowohl Betroffener als auch Zeuge sein kann, ist er entsprechend zu belehren.

In einer Erklärung Deutschlands zur Umsetzung der Richtlinie ist daher festgehalten worden, dass das Verfahren über den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten so verstanden wird, dass „als persönlich haftbare Person in diesem Sinne ausschließlich der Fahrer in Frage kommt, da nur er selbst den Verstoß begangen hat. Die übermittelten Halterdaten dürfen nach Auffassung der deutschen Delegation damit ausschließlich zur Fahrerermittlung verwendet werden.“¹⁷

Wer in Deutschland also lediglich aufgrund seiner Haltereigenschaft von einer ausländischen Stelle wegen eines Verkehrsverstoßes belangt wird, sollte sich deshalb im Einspruchsverfahren wegen fehlenden Verschuldens zu Wort melden und ausdrücklich erklären, nicht gefahren zu sein – und im Übrigen von seinem Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch machen. Dies muss als Einwand aber auch gegenüber der Bewilligungsbehörde, also dem Bundesamt für Justiz, durch den Betroffenen geltend gemacht werden. Die Vollstreckung einer solchen Bußgeldentscheidung wird aber keineswegs von Amts wegen – wie die Verantwortlichkeit des Halters eines Fahrzeugs für Verkehrsverstöße ohne Nachweis eines eigenen Verschuldens – von vornherein ausgeschlossen. Der Fahrzeughalter hat es also selbst in der Hand, ob die Vollstreckung in Deutschland zulässig ist oder nicht.

Versäumt der Betroffene im Anhörungsverfahren durch das Bundesamt für Justiz, den Einwand zu erheben, wird durch die Vollstreckung der Sanktion gegen ihn nicht der unabdingbare Kernbereich des Rechtsstaatsprinzips verletzt. Nimmt der Betroffene durch sein Schweigen oder Untätigbleiben insoweit eine – mit dem Schuldprinzip nicht in Einklang stehende – Sanktion hin, obwohl er die Möglichkeit gehabt hätte, ihre Vollstreckung allein durch die bloße Geltendmachung des Einwandes, nicht selbst gefahren zu sein, unabdingbar abzuwenden, besteht auch vor Gericht in Deutschland von Verfassungen wegen kein Anlass, ihn von der Geldbuße freizustellen.

¹⁶ Vgl. OLG Hamm, NStZ-RR 2013, 253

¹⁷ Bundesregierung: Begründung zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze, Bundestag-Drucksache 17/13026 v. 10. 04. 2013

len, die ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr ist.¹⁸

Zahl der Ersuchen bislang gering

Dass die Zahl eingehender Ersuchen aus anderen Mitgliedstaaten (insgesamt unter 20.000 Fallzahlen seit Ende 2010, davon über 90 Prozent aus den Niederlanden) bislang sehr niedrig liegt, dürfte u. a. mit der in Deutschland fehlenden Halterverantwortlichkeit bei Verstößen im fließenden Verkehr zusammenhängen. Als Hemmnis erscheinen aber auch die vermeintlich einfacheren Abrechnungsmodalitäten, die dem Umstand keine Rechnung tragen, dass in der Praxis ein erheblicher Verwaltungsaufwand für das Vollstreckungsverfahren im „Tatortstaat“ entsteht, allerdings ein Bußgeld als Erlös dafür nicht unmittelbar dorthin zurückfließt.

Auch zeigt sich die Zahl der ausgehenden Ersuchen in Deutschland, die der Leiter der Abteilung Internationale Rechtshilfe des Bundesamts für Justiz, Dr. Christian Johnson, zu den bisherigen Praxiserfahrungen berichtete, mit bisher insgesamt rund 10.000 seit 2010 als sehr gering. Dies dürfte vor allem darin begründet sein, dass bei polizeilich eingeleiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Fahrer aus anderen EU-Mitgliedstaaten regelmäßig – also auch nach dem Inkrafttreten des RB Geld – weiterhin bei durchreisenden Ausländern nach Anhalten vor Ort eine Sicherheitsleistung für die Geldbuße nach § 46 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 132 StPO erhoben wird, obwohl aufgrund des Europäischen Geldsanktionengesetzes (EuGeldG) die Beitreibung der Geldbuße grundsätzlich auch im Ausland möglich wäre. Nach Einschätzung des Bundesjustizministeriums ändert die Einführung des EuGeldG – etwa aus Gründen der Verhältnismäßigkeit – an der weiteren Fortsetzung der Praxis der Sicherheitsleistung¹⁹ jedoch nichts.

EU-Knöllchen noch immer schwer verdaulich

Zwar sind inzwischen zwei EU-Instrumente, nämlich der RB Geld und die Richtlinie zum Halterdatenaustausch, in nationales Recht umgesetzt und verfolgen das hehre Ziel, die Verkehrssicherheit auf den Straßen der Europäischen Union zu erhöhen. Der Rahmenbeschluss wird bereits in der Praxis angewendet, nunmehr kann auch der Halterdatenaustausch starten.

Dennoch bleibt das Verfahren aufwändig und umständlich. Auch zeigt sich ein Kardinalfehler dadurch, dass das Geld nicht in den Tatortstaat transferiert wird, sondern im Wohnortstaat des Betroffenen verbleibt, was zu geringem Handlungsinteresse des ersuchenden Staates führt, der den überwiegenden Teil des Aufwandes zu tragen hat, aber beim Vollstreckungserlös leer ausgeht. Praktische Bedeutung erlangen wird der RB Geld daher nur, wenn es Mitgliedstaaten gibt, die – trotz der Erschwernisse –

¹⁸ Vgl. dazu OLG Düsseldorf, DAR 2012, 217-218; OLG Köln, NZV 2012, 450-453

¹⁹ Bundesministerium für Justiz: Voraussetzungen für den Erlass von Bußgeldbescheiden und die Erhebung von Sicherheitsleistungen, Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung v. 14.08.2008 – II A 6 – 4090-9-29 367/2008

Ersuchen stellen. Daher sollte nach (vorhandenen) Verbesserungsmöglichkeiten der gegenwärtigen EU-Regelungen gesucht und deren Umsetzung ernsthaft in Betracht gezogen werden.

