

Die POLIZEI

FACHZEITSCHRIFT FÜR DIE ÖFFENTLICHE SICHERHEIT MIT BEITRÄGEN AUS DER DEUTSCHEN HOCHSCHULE DER POLIZEI

Schwerpunkt Verkehrssicherheit

HERAUSGEBER

Hans-Jürgen Lange
Joachim Laux
Holger Münch

REDAKTION

Dieter Müller (Schriftleitung)
Ralph Berthel
Michael Knape
Sabrina Schönrock

AUS DEM INHALT

Aufsätze

Wollgramm

Moderne Bedienkonzepte in Kraftfahrzeugen und ihre möglichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit S. 303

Fothen

Aktuelle Anforderungen an die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme aus der Sicht Unfallsachverständiger S. 309

Schäler

Tuning von Pedelecs – Täterorientierte Ursachenforschung und Präventionsansätze S. 312

Aus der Praxis

Pfeiffer

Aussetzen der Sicherstellung von EU-Führerscheinen – Krasse Ungleichbehandlung und bewusst in Kauf genommene Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer S. 317

Rebler

Die 35. Ausnahmeverordnung und das EU-Recht S. 318

Müller

Problemfall »Deutsche Sprache« als Voraussetzung bei Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte S. 320

Heft 8
August 2022
Seiten 303–338
113. Jahrgang
Art.-Nr. 56244208
PVSt 5624

8

Carl Heymanns Verlag

INHALT 8 · 2022

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

zum aktuellen Verkehrsgerichtstag gestaltet Ihre Zeitschrift »Die POLIZEI« erneut ein Schwerpunktheft zur polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit, die neben der Kriminalitätsbekämpfung und der schutzpolizeilichen Arbeit den dritten Tätigkeitsschwerpunkt der Polizeiarbeit bildet.

Zur Vertiefung bieten wir Ihnen drei Aufsätze namhafter Verkehrsfachleute aus den Reihen der Polizei. Den Auftakt bietet der Spitzenaufsatz von *Rüdiger Wollgramm*, der die modernen Bedienkonzepte heutiger Kraftfahrzeuge unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit kritisch bewertet. *Christoph Foth* stellt mit dem Thema der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme aus der Sicht von Unfallsachverständigen eine Zusammenfassung seiner Masterarbeit vor, die er an der DHPol sehr erfolgreich bestanden hat. Den Reigen dieses Teils der Zeitschrift beschließt *Marco Schäler*, der das Thema Tuning von Pedelecs insbesondere aus dem Blickwinkel möglicher Präventionsansätze beleuchtet.

Neben den Aufsatzteil stellen wir in diesem Monat einen ausführlichen Praxisteil, dessen Tipps sich zumeist direkt und hilfreich für die polizeiliche Arbeit verwerten lassen. Den Auftakt bildet die Betrachtung von *Stefan Pfeiffer*, der bundesweit unterschiedliche Polizeipraxis zur teils von Innenministerien und Generalstaatsanwaltschaften erlaubten und teils verbotenen Sicherstellung von EU-Führerscheinen vor dem Hintergrund bestehender Gefahren für die Verkehrssicherheit kritisiert. Gefolgt wird dieser Beitrag von einer Betrachtung der Rechtsfolgen der 35. Ausnahme-VO zur StVZO, die *Adolf Rebler* als sog. »hinkende Verordnung« einklassifiziert, die erst nach einer unmissverständlichen nationalen Umsetzung bedarf, bevor die Fahrzeugbreite bis zu 3 m betragen darf. Abschließend lesen Sie vom Schriftleiter dieser Zeitschrift einen Beitrag zur bundesweit unterschiedlich von der Polizei gehandhabten Nebenbestimmung des Erfordernisses der Kenntnis der deutschen Sprache in Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte.

