

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 Knappe
Sabrina Schönrock

Mit Beiträgen zur Corona-Pandemie

AUS DEM INHALT

Aufsätze

Baldauf

Die Meldepflicht gem. § 2 Abs. 12 StVG bei charakterlichen Mängeln – Erkenntnisse aus einem Praxistest im Freistaat Sachsen

S. 277

Wollgramm

Automotive IT (AIT) und ihre Auswirkungen auf die Polizei

S. 285

Günther

Kennzeichen an Fahrrädern – Visuelle Grenzen der Ablesbarkeit

S. 291

Huppertz

Zulassungsrechtliche Voraussetzungen zum Gebrauch ausländischer e-Tretroller in Deutschland

S. 297

Laub

Privates veranlasstes Abschleppen – von erlaubter Selbsthilfe bis zum erwerbsmäßigen »Abschlepp-Betrug«

S. 301

Müller

Verstöße gegen die Kfz-Zulassungspflicht durch ausländische EU-Staatsbürger mit Wohnsitz in Deutschland

S. 304

Aus der Praxis

Rebler

Hinausragen der Ladung i.S.d. § 22 StVO: Von wo ab ist zu messen?

S. 306

Heft 7
Juli 2021
Seiten 277–320
112. Jahrgang
Art.-Nr. 56244107
PVSt 5624

7

Carl Heymanns Verlag

INHALT 7 · 2021

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

mit diesem Heft möchten wir Ihnen einen tieferen Einblick in aktuelle Themen der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit vermitteln.

In unserem Aufsatzteil finden Sie in diesem Monat zahlreiche Beiträge, die auf bislang zu Unrecht in der verkehrspolizeilichen Diskussion vernachlässigte Themenbereiche eingehen.

Den Spitzenaufsatz bildet eine verkehrsrechtliche Darstellung zur gesetzlichen Mitteilungspflicht des § 2 Abs. 12 StVG, die durch *Ricardo Baldauf* im Rahmen seiner an der DHPol geschriebenen Master-Thesis kritisch in deren Praxisanwendung überprüft wurde. Ihm ging es um den polizeilich gewonnenen Verdacht charakterlicher Fahreignungsmängel und deren Sachbearbeitung, auch und gerade in Zusammenarbeit mit den Fahrerlaubnisbehörden. Seine mittels einer großen methodischen Vielfalt ermittelten und de facto für die Verkehrssicherheit niederschmetternden Forschungsergebnisse dürften problemlos auf fast alle Bundesländer übertragen werden können, mit Ausnahme wohl des Freistaates Bayern, der in der Anwendung dieser für die intrabehördliche Zusammenarbeit so wichtigen Vorschrift bundesweit führend sein dürfte.

Dem aktuellen Trend der »Automotive IT« spürt *Rüdiger Joachim Wollgramm* nach, indem er die Bedeutung dieses innovativen und hochkomplexen Sachgebiets aus Sicht der Polizei aufschlüsselt. Dabei ordnet und erklärt er zunächst die Begrifflichkeiten in ihren diversen technischen und praktischen Zusammenhängen, ehe er sich der praktischen Bedeutung dieser Themenfelder für die polizeiliche Arbeit insbesondere in der Verkehrsüberwachung und -unfallaufnahme widmet.

In einem weiteren innovativen Beitrag betrachtet *André Günther* eine mögliche Kennzeichenpflicht für Fahrräder. Dieser Beitrag zur Grundlagenforschung untersucht die tatsächlichen Möglichkeiten und Grenzen der visuellen Wahrnehmung von Fahrradkennzeichen aus dem Blickwinkel der Verkehrsüberwachung und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur möglichen Umsetzung eines solchen, sicherlich nicht nur aus dem Blickwinkel der zahlreichen Verstöße von Radfahrern gegen die Strafvorschrift des § 142 StGB sehr sinnvollen verkehrspolitischen Vorhabens.