Wenngleich der Halterdatenaustausch in Zukunft zu gewissen Verbesserungen, insbesondere eine Beschleunigung bei den einbezogenen Delikten führen wird, bleibt das ganze Verfahren noch ein wenig unharmonisch und zu kompliziert. Deshalb bedauert der Gerichtstags-Arbeitskreis in seinen Empfehlungen, dass „eine Umsetzung der Instrumente in der Europäischen Union bislang noch nicht in allen Mitgliedstaaten erfolgt ist, und würde es begrüßen, wenn die praktischen Probleme länderübergreifend zeitnah gelöst werden“. Dabei schließt er die „europaweite Anwendung des automatisierten Halterdatenaustausches (EUCARIS)“ mit ein.

Die Frage der Halterhaftung in Deutschland spielt für den bilateralen Erfolg des Vollstreckungsverfahrens weiterhin eine entscheidende Rolle. Über diese Problematik möchte der Gerichtstag 2015 nochmals neu beraten. Im Interesse der Verkehrssicherheit bleibt zu hoffen, dass sich hier mit Blick auf eine angemessene Kostenpauschale für den Halter – bei nicht ermittelbarem Fahrer – in Zukunft etwas bewegt.

Umgekehrt erscheint es höchst unwahrscheinlich, dass sich die übrigen Mitgliedstaaten an die – mehrheitlich vom Arbeitskreis gewünschte – deutsche Praxis anpassen und bei allen in der EU begangenen Verkehrsverstößen nicht nur den Halter, sondern auch den Fahrer ermitteln.

Schließlich einigte sich der Arbeitskreis auf eine Formulierung, den deutsch-österreichische Vertrag über Amts- und Rechtshilfe in Verwaltungssachen vom Mai 1988 auf sein weiteres Fortbestehen (nur) „zu überprüfen“. Die von Seiten der Autofahrerlobby dagegen angestrebte völlige Streichung dieser Rechtsgrundlage fand im Votum der Teilnehmer keine Mehrheit, da insbesondere Vertreter der Polizei argumentierten, dass das Verfahren in der Praxis wenigstens gut funktioniere.

Fahreignung und MPU (Arbeitskreis V)

Die Medizinisch Psychologische Untersuchung (MPU) – im Volksmund der „Idiotentest“ – zählt ersichtlich zu den wirksamen und bewährten Instrumenten, die Fahreignung festzustellen. Im Jahr 2012 führten die Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) insgesamt fast 95.000 MPU-Verfahren durch. Mit insgesamt 51 Prozent bildeten Alkoholdelikte nach wie vor die stärkste Anlassgruppe der MPU-Gutachten. Gut die Hälfte der Probanden (56 Prozent) wurde für geeignet befunden, als Kfz-Führer wieder am Verkehr teilnehmen zu dürfen, die übrigen Probanden blieben zumindest vorerst ausgeschlossen.

Untersuchungen haben gezeigt, dass das Rehabilitationssystem vom Zeitpunkt des Führerscheinentzuges bis zur MPU nicht optimal funktioniert, da es einem Großteil der verkehrsauffälligen Kraftfahrer nicht gelingt, mit Ablauf der Sperrfrist ihre Fahreignung wieder herzustellen. Dies wird zum Teil darauf zurückzuführen sein, dass

drei Viertel der verkehrsauffälligen Kraftfahrer, die sich vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis einer MPU unterziehen müssen, nicht rechtzeitig über die Bedingungen informiert sind, die sie zum Erhalt eines positiven Gutachtens erfüllen müssen.²⁰

Bei der MPU handelt es sich nicht um eine zusätzliche Strafe für einen verkehrsauffälligen Betroffenen. Vielmehr soll bei ihm, wenn Zweifel an seiner Eignung zum Führen eines Kfz bestehen, individuell eine Risikoeinschätzung für die Fahrerlaubnisbehörde gutachterlich zu der Frage erstellt werden, ob er künftig eine erhöhte Gefahr für die Verkehrssicherheit bedeutet. Die Anordnung einer MPU erfolgt, wenn das Risiko einer erneuten Auffälligkeit besonders hoch erscheint. Dies kann allein in einer einzigen mit Fahrt mit strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauch begründet sein. Denn diese erfüllt unmittelbar das Merkmal der Ungeeignetheit i. S. d. Fahrerlaubnis-Verordnung. Die Fahrerlaubnisbehörde ist in einem solchen Fall verpflichtet, die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von der Vorlage eines positiven MPU-Gutachtens abhängig zu machen, und der Antragsteller kann nur auf diesem Wege den Nachweis der Wiedererlangung der Fahreignung führen.²¹

Allerdings steht auch die MPU selbst immer wieder auf dem Prüfstand, in diesem Jahr war es das sechste Mal beim Verkehrsgerichtstag seit 1992. Das liegt zum einen daran, dass die MPU keinen besonders guten Ruf in der Bevölkerung hat, weil sie immer wieder zu Kritik Anlass gibt. Zum anderen ist nach der letzten Erörterung, beim Gerichtstag 2010, in einer Empfehlung die BAST gebeten worden, sich des Themas anzunehmen, die Streitpunkte aufzulisten und zu klären, wie das Verfahren verbessert werden kann.