Im Rechtsprechungsteil der Zeitschrift geben wir Ihnen einen tieferen und mit einer Anmerkung versehenen Einblick in eine Entscheidung des BVerfG, das im Verfahren einer Richtervorlage den Straftatbestand des § 315d Abs. 1 Nr. 3 StGB als dem Bestimmtheitsgebot genügend und damit verfassungsgemäß ansieht.

Weitere aktuelle und teilweise mit Anmerkungen versehene Pressemitteilungen über zentrale Entscheidungen von BVerwG und BGH sowie aktuelle Entwicklungen aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsforschung zur Mobilität im Alter (DEKRA) und zu aktuellen Entwicklungen im Bereich der Gefahrenabwehr (TÜV).

Zudem bieten wir Ihnen sechs Rezensionen polizeirelevanter Bücher, die Ihnen einen hoffentlich hilfreichen Einblick über den polizeilichen Tellerrand hinaus ermöglichen.

Schließlich soll noch ein Blick auf die aktuellen für die Verkehrssicherheit relevanten Themen des Verkehrsgerichtstages (VGT) geworfen werden. In seinem Arbeitskreis I (AK I) widmen sich die Referenten und Teilnehmer der grundlegenden Thematik angemessener Rechtsfolgen im Ordnungswidrigkeitenrecht. Man kann nur hoffen, dass in diesem Zusammenhang auch die »heißen Eisen« angegangen werden, als da wären die immer noch nicht umgesetzte Empfehlung des 48. VGT, wenigstens die Kostentragungspflicht des § 25a StVG in verhältnismäßiger Weise auf Verstöße im fließenden Verkehr auszudehnen. Auch die bedenklich nivellierende Arbeitspraxis von Polizei und Bußgeldbehörden, keinen Blick über die »gewöhnlichen Tatumstände« hinaus zu wagen, gehört auf den Prüfstand; denn nur allzu oft wird über eine vorsätzliche Begehungsweise hinweggesehen und entsprechendes Täterhandeln mit dem Regelsatz für fahrlässiges Handeln belohnt.

Der AK II betrachtet mit dem Thema »Cannabis im Straßenverkehr« ein hochaktuelles Projekt der Ampelkoalition, die bekanntlich »die kontrollierte Abgabe von Cannabis an Erwachsene zu Genusszwecken in lizenzierten Geschäften« demnächst in einen Referentenentwurf gießen möchte. Nach aktuellem Stand soll dabei das Bundesverkehrsministerium durch das federführende Bundesgesundheitsministerium nicht einmal fachlich beteiligt werden.

Der Verkehrssicherheit im Radverkehr widmet sich der AK IV und wird in diesem Zusammenhang sicherlich auch die Problematik der Neu- und Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen kritisch bewerten müssen.

Die unterschiedlich praktizierte Beurteilung der Fahreignung im Strafrecht und im Fahreignungsrecht nimmt der AK VII in seinen Fokus. Dabei dürfte es auch um die fachliche Kompetenz von Strafrichtern gehen, die bekanntlich über keine tiefgründige Aus- und Fortbildung im Bereich des Fahreignungsrechts verfügen und dennoch bei den in § 69 StGB genannten Delikten und den sog. Anlasstaten eine Entscheidung über die Fahreignung treffen und ggf. auf die Entziehung der Fahrerlaubnis erkennen müssen.

Es erwarten alle Teilnehmer spannende Vorträge und nicht minder brisante Fachdiskussionen, die oftmals durch Diskussionsbeiträge von Polizeibeamten erst die richtige fachliche Würze erhalten.