Der wohl bekannteste, in dieser Ausgabe vertretene Fachautor, *Bernd Huppertz*, reüssiert in »Die POLIZEI« mit einem Beitrag über die zulassungsrechtlichen Voraussetzungen zum Gebrauch ausländischer e-Tretroller auf deutschen Straßen. Er beginnt dabei zunächst mit einem Überblick über die Rechtslage in unseren Nachbarstaaten und kommt über eine Betrachtung der völkerrechtlich allgemeingültigen Grundlagen des Wiener Abkommens zu einer interessanten Bewertung des Zulassungsrechts der FZV.

Welche Rechtsfragen die Polizei bei privat veranlassten Abschleppaufträgen beschäftigen können, behandelt *Ludwig Laub* in seinem Aufsatz. Er klopft in diesem Zusammenhang zunächst die zivilrechtlich nach BGB zu beurteilenden Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen privater Abschleppaufträge ab und kommt dann zwanglos zu dem ungleich spannenderen Problem möglicher Betrugshandlungen gegenüber den Fahrzeugbesitzern.

Auch der Schriftleiter dieser Zeitschrift und Schreiber dieser Zeilen findet sich mit einem kleinen Beitrag über die möglichen Verstöße gegen die Kfz-Zulassungspflicht, begangen durch ausländische EU-Staatsbürger mit Wohnsitz in Deutschland, in dieser Zeitschrift wieder.

In unserer Rubrik »Aus der Praxis« stellen wir regelmäßig Themen dar, die sich durch besondere Praxisrelevanz auszeichnen – wie der Beitrag von *Adolf Rebler*, der verkehrsjuristisch die Frage klärt, von wo ab am Fahrzeug das Hinausragen der Ladung tatsächlich zu messen ist. Er klärt diese für die Verkehrsüberwachung wichtige und die korrekte Anwendung des Bußgeldrechts bedingende Frage vor dem Hintergrund der historischen Auslegung nach dem Willen des Verordnungsgebers.

Thematisch einschlägige Pressemitteilungen, zwei kommentierte Gerichtsentscheidungen des BVerfG und des BVerwG sowie sechs Rezensionen verkehrsrelevanter Bücher sollen den für Sie zubereiteten Lesestoff abrunden.

Weiterhin viel Freude bei der Lektüre unserer Zeitschrift wünscht Ihnen im Hochsommer 2021

Ihr *Dieter Müller*

Aufsätze

- Die Meldepflicht gem. § 2 Abs. 12 StVG bei charakterlichen Mängeln – Erkenntnisse aus einem Praxistest im Freistaat Sachsen
von Ricardo Baldauf, Waldheim/Sa. **S. 277**
- Automotive IT (AIT) und ihre Auswirkungen auf die Polizei
von Rüdiger Joachim Wollgramm, Neuss **S. 285**
- Kennzeichen an Fahrrädern – Visuelle Grenzen der Ablesbarkeit
von Dr. André Günther, Berlin **S. 291**
- Zulassungsrechtliche Voraussetzungen zum Gebrauch ausländischer e-Tretroller in Deutschland
von Bernd Huppertz, Köln **S. 297**
- Privates veranlassetes Abschleppen – von erlaubter Selbsthilfe bis zum erwerbsmäßigen »Abschlepp-Betrug«
von Ludwig Laub, Östringen-Odenheim **S. 301**
- Verstöße gegen die Kfz-Zulassungspflicht durch ausländische EU-Staatsbürger mit Wohnsitz in Deutschland
von Prof. Dr. Dieter Müller, Bad Dürrenberg **S. 304**

Aus der Praxis

- Hinausragen der Ladung i.S.d. § 22 StVO: Von wo ab ist zu messen?
von Dr. Adolf Rebler, Regensburg **S. 306**

Aktuelles

- Pressemitteilung zur Entscheidung des Bayerischen Verfassungsgerichtshofs vom 16.11.2020 **S. 307**
- Pressemitteilung des DVR vom 12.03.2021 **S. 308**
- VMK Beschlüsse vom 14./15.10.2020 **S. 308**
- DEKRA Pressemitteilung vom 26.11.2020 **S. 310**
- Pressemitteilung BVerwG vom 04.12.2020 **S. 312**
- Pressemitteilung OLG Dresden vom 25.11.2020 **S. 313**