Notwendigkeit eines effektiven Rechtsschutzes

Die unter Leitung der BAST eingerichtete interdisziplinäre Projektgruppe „MPU-Reform“ hat seit November 2012 mehrfach getagt. Das Ergebnis soll Ende dieses Jahres vorliegen. Gerichtspräsident Nehm wünschte sich von dem speziell für die MPU 2014 nochmals eingerichteten Goslarer Arbeitskreis, der Projektgruppe nun noch einige Hilfestellungen und Impulse über Anforderungen aus der Praxis geben zu können, die in die Reform noch aufgenommen werden sollten. Hier geht es insbesondere um eine Verbesserung der Information des Betroffenen über das Verfahren einschließlich einer Verstärkung seiner Beratung im Vorfeld. Überdies müssten die Regelwerke zur Beurteilung der Fahreignung angeglichen und die Fragestellungen für vergleichbare Untersuchungsanlässe vereinheitlicht werden.

Die Prüfung der Verfahren der MPU durch eine unabhängige Stelle ist bereits zu einem Dauerthema des Gerichtstags avanciert: Inwieweit findet eine Kontrolle der Kontrolleure statt? Hierzu steht seit längerem die Frage nach Tonaufzeichnungen im

²⁰ Glitsch, E., Bornewasser, M., Dünkel, F.: Rehabilitationsverlauf verkehrsauffälliger Kraftfahrer, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 226, Bergisch Gladbach 2012, S. 26, 28

²¹ § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 und Buchst. d FeV sowie Nr. 8.1 der Anlage 4 FeV; vgl. VGH Baden-Württemberg, 15.01.2014 - 10 S 1748/13

Raum. Soll es also endlich obligatorische Tonaufzeichnungen des Probandengesprächs geben?

Bis heute existiert kein Rechtsmittel gegen die Anordnung der MPU. Das hat drastische Folgen: Wer nach Anordnung einer MPU diese nicht durchführen lässt oder keine erfolgreiches Ergebnis nachweisen kann, verliert automatisch seinen Führerschein. Die nachträgliche Überprüfung dieser Untersuchung könnte dadurch verbessert werden, dass das Vier-Augen-Gespräch nicht mehr – wie bis heute – geheim ist, sondern zu Überprüfungszwecken aufgezeichnet wird.

Vorschläge für die MPU-Reform

Die Teilnehmer des Arbeitskreises zeigten sich einig darin, dass es sich bei der MPU ein bewährtes Instrument handelt, das nachhaltig zur Verkehrssicherheit beiträgt. Doch die Betroffenen müssten frühzeitiger und umfassender über das Verfahren unterrichtet werden. Die durch die Projektgruppe der BAST hierzu bereits initiierten Maßnahmen, wie z. B. die Bereitstellung eines Info-Portals auf der Homepage²² seit Sommer 2013 sowie die Entwicklung von Informationsbroschüren für Betroffene, wurden deshalb einhellig begrüßt.

Die dort bereitgestellten Informationen werden laut Dr. Martina Albrecht, Referentin für Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin der BAST, so allgemeinverständlich wie möglich formuliert, um möglichst vielen Betroffenen die Information auf diesem Wege zu ermöglichen. Von der Website gelangt man auf weitere Seiten, die zum Führerschein, der MPU, den Möglichkeiten der Beratung und Vorbereitung, aber auch speziell zu den Schwerpunktthemen Alkohol, Drogen oder Punkte informieren. Viele der Informationen sind als Antworten auf häufig gestellte Fragen formuliert, was das Verständnis erleichtert.

Erheblicher Handlungsbedarf zeigt sich bei der Sicherung der Qualität in Beratung und Vorbereitung zur MPU. Da die Orientierung für Betroffene angesichts der Fülle von Angeboten, „fit für die MPU“ zu machen, sehr schwierig und deren Seriosität kaum prüfbar sei, forderten die Teilnehmer eine gesetzliche Regelung für die Qualifikation der Berater.

Zum Thema „Tonaufzeichnungen“ war festzustellen, dass sich im Votum des Gerichtstags-Arbeitskreises ein vorsichtiger Schritt in die vernünftige Regelung ergeben hat: „Tonaufzeichnungen der ärztlichen und psychologischen Untersuchungsgespräche können die Transparenz der Fahreignungsbegutachtung erhöhen.“ Ob diese Form einer Dokumentation gesetzlich vorgeschrieben werden soll, hänge aber noch von der Klärung wissenschaftlicher und rechtlicher Fragen ab, mit denen sich die Projektgruppe „MPU-Reform“ näher befassen soll. Im Interesse der Rechtssicherheit erscheint ein positives Ergebnis zum Jahresende wünschenswert.

²² www.bast.de/mpu

Zur Vereinheitlichung der Verwaltungspraxis soll ein bundeseinheitlicher Fragenkatalog mit Vorschlägen für die wesentlichen Untersuchungsanlässe gestaltet werden. Obergutachterstellen, die komplexe oder strittige Fragen klären könnten, sollen wieder installiert bzw. bestehende Stellen gestärkt werden. Bei diesen kommen Tonaufzeichnungen übrigens bereits standardmäßig zum Einsatz.

Die Teilnehmer zeigten sich mehrheitlich einig, dass das Problem, dass der Betroffene nach der gegenwärtigen Rechtslage keine Möglichkeit hat, eine fehlerhafte oder gar rechtswidrige Anordnung gerichtlich überprüfen zu lassen, gelöst werden müsse. Deshalb sollte künftig bereits die bloße Anordnung, ein Fahreignungsgutachten beizubringen, einer „unmittelbaren verwaltungsgerichtlichen Kontrolle“ unterworfen werden.