Weiterhin viel Freude bei der Lektüre unserer Zeitschrift wünscht Ihnen im Hochsommer 2022

Ihr *Dieter Müller*

Aufsätze

- Moderne Bedienkonzepte in Kraftfahrzeugen und ihre möglichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit
von Rüdiger Joachim Wollgramm, Neuss **S. 303**
- Aktuelle Anforderungen an die polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme aus der Sicht Unfallsachverständiger
von Christoph Fother, Simmern-Rheinböllen **S. 309**
- Tuning von Pedelecs – Täterorientierte Ursachenforschung und Präventionsansätze
von Marco Schäler, Koblenz **S. 312**

Aus der Praxis

- Aussetzen der Sicherstellung von EU-Führerscheinen – Krasse Ungleichbehandlung und bewusst in Kauf genommene Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer
von Stefan Pfeiffer, Feucht **S. 317**
- Die 35. Ausnahmeverordnung und das EU-Recht
von Dr. Adolf Rebler, Regensburg **S. 318**
- Problemfall »Deutsche Sprache« als Voraussetzung bei Ausnahmegenehmigungen für Großraum- und Schwertransporte
von Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bad Dürrenberg **S. 320**

Rechtsprechung

- Pressemitteilung BVerfG vom 01.03.2022, Verbotenes Kraftfahrzeugrennen, mit Anm. Prof. Dr. jur. Dieter Müller **S. 322**

Aktuelles

- Pressemitteilung DEKRA vom 18.11.2021 **S. 326**
- Pressemitteilung TÜV-Verband vom 22.12.2021 **S. 327**
- Pressemitteilung BVerwG vom 07.04.2022, MPU-Anordnung bei nicht geahndetem § 24a Abs. 1 StVG, mit Anm. Prof. Dr. jur. Dieter Müller **S. 328**
- Pressemitteilung BVerwG vom 02.06.2022 **S. 330**
- Pressemitteilung BGH vom 26.01.2022, Berliner Raserfall, mit Anm. Prof. Dr. jur. Dieter Müller **S. 330**
- Pressemitteilung BGH vom 24.03.2022, Polizeiflucht mit Todesfolge, mit Anm. Prof. Dr. jur. Dieter Müller **S. 331**
- Pressemitteilung BGH vom 15.02.2022 **S. 332**
- Pressemitteilung BGH vom 18.01.2022 **S. 332**

Buchbesprechungen

- Schmidt-Bleibtreu, Kommentar zum Grundgesetz
Prof. Dr. Wolfgang Schreiber **S. 333**
- Dieter Müller/Adolf Rebler, Das Verkehrszeichen – Funktion, Anordnungsmöglichkeiten und verwaltungsrechtliche Behandlung
Dr. Dr. Frank Ebert **S. 334**
- Künstliche Intelligenz – Recht und Praxis automatisierter und autonomer Systeme
Dr. Dr. Frank Ebert **S. 335**
- Die 100 typischen Mandate im Verkehrsordnungswidrigkeitenrecht. Kohl/Sitter (Hrsg.). 2. Aufl. 2019
Prof. Dr. Dieter Müller **S. 336**
- Verkehrsstraftaten, Bernd Brutscher
Prof. Dr. Dieter Müller **S. 337**
- AGB-BSK Begleitung + Geschäftsbesorgung 2021 Praktiker Kommentar. Belger/Draaf (Hrsg.). 1. Aufl. 2021
Prof. Dr. Dieter Müller **S. 337**
- Impressum **III**

Redaktion

Prof. Dr. Dieter Müller, Bad Dürrenberg (Schriftleitung) · LtD. Kriminaldirektor a.D. Ralph Berthel, Frankenberg · Direktor beim Polizeipräsidenten a.D. Prof. Michael Knape, Fachhochschule der Polizei Brandenburg, Oranienburg · Prof. Dr. Sabrina Schönrock, Hochschule für Wirtschaft und Recht, Berlin

Aufsätze

Moderne Bedienkonzepte in Kraftfahrzeugen und ihre möglichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Ist der Touchscreen ein Risiko für die Verkehrssicherheit?

von Rüdiger Joachim Wollgramm, Neuss*

I. Ausgangssituation

Ablenkung ist eine häufige Ursache schwerer Verkehrsunfälle. Das Unfallrisiko erhöht sich im Kontext mit unangemessener Geschwindigkeit und der Unterschreitung des Sicherheitsabstandes, letzteres möglicherweise aufgrund der Ablenkung selbst.