Rechtsprechung

- Pressemitteilung BVerfG vom 15.12.2020, Beschl. v. 12.11.2020 – 2 BvR 1616/18 (Rohmessdaten), mit Anmerkung Müller **S. 313**
- Pressemitteilung BVerwG vom 17.03.2021, Urt. v. 17.03.2021 – 3 C 3.20 (MPU bei Alkohol ohne Ausfallerscheinungen), mit Anmerkung Müller **S. 316**

Buchbesprechungen

- Staatshaftung und Corona. Frank Tholl. 1. Aufl. 2021
Prof. Dr. Dieter Müller **S. 318**
- Öffentliche Straßen, Sauthoff, Michael
Dr. Adolf Rebler **S. 318**
- Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, begründet von Erich Göhler
Prof. Dr. Dieter Müller **S. 318**
- OWiG Kommentar, Benjamin Krenberger und Carsten Krumm
Prof. Dr. Dieter Müller **S. 319**
- Regulierung von Verkehrsunfällen, Rüdiger Balke, Oliver Just, Gesine Reiser, Philipp Schulz-Merke
Prof. Dr. Dieter Müller **S. 319**
- Verkehrsrecht, Karl-Peter Conrads und Bernd Brutscher
Prof. Dr. Dieter Müller **S. 320**

Impressum **III**

Automotive IT (AIT) und ihre Auswirkungen auf die Polizei

von Rüdiger Joachim Wollgramm, Neuss*

Die Verkehrsinfrastruktur und ihre Fahrzeuge erleben derzeit einen Wandel, wie es ihn seit der Erfindung des Verbrennungsmotors und seines Siegeszugs nicht mehr gegeben hat. Man darf hier getrost von einem Megatrend sprechen, der von einer hohen Dynamik und Innovationsfrequenz geprägt ist. Zentrale Eckpunkte auf dem Weg zum assistierten bzw. autonomen Fahren und dem Mobilitätswandel sind Digitalisierung, Konnektivität, alternative Antriebe und neue Mobilitätsmodelle. Die Digitalisierung der Fahrzeuge und des Verkehrsraumes und ihre Einbeziehung ins Internet der Dinge und das Web 2.0 schreiten mit großen Schritten voran. Das Fahrzeug ist kein in sich geschlossenes und autarkes System mehr, sondern hat sich mit seinem Nutzer vom Konsumenten (Verkehrsinformationen) zum Prosumenten entwickelt, der zum Informationsangebot im WEB beiträgt. Dieser Beitrag erfolgt bewusst, aber auch unbewusst ohne dabei tatsächlich den Adressaten der übermittelten Daten zu kennen. Derzeit kann man unterstellen, dass dieser Umstand einem Teil der Fahrzeugnutzer nicht, oder nur marginal bewusst ist. Absender dieser Daten ist das Fahrzeug mit seinen festverbauten SIM-Karten, Navigations- oder Entertainmentssystemen, aber gleichermaßen der Nutzer mit seiner mitgeführten Kommunikationselektronik. Das Fahrzeug bezieht seine übermittelten Daten aus den im Fahrzeug verbauten Sensoren, Scanner, Kameras und Baugruppen einschließlich des Navigations- und Entertainmentequipments.

I. Konnektivität

Die Konnektivität ermöglicht es, Autos sowohl untereinander, als auch mit der Infrastruktur zu vernetzen. Für die Auto-zu-Auto-Kommunikation sind die englischen Bezeichnungen Car-to-Car (C2C) oder Vehicle-to-Vehicle (V2V) gebräuchlich. Bei der Kommunikation mit der Infrastruktur spricht man häufig von Car-to-Infrastructure (C2I) oder Vehicle-to-Infrastructure (V2I). Diese Vernetzung ist sowohl per WLAN wie auch per Mobilfunk möglich. Ursprünglich wurde der WLAN-Standard 802.11p favorisiert, auch pWLAN oder ITS-G5 genannt. Dieser Standard wurde eigens für den Zweck entwickelt alle Arten von Kommunikation von Fahrzeugen untereinander sowie von Fahrzeugen mit der Verkehrsinfrastruktur in der Umgebung zu ermöglichen. Mittlerweile sind die Mobilfunknetze so leistungsfähig und weisen nur noch geringe Latenzzeiten auf, so dass sicherheitskritische Daten auch über diesen Weg übertragen werden können.