„Rätselfhafte“ Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht (Arbeitskreis VI)

Die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr wird im Jahr 2013 voraussichtlich einen neuen Tiefstand erreichen. Nach Schätzungen des Statistischen Bundesamtes dürfte die Zahl der Todesopfer voraussichtlich um etwa 10 Prozent auf unter 3.300 sinken. Bei den Verletzten ist im Jahr 2013 eine Abnahme um annähernd 5 Prozent auf 366.000 zu erwarten.²³

Bei den Unfallursachen steht alljährlich das Fehlverhalten der Fahrzeugführer im Vordergrund²⁴ – und bei Unfällen mit Personenschaden wieder die nicht angepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Abbiegen, Nichtbeachten von Vorfahrt und Vorrang sowie mangelnder Sicherheitsabstand, gefolgt von Unfällen unter Einfluss von Alkohol oder anderer berauschender Mittel.²⁵

Aber auch körperliche oder geistige Veränderungen, z. B. aufgrund des fortgeschrittenen Lebensalters, können gefährliche Situationen im Straßenverkehr verursachen. Dies mag schon bei bedenkenlosem Fahren unter Medikamenteneinwirkung oder einer fehlenden Selbstreflexion bei eingeschränktem Bewegungsapparat gegeben sein. Nur in den seltensten Fällen wird ein Fahren mit allgemeinen körperlichen oder geistigen Mängeln negativ, also durch polizeiliche Feststellungen oder einen Unfall, geahndet. Dies könnte aber individuelle Fehlhandlungen positiv verstärken und ein immer häufigeres Auftreten fördern.

In der Statistik werden „sonstige körperliche oder geistige Mängel“ im Jahr 2012 nur bei 3.558 Unfällen aufgeführt, bei denen es zu Personenschaden kam. Das entspricht gerade knapp einem Prozent der erhobenen Unfallursachen.²⁶

²³ Statistisches Bundesamt: Zahl der Verkehrstoten sinkt im Jahr 2013 weiter – voraussichtlich um 10 %, Pressemitteilung Nr. 409 vom 05.12.2013

²⁴ Vgl. Fußnote 3

²⁵ Statistisches Bundesamt: Verkehr – Verkehrsunfälle 2012, a. a. O., S. 50

²⁶ Ebd., S. 248

Unfallursachen besser auf den Grund gehen

Dem gegenüber finden sich in polizeilichen Unfallanzeigen häufiger Formulierungen wie: „Aus ungeklärter Ursache kam das Fahrzeug von der Fahrbahn ab...“ Scheinbar führen rätselhafte Verkehrsunfälle immer wieder zu erheblichen Sachschäden oder rufen gar schwerste Verletzungen hervor und enden nicht selten fatal. Haben wir uns daran schon gewöhnt? Werden hier die Ermittlungsmöglichkeiten und gesetzlichen Pflichten nicht ausgeschöpft? Frühzeitige fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen könnten dazu beitragen, solche oft tragischen Unfälle zu vermeiden.

Einig ist man sich unter den Experten, dass zu viele Verkehrsunfälle ohne näher genannte Unfallursache geschehen bzw. registriert werden. Als begründbare Beispiele für diese regelmäßig ungenaue Zuordnung sind etwa die Verwendung von Mobiltelefonen oder die Ablenkung durch Radio und Navigationssysteme zu nennen.

Während in einigen Polizeibehörden noch vor wenigen Jahren der Anteil der so genannten Unfallursache 49, d. h. „andere Fehler beim Fahrzeugführer“, rund die Hälfte aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle ausmachte, setzt sich die Polizei mittlerweile häufiger Qualitätsstandards, nach denen diese sehr allgemein gefasste – und wenig hilfreiche – Kategorie z. B. den Wert von 5 Prozent aller polizeilich aufgenommener Unfälle nicht überschreiten darf.

Allerdings sind die Schäden bei Unfällen mit der Ursache 49 oft besonders hoch. Eine mögliche Begründung hierfür könnte in der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme liegen, soweit bei verbleibenden Unsicherheiten – insbesondere bei folgenschweren Unfällen – weitere Fehler beim Fahrzeuglenker aufgeführt werden.

In der Tat ereignen sich Verkehrsunfälle meist durch ein Zusammenspiel vieler unterschiedlicher Einflussfaktoren, so dass ohne eine genauere Analyse des Unfallhergangs nicht gesagt werden kann, dass unter gewissen Voraussetzungen ein Unfall hätte vermieden werden können. Über die tatsächlichen Unfallursachen lässt sich dann nur spekulieren. Möglicherweise spielen Ablenkung und Müdigkeit (Ursache 03), aber auch körperliche oder geistige Mängel (Ursache 04) der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers eine größere Rolle. Unter Aspekten der Unfallforschung und Erhöhung der Verkehrssicherheit erscheint es daher erstrebenswert, deutlich mehr bzw. differenziertere Unfallursachen zu erfassen und auf weniger spezifische Unfallursachen nach Möglichkeit zu verzichten.

Prüfung der Fahrtüchtigkeit

Der Wunsch des Einzelnen nach Mobilität kann mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen kollidieren. Der demografische Wandel macht vor dem Straßenverkehr nicht Halt. Am Steuer eines Kfz sitzen immer mehr Senioren. Schwere Unfälle, verursacht durch betagte Autofahrer, sorgen oftmals für Schlagzeilen und heizen eine Debatte um Fahrerlaubnisbeschränkungen im Alter an. Machen ältere Menschen Fehler im Straßenverkehr, sorgt dies oft für Unverständnis. Nicht zuletzt wegen ihres Gesund-

heitszustandes gelten Senioren häufig als unberechenbares Sicherheitsrisiko. Sofern über 65-Jährige als Pkw-Fahrer in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt sind, tragen sie zu zwei Dritteln²⁷ aller Fälle die „Hauptschuld“. Im Unterschied zu anderen EU-Staaten sieht der deutsche Gesetzgeber bislang indes noch davon ab, das Unfallrisiko durch obligatorische Gesundheitschecks – oder wenigstens einen regelmäßigen Sehtest – zu minimieren.²⁸