Unfallforschung und viele Träger der Verkehrssicherheitsarbeit arbeiten intensiv präventiv und repressiv an der Bekämpfung dieser Unfallursache. Ablenkung wird oftmals durch die Bedienung eines elektronischen Gerätes während der Fahrt verursacht. Der Gesetzgeber hat dementsprechend reagiert und bereits vor geraumer Zeit die Regelungen des § 23 StVO verschärft.

Die verbotene Nutzung von Smartphones oder vergleichbaren elektronischen Geräten steht dabei besonders im Fokus. Neben umfangreichen Präventions- und Repressionskonzepten hat man sich hier auch umfassend mit der Motivation für dieses gefährliche Verhalten auseinandergesetzt.

Prof. Schlag geht davon aus, dass die Abwendung vom Verkehr von Innen kommt. Sie ist nach seiner Auffassung »topdown« gelenkt. Der Fahrer will seine Aufmerksamkeit bestimmten Dingen zuwenden. Was ist im Moment für ihn das Wichtigste? Dies sollte eigentlich die Fahraufgabe sein, tatsächlich aber ist es das Checken von E-Mails, das Tätigen von Anrufen oder das Bedienen des Navigationssystems. Die Fahraufgabe wird als leicht bewertet und damit ist Raum für Anderes, was dem Fahrer wichtig ist. In der Selbsteinschätzung wird auf die Fähigkeit zum Multitasking vertraut. Da die Fahrtätigkeit in ihren motorischen Anteilen teilweise automatisiert abläuft, ist tatsächlich eine verführerische Voraussetzung gegeben, gleichzeitig andere Dinge zu tun. Bezogen auf die Kommunikation mit unterschiedlichen elektronischen Medien sieht Prof. Schlag die Motivation in der sozialen Anerkennung. Der Verzicht, sich aus dem fortlaufenden Austausch herauszunehmen und auf soziale Aufmerksamkeit zu verzichten, erscheint als ein nicht zumutbarer Verzicht, ein Verlust an Lebensintensität. Mit der umfassenden und mobilen Verfügbarkeit von sozialen Medien steigt jedoch auch die empfun-

dene Verpflichtung, immer mitzumachen – bei Strafe eines Verlusts an sozialer Bedeutung, an sozialer Identität. Diese Gefahr gilt es zu vermeiden – die Kontrolle der Gefahren aus einer nur beiläufigen Überwachung des Verkehrsgeschehens scheint ja nebenher zu gelingen.¹

Parallel hierzu verändert sich derzeit die Bedienung und Ergonomie der Kraftfahrzeuge grundlegend. Wurden bisher die für die Fahraufgabe wichtigen Grundfunktionen über klassische Schalter oder Bedienhebel bedient, so erfolgt zunehmend eine Verlagerung und Integration der Bedienelemente in die in den Fahrzeugen verbauten Touchscreens.

Die Bedienabläufe sind grundsätzlich mit denen eines Tablet-PCs vergleichbar. So findet sich teilweise die von verschiedenen Betriebssystemen her bekannte Menüstruktur wieder. In der Praxis bedeutet dies, dass bestimmte Funktionalitäten des Fahrzeuges erst in einem Untermenü verändert werden können. Soweit es sich hierbei um Grundeinstellungen des Fahrzeuges, wie z.B. Öffnungswinkel der elektrischen Heckklappe, Schließ- und Beleuchtungsroutinen oder ähnliche Funktionalitäten handelt, die während der Fahrt nicht verändert werden müssen, ist dies unproblematisch, da sie nicht in unmittelbarem Bezug zum Fahrvorgang stehen.