Unabhängig von der Übertragungsart kann prognostiziert werden, dass die Nutzung der in diesen Technologien steckenden Möglichkeiten, einhergehend mit der Evolution bei den Assistenzsystemen, die Verkehrssicherheit bei entsprechender Marktdurchdringung deutlich steigern werden. Große Potentiale stecken dabei in der Nutzung des Prinzips der Schwarmintelligenz.

Gefahrenstellen, Kollisionsgefahren, »harte« Stauenden oder Einsatzmittel mit Sonderrechten können so signalisiert werden, lange bevor sie in Sicht- oder Hörweite sind.

Eine leistungsfähige Luftschnittstelle ermöglicht Over-the-Air-Updates, mit denen nicht nur Updates der Fahrzeugsoftware, sondern auch das Aufspielen oder Freischalten von neuen Sonderausstattungen möglich ist.

II. Hochassistiertes und autonomes Fahren

Um das »Autonome Fahren« ist es medial etwas ruhiger geworden, dennoch wird hier die Entwicklung konsequent fortgeführt. Die Bundesregierung definiert in der »Strategie für das automatisierte und vernetzte Fahren« unter anderem das Ziel, dass Schlüsseltechnologien der Mobilität 4.0 in Deutschland entwickelt, erforscht, getestet und produziert werden. In absehbarer Zeit wird mit der Zulassung der ersten Level 3 – Fahrzeuge zu rechnen sein. Tatsächlich sind schon Fahrzeuge auf dem Markt, die über die entsprechende Technologie verfügen, die jedoch aus rechtlichen Aspekten nicht freigeschaltet ist.

Entgegen der Fortschritte im Bereich der Fahrzeugtechnik ließen die erforderlichen Regularien auf sich warten. Mitte des Jahres 2020 hat sich das Weltforum für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften der Vereinten Nationen (UN-ECE) diese Regulierungslücke geschlossen und entsprechende internationale Vorschriften für das autonome Fahren verständigt.

Damit ist grundsätzlich der Weg für die Zulassung für Level 3 des autonomen Fahrens und den »Aktiven Spurhalte-Assistenten« eröffnet. Nach der aktuellen Rechtslage muss der Fahrzeugführer/in die Assistenzsysteme dauerhaft überwachen und sofort eigeninitiativ eingreifen, um die Kontrolle über das Fahrzeug bei Bedarf ohne Zeitverzögerung wieder zu übernehmen. Dies definiert den aktuell zugelassenen Level 2.

Der Level 3 wird dem Fahrzeugführer gestatten, die Systeme nicht mehr dauerhaft überwachen zu müssen und erst mit einem Zeitverzug einzugreifen, wenn er durch das Fahrzeug dazu aufgefordert wird. Unterbleibt diese Interaktion innerhalb von 10 Sekunden, kommt das Fahrzeug selbstständig zum Stillstand.

Bei genauer Betrachtung gestatten die neuen Vorschriften der UN-ECE den sogenannten Autobahnassistenten, das heißt in Verbindung mit Spurhaltesystemen (Automated Lane Keeping System ALKS) ist der beschriebene Fahrzustand auf Straßen mit baulicher Trennung der Richtungsfahrbahnen und ohne Fußgänger- und Fahrradfahrerverkehre zugelassen. Die Nutzung ist auf eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h begrenzt.