Fahrzeugführer, die trotz geistiger oder körperlicher Mängel ein Fahrzeug führen und dadurch einen Unfall mit Personenschaden oder bedeutendem Sachschaden verursachen, machen sich i. d. R. gemäß § 315c StGB strafbar. Hinzu kommt bei einem Unfall, bei dem andere Verkehrsteilnehmer verletzt oder gar getötet werden, die Strafbarkeit wegen fahrlässiger Körperverletzung bzw. fahrlässigen Tötung, soweit dies für den betroffenen Fahrer vorhersehbar war. Oft sei letzteres bei einem erstmaligen Ereignis nicht der Fall, dies sei vielmehr als „sozialadäquat“ hinzunehmen, erläuterte Maria Focken, Amtsanwältin der Staatsanwaltschaft in Hamburg.

Aufgabe der Ermittlungsbehörden sei es deshalb, hier gezielt aufzuklären, ob es sich tatsächlich um ein erstmaliges Auftreten einer körperlichen oder geistigen Beeinträchtigung handele, die zur Fahruntauglichkeit führe, oder ob es in der Vergangenheit bereits Hinweise auf eine Einschränkung der Fahrtauglichkeit gegeben habe, die vom Beschuldigten – auch vorwerfbar – als solche hätten „wahrgenommen“ werden können, forderte die Amtsanwältin.

Dabei komme es nicht darauf an, als Ziel akribischer Ermittlung von Unfallursachen zuvörderst eine möglichst hohe Strafe verhängt zu wissen. Entscheidend sei vielmehr die frühzeitige Anordnung von „führerscheinrechtlichen Maßnahmen, um die Allgemeinheit, insbesondere andere Verkehrsteilnehmer, die ungeeigneten und untauglichen Kraftfahrzeugführern ausgeliefert sind, zu schützen“, erläuterte Focken.

Auch Ex-Generalbundesanwalt Nehm sprach sich nicht für eine „Strafverfolgung um jeden Preis“, etwa durch große Nachforschungen im privaten Bereich, aus, aber wenn man wisse, dass das relative Unfallrisiko nach einer gezielten Aufklärung solcher Fälle und einem gezielten Ratschlag an Betroffene, das Fahrzeug doch lieber stehen zu lassen, positiv zurückgehe, dann sei das eine Hilfe für die Betroffenen und wichtig für die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Der Direktor des Instituts für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf, Prof. Dr. Klaus Püschel, hob hervor, dass – überzeugenden kanadischen Studien zufolge – das statistische Unfallrisiko nach gezielter Aufklärung bzw. Warnung durch den behandelnden Arzt im Hinblick auf gesundheitliche Defizite um fast 50 Prozent zurückgegangen sei. Dies zeige, dass medizinische Warnungen an po-

²⁷ Vgl. Statistisches Bundesamt: Verkehrsunfälle – Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2012, Wiesbaden 2013, S. 10

²⁸ Schlanstein, P.: Sind verpflichtende Gesundheitstests für Autofahrer nötig?, in: ZVR-Online Dok. Nr. 10/2012, Rn. 1

tenziell „unfitte Autofahrer“ zur Verkehrsunfallvermeidung erheblich beitragen können.

Rätselhafte Verkehrsunfälle würden nach Meinung des Rechtsmediziners Püschel in vielen Fällen nach gezielten Ermittlungen und Begutachtungen keine Rätsel mehr aufgeben, wenn konsequenter als bisher der Faktor Mensch überprüft werde – soweit möglich im Hinblick auf Substanzbeeinflussung, körperliche Krankheiten, Stoffwechselstörungen und psychische Phänomene. Dazu könnten Rechtsmediziner einen wichtigen Beitrag liefern, wenn sie denn in kritischen Fällen von Seiten der Polizei und Staatsanwaltschaft gezielt und konsequent eingesetzt würden, was zu einer qualitativ hochwertigen Verkehrsunfallrekonstruktion und allen damit zusammenhängenden Vorteilen beitragen dürfte.²⁹

Prävention zum Erhalt der Krafftfahreignung beeinträchtigter Menschen verbessern

Die Verhinderung „rätselhafter“ Verkehrsunfälle, die zu großem menschlichen Leid und hohem Sachschaden führen, erfordert nach der Auffassung des Arbeitskreises verstärkt präventive Maßnahmen sowie – unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit, der Beschuldigtenrechte sowie der Opferinteressen – intensive strafprozessuale Aufklärung. Dabei müssten Fahrlehrer, Ärzte sowie Angehörige der Ermittlungsbehörden und Fahrerlaubnisbehörden vertieft für diese Problematik sensibilisiert und deren Aus- bzw. Fortbildung optimiert werden.

Gerichtstagspräsident Nehm relativierte ausdrücklich, dass es nicht darum gehe, dass die Polizei in Zukunft bei jedem Verkehrsunfall, bei dem sie nicht genau wisse, wer ihn verursacht habe, in den Fahrzeugen herumschnüffle, eine Personenkontrolle durchführe und die Wohnung des Unfallbeteiligten danach durchsuche, welche Medizin etwa geschluckt werde. Vielmehr gehe es nur um die Fälle, wo Menschen sich ans Steuer setzen, die offensichtlich aufgrund langjähriger Krankheit oder momentan eingenommener Mittel Verhaltensweisen an den Tag legten, die „zum Nachdenken anregen“. Hier sei insbesondere die ärztliche Hilfe von Bedeutung, um Möglichkeiten zu finden, diese „Defizite auszuschalten und sich gar nicht erst in die Gefahr zu begeben, ein Fahrzeug zu steuern, wobei dann möglicherweise Menschen zu Schaden kommen“, sagte Nehm.