Zunehmend werden aber auch diese Grundfunktionen der Fahrzeugbedienung in die größer werdenden Bildschirme mit Bedienoberfläche verlagert und hier mit der Bedienung von Kommunikations- und Navigationsfeatures zusammengeführt. Je nach Herstellerphilosophie führt dies zu einer Konzentration von Bedienvorgängen auf dem Touchscreen, woraus sich eine sehr komplexe Bedienung ergibt. Eine intuitive Bedienung ist in diesen Fällen kaum noch möglich.

* Bis zum 31.07.2019 war der Verfasser im Amt eines LPD Referatsleiter für polizeiliche Verkehrsangelegenheiten im Ministerium des Innern NRW, derzeit leitet er den Arbeitskreis Verkehr der Gewerkschaft der Polizei (Landesbezirk NRW). Im Rahmen eines Gestattungsvertrages arbeitet der Autor mit der TH Ingolstadt zu Themenstellungen der AIT und Unfallforensik zusammen.

1 Prof. Schlag, DVR Schriftenreihe 20 – Silent Killer – Wie kann die Unfallgefahr »Ablenkung im Straßenverkehr« verringert werden?.

Zur Bedienung muss der Fahrzeugführer auf den Bildschirm blicken und seine Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen abwenden. Erfolgt die Bedienung in einer nach Funktionsgruppen gegliederten Menüstruktur, so kann dies dazu führen, dass auch für die Fahraufgabe bedeutsame Funktionalitäten in Untermenüs abgebildet werden, was in der Praxis eine noch längere Ablenkungsphase darstellt.

Stellt man diese Ablenkung nun in den Kontext zu den bekannten Fakten, die belegen, dass bei einer Blickabwendung von nur 1 Sekunde bei 40 km/h 11,1 m, bei 80 km/h 22,2 m und bei 130 km/h 36,1 m im Blindflug zurückgelegt werden und neben dem fehlenden Blickkontakt auf die Fahrbahn Defizite beim Einhalten der Fahrspur oder vergleichbare Unsicherheiten zu beobachten sind, wird die Problemstellung deutlich.

Bisher haben Entwicklungen bei der Gestaltung der Fahrzeugbedienung gezeigt, dass die Bemühungen der Fahrzeugindustrie um eine benutzerfreundliche Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstelle erfolgreich waren. Weiterhin fließen viele Aspekte der Unfallforschung der Fahrzeughersteller und deren Zulieferer in die Konzeption neuer Fahrzeuge ein und Fahrdynamiksysteme und Sicherheitsassistenten wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

Bei der Integration, der auf einen Touchscreen basierenden Bedienung, scheint dies aber nicht bei allen aktuellen Lösungen der Fall zu sein.

Viel Licht wenig Knöpfe. Bei Klimabedienung und Infotainment ist Ablenkung vorprogrammiert.²

Der erstrebte Mehrwert für die Verkehrssicherheit wird durch eine solche, zuweilen auch unlogische, Fahrzeugbedienung und die daraus resultierende Ablenkung von der Fahraufgabe aufgezehrt.

Die Gründe für eine auf Touchscreens basierende Fahrzeugbedienung sind vielfältig. Zum einen treffen sie aus Marketingaspekten den Zeitgeist der »Generation Smartphone«, zum anderen wird die Bedienung moderner Kraftfahrzeuge immer komplexer, so dass auf diesem Weg die Anzahl der Bedienelemente im Fahrzeug sinnvollerweise reduziert wird. Hinzukommt, dass eine solche Bedienung gegenüber einer Vielzahl klassischer Schalter und Bedienelemente kostengünstiger und vor allem updatefähig ist und damit das Spektrum für Over-the-Air-Updates erweitert.

Im Kontext mit der Elektromobilität ergeben sich grundsätzlich weitere konstruktive Vorteile bei der Implementierung einer solchen Bedienstruktur.

Das Fatale dabei ist, dass der Fahrzeugführer, wie von Professor Schlag dargestellt, die Fahraufgabe als leicht bewertet, wobei diese Selbsteinschätzung durch automatisierte Abläufe beim Führen eines Fahrzeuges bestärkt wird. Im Ergebnis fehlt das Gefahrenbewusstsein für die durch die Bedienung verursachte Ablenkung.