Dieses Regelwerk der UN-ECE ist seit Januar 2021 in Kraft, entwickelt allerdings keine verbindliche Rechtswirkung, solange nicht die Umsetzung in EU- bzw. Landesrecht erfolgt ist. Hier bedarf es der Umsetzung in der EU, da Fahrzeuge in der Europäischen Union vor der Zulassung einer Genehmi-

* 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.

gung durch die jeweiligen Behörden bedürfen. Dies regelt die EU in der Verordnung (EU) 2018/858, die wiederum auf die einschlägigen Vorschriften der UN-ECE verweist. Diese Umsetzung ist bisher noch nicht erfolgt, jedoch zeitlich absehbar, da außereuropäisch in verschiedenen Staaten, darunter Japan, eine Umsetzung bereits erfolgt.

Damit geht erstmalig die Verantwortung auf die Maschine über, vorausgesetzt das System erkennt einen übernahmefähigen Fahrer im Auto. Kann das System dies nicht ausreichend sicher detektieren, erfolgen an Intensität zunehmende Warnmeldungen. Bleibt eine Reaktion darauf aus, muss der Assistent den Fahrer nach spätestens 15 Sekunden zur Übernahme auffordern.

Faktisch wird sich der Fahrzeugführer weiterhin überwiegend dem Verkehrsgeschehen vor dem Auto zuwenden müssen, was bedeutet, dass zwar die Befassung mit E-Mails, die Nutzung von Messenger Diensten oder das Betrachten eines Films über fest installierte Infotainmentsysteme des Autos zulässig sein dürfte, nicht jedoch das Schlafen.

Hochassistiertes Fahren mit Hilfe des Laserscanners unterhalb der Motorhaube in Kombination mit den Front-Eckradaren und der anschließenden Datenfusion im zentralen Steuergerät (zFAS) soll der Staupilot diese Situation beherrschen und wie ein menschlicher Fahrer reagieren. Selbstständiges Anhalten und Anfahren sowie Lenken im Stau ist bei vielen Autos schon Standard und funktioniert bereits zuverlässig. Bei der neuen Fahrzeuggeneration, z.B. der S-Klasse von Mercedes Benz, wird dem Fahrer ermöglicht sich vom Fahrgeschehen abzuwenden und dem Fahrzeug die Fahraufgabe zu überlassen. Der Sprung vom teilautomatisierten (Stufe 2) zum hochautomatisierten Fahren (Stufe 3) mag dem Endverbraucher und Fahrer nicht groß erscheinen. Doch für die Entwickler bedeutete er einen riesigen Entwicklungsschritt.

Der rückwärtige Verkehr wird bei diesen Fahrzeugen nicht nur mit Multimode-Radaren überwacht, sondern auch mit einer Kamera am oberen Rand der Heckscheibe. Diese soll in Verbindung mit einem Mikrofon bspw. herannahende Einsatzfahrzeuge mit Blaulicht und Martinshorn erkennen.

III. Ergonomie

An dieser Stelle ein kurzer Exkurs zur Ergonomie im Zeichen der Digitalisierung. Aus unterschiedlichen Aspekten suchen viele Fahrzeughersteller ihr Heil in der Fahrzeugbedienung über Touchscreen. Die Auswirkungen für die Verkehrssicherheit sind zweifelhaft. Nach Auffassung der Rechtsprechung erfordert die Bedienung von wichtigen Fahrzeugfunktionen über den Bildschirm mit entsprechenden Untermenüs zu viel Aufmerksamkeit. Demnach fällt der Touchscreen zur Fahrzeugbedienung unter die Kategorie »elektronisches Gerät«, und damit unter den sogenannten Handyparagrafen § 23 StVO. Man sollte erwarten können, dass den Entwicklern klar ist, dass sie die Bedienung eines Kraftfahrzeuges und nicht die einer Spielkonsole designen und konfigurieren.