Der Arbeitskreis forderte die Ärzteschaft auf, „verkehrsmedizinische Aspekte bei der Patientenaufklärung sorgfältig zu beachten“. Dies gelte auch für die Wirkungen und Nebenwirkungen verordneter Medikamente sowie deren Wechselwirkungen.

Zur sachgerechten Aufklärung der Fahreignung sollen von der Polizei und der Staatsanwaltschaft „Kataloge geeigneter Ermittlungsmaßnahmen“ aufgestellt und fortentwickelt werden. Technischer und medizinischer Sachverstand sei dabei in be-

²⁹ Vgl.: Schlanstein, P.: Mit interdisziplinären Konzepten Fahreignung verbessern und künftige Unfälle vermeiden, in: PVT, Heft 2/2013, S. 19 ff.

sonderem Maße einzubeziehen. Auch sollen die bereits vorhandenen innerdienstlichen Weisungen zur körperlichen Untersuchung, insbesondere bezüglich der Blutprobe, auf das Vorliegen körperlicher oder geistiger Mängel ausgedehnt und konsequent angewendet werden. Vor allem dürfe in derartigen Fällen der Untersuchungsumfang „nicht auf Alkohol oder die in der Anlage zu § 24 a StVG bezeichneten Drogen beschränkt“ werden, empfahl der Arbeitskreis.

Schließlich sollten Menschen „mit fahreignungsrelevanten geistigen oder körperlichen Mängeln nicht ohne regelmäßige, verpflichtende Kontrolluntersuchung am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen“, forderten die Teilnehmer.

Wem gehören die Fahrzeugdaten? (Arbeitskreis VII)

Die Verkehrsunfallaufnahme schon heute dadurch geprägt, dass immer weniger sichtbare Spuren auf der Fahrbahn vorhanden sind, die den Unfallablauf zumindest teilweise erkennen lassen. Es wird deshalb immer schwieriger aufzuklären, wer den Unfall verursacht hat:

Entscheidend bei der Rekonstruktion von Unfällen sind oft Aussagen von Beteiligten oder Zeugen sowie technische Fakten, soweit diese gesichert werden oder im Nachhinein noch zu erheben sind. Zugleich nehmen Verfügbarkeit, Umfang und Auswertungen möglicher Daten im Fahrzeug in jüngster Zeit drastisch zu. Infolge des zunehmenden Einsatzes von elektronischen Baugruppen und Fahrerassistenzsystemen wandelt sich das Kraftfahrzeug immer stärker in einen rollenden Computer.

Vorhandene Datenspeicher im Auto sind in der Lage, die Ursachenzusammenhänge für einen Unfall mit hoher Aussagekraft zu objektivieren – wenn man es so möchte. Gewisse Mehrwertdienste, Versicherungsvorteile und Staumitteilungen erscheinen dem Fahrer oftmals zunächst attraktiv – bei unzureichender Aufklärung über die Tragweite der Datenweitergabe können allerdings kaum einschätzbare Gefahren drohen.³⁰

Unfallvermeidungspotenziale durch Fahrerassistenzsysteme

Car-IT, das vernetzte Fahrzeug, war – neben der Elektromobilität – der große Innovations-Schwerpunkt der IAA 2013.³¹ Folgt die Entwicklung den Visionen einiger Automobilexperten, werden selbstfahrende Autos, also das autonom computergesteuerte Kfz, bald zum Alltag gehören. Selbstfahrende Autos dürften das mobile Leben sowie die Struktur der Städte und Gemeinden erheblich verändern. Es könnten auch Personen am Straßenverkehr wieder teilnehmen, denen dies bislang, aus verschiedenen Gründen nicht möglich war. Außerdem würde die Verkehrssicherheit deutlich erhöht, da Computer bald die besseren Fahrer sein werden.

³⁰ Vgl. Schlanstein, P.: Auswertung von Fahrzeugdatenspeichern, in: Verkehrsdienst, Heft 1/2014, S. 15 ff.

³¹ 65. Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main vom 12. - 22. September 2013

Intelligente Fahrerassistenzsysteme (FAS) sind zunehmend in der Lage, vor allem in gefährlichen Fahrsituationen präziser und insbesondere rascher zu reagieren, als dies durch den Fahrer zu leisten möglich ist. Als Beispiel seien hier nur Fahrzeuge mit automatischem Blockierverhinderer (ABV), elektronischem Stabilitätsprogramm (ESP), Abstandstempomaten mit und ohne Notbrems- sowie Heckaufprallassistenten, Spurhalte- und -verlassensassistenten, Müdigkeitswarner, Nachtsichtunterstützung, Verkehrszeichenerkennung, Kreuzungsassistent und Car-to-X-Communication zu nennen.

Zu den elektronischen Helfern lässt sich generell sagen, dass fortlaufend tausende Daten im Fahrzeug anfallen, um alle Antriebs-, Sicherheits-, Komfortfunktionen zu ermöglichen und absichern zu können. In vielen Steuerelementen der modernen Fahrzeugtechnik (z. B. Airbag-Steuergerät oder, je nach Ausstattung, teilweise 50 bis 80 andere Steuergeräte) werden im Betrieb des Kfz permanent Daten vorübergehend verarbeitet, die auch für die Unfallrekonstruktion genutzt werden könnten. So geben diese Daten u. a. Aufschluss über die gefahrene Geschwindigkeit, Stellung des Gaspedals, den Einschlagwinkel des Lenkrades und vieles andere mehr.