II. Rechtslage

Die Rechtsprechung hat diese Problematik erkannt. Gem. § 23 Abs. 1a StVO darf der Fahrzeugführer ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, nur benutzen, wenn

hierfür das Gerät weder aufgenommen noch gehalten werden muss. Weiterhin verlangt die Vorschrift, dass nur eine Sprachsteuerung und Vorlesefunktion genutzt wird oder zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.

Geräte im Sinne des Satzes 1 sind Geräte der Unterhaltungselektronik oder Geräte zur Ortsbestimmung, insbesondere Mobiltelefone oder Autotelefone, Berührungsbildschirme, tragbare Flachrechner, Navigationsgeräte, Fernseher oder Abspielgeräte mit Videofunktion oder Audiorekorder.

Auch wenn elektronische Geräte zur Bedienung von Funktionalitäten, die der unmittelbaren Fahraufgabe zugerechnet werden im § 23 Abs. 1 a StVO nicht explizit genannt sind, hat das OLG Karlsruhe sich hier eindeutig positioniert und einen Fahrzeugführer wegen eines Verstoßes verurteilt. In diesem Fall befuhr der Betroffene bei starkem Regen eine Bundesstraße. Um ein schnelleres Wischintervall des Scheibenwischers einzustellen, musste der Betroffene bei seinem Fahrzeug zunächst mehrfach den Berührungsbildschirm (Touchscreen) des Fahrzeugs bedienen. Durch die Blickabwendung von der Straße kam der Betroffene von der Fahrbahn ab und kollidierte in einer Böschung mit einem Netzknotenstationierungszeichen und Bäumen. Das OLG hat seine Verurteilung wegen Verstoßes gegen § 23 Abs. 1a StVO bestätigt. Der Begriff des Berührungsbildschirms werde in § 23 Abs. 1a Satz 2 StVO als Beispiel für ein elektronisches Gerät ausdrücklich genannt. Der Geschwindigkeitsregler des Scheibenwischers als solcher sei zwar kein elektronisches Gerät, welches der »Kommunikation, Information oder Organisation« diene. Dieser sei jedoch in den Touchscreen des Fahrzeugs fest eingebaut, welcher weitere Funktionen – etwa ein Navigationssystem – beinhalte. Dieser Touchscreen könne jedoch nur einheitlich und nicht für jede Funktion einzeln betrachtet werden.³

Insoweit gilt es hier auch die Rolle der Verkehrspolitik zu betrachten, da hier derzeit nur der Fahrer für die Nutzung einer ablenkenden Fahrzeugbedienung haftet.

Prof. Dr. jur. Dieter Müller unterstreicht die Bindung der Verkehrspolitik in ihren Funktionen als Legislative und Exekutive an die Schutzpflicht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, die Menschenrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit umfassend zu schützen. Sie muss daher gesetzgeberisch bzw. im Rahmen des Verwaltungshandelns präventiv und repressiv im Sinne einer Berücksichtigung der diversen Implikationen des Verkehrsrechts durch das Phänomen »Ablenkung« tätig werden. Wie sie dies umsetzen sollte, bedarf einer Erforschung vorhandener gesetzgeberischer Möglichkeiten, bevorzugt beauftragt und begleitet durch die Experten der Bundesanstalt für Straßenwesen.⁴

² Markus Schönfeld, Autozeitung Heft 25, 24.11.2021.

³ OLG Karlsruhe, Beschl. v. 27.03.2020 – 1 Rb 36 Ss 832/19.

⁴ Ablenkung im Straßenverkehr als Problem des Verkehrsrechts, Prof. Dr. jur. Dieter Müller DVR Schriftenreihe 20 – »Silent Killer – Wie kann die Unfallgefahr »Ablenkung im Straßenverkehr« verringert werden?».