IV. Alternative Antriebstechnologien

Antriebsseitig werden die nächsten Jahre durch einen Mix bekannter Verbrenner Technologien, einschließlich Gas als Treibstoff, und Fahrzeugen mit unterschiedlichen Antriebskonzepten der Elektromobilität, Mild Hybrid (mHEV) Voll-

hybrid (sHEV). Plug-in Hybrid (PHEV) Elektroauto mit Batterie (BEV) und Elektroauto mit Brennstoffzelle (FCEV) geprägt sein werden. Das von der EU angestrebte Verbrennerverbot für das Jahr 2025, das auch das Ende des PHEV bedeutet hätte, scheint abgemildert zu werden.

Elektrifizierte Antriebe sind gekennzeichnet durch geringe Geräuschemission, einen optimalen Drehmomentverlauf und damit einem hohen Beschleunigungsvermögen. Der Weg zur Elektromobilität führt zu weiteren Datenübertragungen. Die Ladeinfrastruktur benötigt eine Authentifizierung des Nutzers. Weiterhin ist die Übertragung des Status des Ladepunktes, des Zählerstandes, der Abrechnungsinformationen, des Lastmanagements und nicht zuletzt des Zustands der Traktionsbatterie angedacht. Dies ist nur über eine entsprechende Netzwerkarchitektur mit einem Backendserver zu realisieren, der Informationen speichert bzw. zur Verfügung stellt.

V. Datenkrake Kraftfahrzeug

Fakt ist, dass das Fahrzeug sich nicht nur zu einem IT-Endgerät sondern auch zu einer Datenkrake entwickelt hat. So landen umfassende Daten auf den Backendservern von Fahrzeugherstellern, Zulieferern oder Internetsriesen. Dieser Trend wird durch die Integration von Alexa und Co. in Kraftfahrzeuge weiter verstärkt. Der Wert dieser Daten ist mittlerweile fester Bestandteil der Wertschöpfungsketten der Industrie.

War das Kraftfahrzeug früher ein in sich geschlossenes autarkes System, so ist der rollende Computer heute so offen und verletzlich wie andere IT-Endgeräte. Grundsätzlich besteht der Anspruch, dass hochassistierte oder autonome Fahrzeuge auch autark, also ohne online zu sein, sicher fahren können. Andererseits ist derzeit der Trend zu beobachten, der vom Marketing intensiv positiv beworben wird, das Fahrzeug umfänglich mit internetbasierten Diensten – auch unter Einbeziehung des Smartphones – auszustatten. Mit solchen Ausstattungen steigt naturgemäß die Gefahr von Cyberangriffen auf Fahrzeug oder Infrastruktur.

Über festverbaute SIM-Karten in den Fahrzeugen werden regelmäßig Daten wie der Standort an den Fahrzeughersteller ggf. auch Zulieferer übertragen. Im Fahrzeuginneren haben Sprachsteuerung und Systeme zur Überwachung der Vitalität oder Fahrer Verfügbarkeit Einzug gehalten. Für Letztere werden von den Herstellern in der Regel Innenraumkameras verbaut. Diese fertigen derzeit keine klassischen Bildaufnahmen, sondern dokumentieren nur definierte Verhaltensmerkmale, etwa des Kopfes oder der Augenlider. Ähnliche Systeme sind schon von der Müdigkeitserkennung bekannt. Schon aus Gründen der Verkehrssicherheit, aber auch aus Aspekten der Produkthaftung, wird mit Einzug der höheren Stufen des automatisierten Fahrens der Fahrer immer intensiver überwacht werden müssen, insbesondere bei kritischen Situationen, die seine Übernahme erfordern. Erfolgt diese nicht, sollen visuelle Aufforderungen über das Kombiinstrument eingespielt werden. Ob es hier tatsächlich nur bei einer Infrarot-Fahrerkamera bleibt, die Blick und die Kopffosition des Fahrers verfolgt, um sicherzustellen, dass dessen Aufmerksamkeit gewährleistet ist, wird die Zukunft zeigen. Aus dem Ausland bekannt gewordenen Fehlverhalten von Fahrzeugführern hochassistierter Fahrzeuge hat die Verantwortlichen der Fahrzeug- und Zuliefererindustrie, auch mit Blick auf eine mögliche Produkthaftung, zu Recht sensibilisiert.