Mit der weiter zunehmenden Automatisierung der Fahrzeuge rücken der Datenschutz und die Datensicherheit im und um das Auto immer mehr in das Bewusstsein der Öffentlichkeit. Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH brachte es auf den Punkt: „So wie in Vergangenheit und Gegenwart der Ruf nach noch mehr Verkehrssicherheit und Umweltschutz im Straßenverkehr immer lauter wurde, so ist heute und wird zukünftig auch der Ruf nach mehr Datenschutz und Datensicherheit immer deutlicher zu vernehmen sein.“

eCall wird in Neuwagen zur Pflichtausstattung

Über das System eCall (emergency call oder automatischer Notruf) wird bei einem Verkehrsunfall automatisch durch den auslösenden Airbagsensor und über das Mobilfunknetz die örtlich zuständige Notrufabfragestelle informiert. Die Positionsdaten des Unfallautos werden mit Hilfe des Satellitennavigationssystems GNSS (Global Navigation Satellite System) übertragen. So ist die schnelle Feststellung des Unfallortes gewährleistet. Zugleich kann eine Sprechverbindung zwischen dem Fahrzeug und der Rettungsleitstelle (Notrufnummer 112) aufgebaut werden. Notwendige Hilfsmaßnahmen lassen sich dadurch sehr schnell einleiten und somit optimieren. Ab 2015 soll das für alle Autohersteller kompatible eCall bei Neufahrzeugen in der EU zur Pflicht werden.³²

Event-Data-Recorder: Big Brother in jedem Pkw

Wenngleich bis heute der nennenswerte Einsatz von Unfalldatenspeichern in Deutschland aus Datenschutzgründen sowie wegen des ungünstigen Kosten-

³² EU-Kommission: eCall: Automatischer Notruf für Verkehrsunfälle ab 2015 Pflicht in Autos, Brüssel, PM v. 13.06.2013

Nutzen-Verhältnisses nicht realisiert wurde, könnte alsbald der Event-Data-Recorder (EDR) für mehr Rechtsicherheit bei Unfällen sorgen. Ein EDR führt sämtliche Daten aus den im Kfz vorhandenen FAS zusammen und macht nahezu alle Fahrvorgänge über eine Schnittstelle einer Auswertung leicht zugänglich. Anders als ein Unfalldatenspeicher handelt es sich beim EDR somit nicht um ein autarkes Gerät mit eigener Sensorik, sondern um einen kostengünstigen Sammelpeicher, der – im Falle eines Unfalls – die jüngsten Fahrdaten aus den vorhandenen FAS speichert und diese Informationen für eine anschließende Auswertung verfügbar macht.

Der – auf dem US-Automarkt auch ohne bundesgesetzliche Pflicht bereits eingeführte und in weitem Maße aus verschiedenen Gründen akzeptierte³³ – EDR hält abrufbar dezidierte und aussagekräftige Informationen für die Verkehrsunfallauswertung fest, und zwar insbesondere

- vor dem Unfall:
 - Geschwindigkeit,
 - Umdrehungszahl,
 - Prozent der Beschleunigung
 - Betätigen der Bremse,
 - ABS-Zustand,
 - ESC-Zustand,
 - Driftgeschwindigkeit,
- zum Zeitpunkt während des Unfalls:
 - Delta-V – Zeitgeschichte (Aufprallimpuls),
 - gemessene Änderung der Geschwindigkeit,
 - Kurve,
 - Rollprozent,
 - Zeitpunkt der Betätigung des Luftpolsters,
 - Rollwinkel,
- nach dem Unfall:
 - automatische Notifikation der Kollision.³⁴

³³ Steiner, J. C.: Unfalldaten–Aufzeichner und Unfalldaten–Aufzeichner für schwere Fahrzeuge, Erfahrungen aus den USA, Vortrag beim 21. Jahrestreffen der Europäische Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), Braşov, Rumänien, 28.09.2012

³⁴ Ebd.

Allerdings verwenden die Kfz-Hersteller die allermeisten dieser Daten nur temporär. Sie werden augenblicklich gelöscht, wenn diese nicht mehr zur Funktionserfüllung notwendig sind, entsprechend des Prinzips der Datensparsamkeit. Es gibt jedoch auch Daten die dauerhaft gespeichert werden, und zwar u. a. stets in der Situation, wenn es zu einem Verkehrsunfall kommt.

Datenspeicherung automatisch beim Unfall

In der Bordelektronik – nicht nur – von neueren Pkw verrichten Mikroprozessoren geradezu allgegenwärtig zum Teil hoch komplexe Regel- und Steuerungsvorgänge, die sich mit einer Vielzahl möglicher Fahrdaten, unterstützt durch die Elektronik aller vorhandenen Assistenzsysteme, auswerten lassen, wenn z. B. eine Fehlermeldung durch Ausfall eines Systems anlässlich eines Verkehrsunfalls auftritt.

Durch das Auslesen der Fehlerspeicher mit den Werkstatt-Diagnosegeräten besteht ebenfalls die – gegenwärtig noch recht aufwändige – Möglichkeit, über den Kfz-Hersteller eine Fülle von nicht standardmäßig gespeicherter Daten über die konkrete Fahrsituation im Moment der Auslösung eines Fehlerspeichers zu erhalten. Dies geht über die Ermittlung von Werten wie z. B. der Kollisionsgeschwindigkeit weit hinaus.

Eine Funktionsfähigkeit vorhandener aktiver und passiver Sicherungssystemen wie ABV, Gurtstraffer oder Airbags mit Steuergeräten, die in wenigen Millisekunden (ms) Daten erfassen und auswerten, ist ohne leistungsfähige Mikroprozessoren nicht denkbar. Beim Steuergerät des Airbagmoduls erfolgt die Analyse des Verlaufs der auf das Fahrzeug wirkenden Beschleunigung permanent über einen längeren Zeitraum. Deshalb wird aufgrund von Veränderungen in der Beschleunigung, dem so genannten „Ruck“, binnen einer Zeitspanne von 20 bis 30 ms im Prozessor registriert, dass es sich hierbei nicht etwa um einen möglichen Sensorfehler, sondern um ein plausibles Signal, dem starken Anstoß infolge eines Verkehrsunfalls handelt, so dass explosionsartig eine Airbag-Auslösung veranlasst wird.³⁵

Durch die auf ca. 30 ms genaue und auf Dauer gespeicherte Fehlermeldung des Airbagprozessors lassen sich über das Steuergerät damit sowohl die exakte Unfallzeit sowie die damit vernetzten Daten aller anderen Systeme ermitteln, die sämtliche relevanten Details des konkreten Fahrvorgangs zur exakten Unfallzeit dokumentieren. Alle unfallwichtigen und für die Rekonstruktion höchst bedeutsamen Informationen werden daher über das Airbag-Steuergerät mit hoher Genauigkeit erfasst. Löst infolge des Zusammenstoßes der Airbag eines Kfz aus, ist deshalb die nachträgliche Fahrdatenauswertung mit hoher Präzision und Aussagekraft für jedes Kfz möglich, das über einen Airbag verfügt, also für fast alle im Straßenverkehr verwendete Pkw.

³⁵ Weyde, Dr. M.: Geheime Daten in Kraftfahrzeugen, Vortrag bei den 33. Homburger Tagen der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltverein (DAV) am 19.10.2013 in Homburg/Saar

Wer ist Eigentümer der Fahrzeugdaten?

Mit dem Erwerb des Eigentums an dem Kfz gewinnt der Kunde auch das Eigentum an sämtlichen Steuergeräten des Kfz einschließlich der Speicherchips und der erforderlichen Software. Damit ist der Kunde, d. h. der Fahrzeughalter, grundsätzlich Eigentümer der Datenträger wie auch der gespeicherten Daten.³⁶

Bei den während der Fahrt erfassten Daten handelt es sich überdies aber um nicht anonymisierte Informationen, die sich auf den jeweiligen Fahrer beziehen und über einen konkreten Sachverhalt, z. B. das Verhalten im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall, Aufschluss geben. Dies bedeutet, dass die aufgezeichneten Betriebs- und Fahrdaten als schutzwürdige, weil personenbezogene Daten i. S. d. BDSG zu verstehen sind. Es handelt sich bei den Fahrdaten also um die dem Fahrer „gehörenden“ Daten.³⁷

Sowohl im Zivil- als auch im Strafverfahren dürfen diese Daten im Rahmen der gesetzlichen Regelungen verwendet, d. h. einbezogen und ausgewertet werden. In der Vergangenheit sind ähnliche Daten, die von EU-Kontrollgeräten oder mit analogen Diagrammscheiben aufgezeichnet wurden, bereits dafür zulässigerweise verwendet worden, soweit sie als Beweismittel – im Verfahren gegen den Fahrer – von Bedeutung waren. Die Rechte auf Aussage- und Zeugnisverweigerung werden dadurch nicht verletzt. Sie bezwecken schließlich nicht den Schutz des Beschuldigten bzw. Angeklagten, sondern des Zeugen.³⁸

Nichts anderes wird grundsätzlich für aus Kfz gewonnene Daten gelten. Soweit es sich um Strafverfahren handelt, richten sich die Sicherstellung und die Herausgabepflicht von Fahrzeugdaten bzw. –datenträgern nach §§ 94, 95 und 98 StPO.³⁹ Allerdings zieht der verfassungsmäßige Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die erforderlichen Grenzen.

Klare Regeln für den Umgang mit Autodaten gefordert

Damit Innovationen für die Automobilität in Europa auch zukünftig gesellschaftlich akzeptiert werden, forderte der Arbeitskreis, den Austausch von Daten und Informationen aus dem Fahrzeug eindeutigen Rechtsvorschriften zu unterwerfen, die „das informationelle Selbstbestimmungsrecht durch Transparenz und Wahlfreiheit der Betroffenen, insbesondere von Fahrzeughalter und Fahrer, sichern“.

Fahrzeughersteller und weitere Dienstleister müssten Käufer bei Vertragsabschluss in dokumentierter Form „umfassend und verständlich informieren, welche Daten generiert und verarbeitet werden sowie welche Daten auf welchen Wegen und zu wel-

³⁶ Vgl.: Vieweg, Prof. Dr. K.: Die Auswertung von Fahrzeugdaten bei der Unfallanalyse, 45. VGT 2007, S. 292, 297, m. w. Nachw.

³⁷ Vgl.: Brenner, Prof. Dr. M.: Der Einsatz von Unfalldatenspeichern im Lichte der Vorgaben des Verfassungsrechts, 41. VGT 2003, S. 209, 215

³⁸ BayObLG, NZV 1994, 36-37

³⁹ Vgl.: Vieweg, a. a. O., S. 304

chen Zwecken übermittelt“ werden. Änderungen dieser Inhalte seien rechtzeitig anzuzeigen und der Fahrer darüber in geeigneter Weise im Fahrzeug zu informieren.

Bei der freiwilligen oder vertraglich vereinbarten Datenübermittlung an Dritte, z. B. Versicherungen, sollten Fahrzeughalter und Fahrer technisch und rechtlich in die Lage versetzt werden, die Datenübermittlung zu kontrollieren und ggf. zu unterbinden. Im Übrigen sei das Prinzip der Datensparsamkeit sicherzustellen.

Für Unfalldatenspeicher, Event Data Recorder usw. fordert der Arbeitskreis, Standards vorzuschreiben. Zugriffsrechte der Strafverfolgungsbehörden und Gerichte sollten unter konsequenter Beachtung grundrechtlicher und strafprozessualer Schutzziele spezifisch geregelt werden.

Sämtliche Empfehlungen der acht Arbeitskreise des Deutschen Verkehrsgerichtstags 2014 können auf der Website www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de im Wortlaut abgerufen werden.