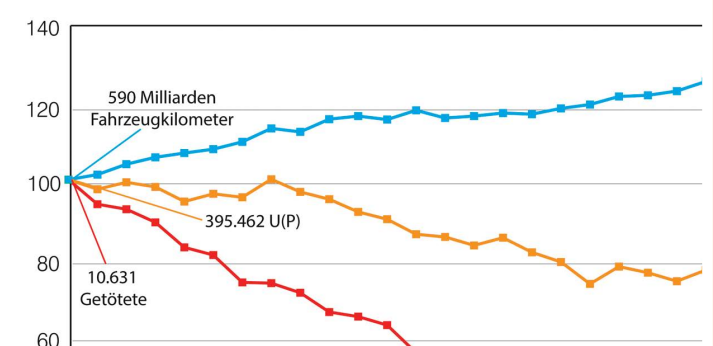
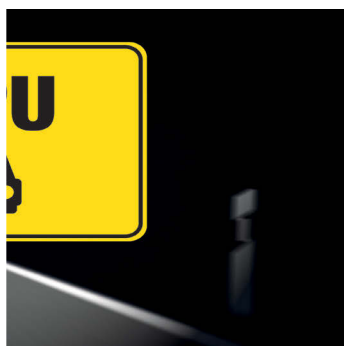
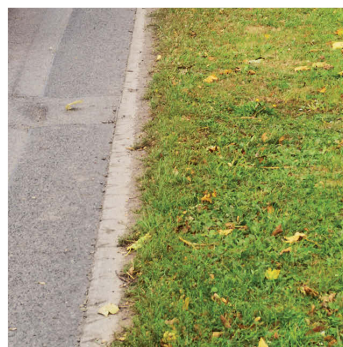
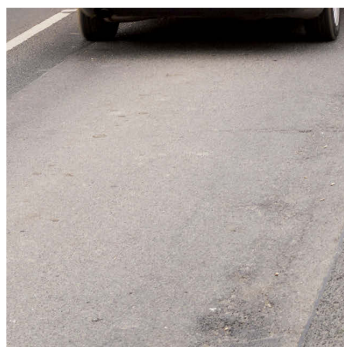
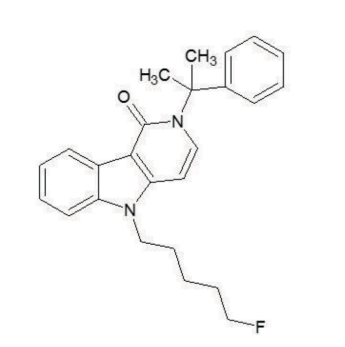
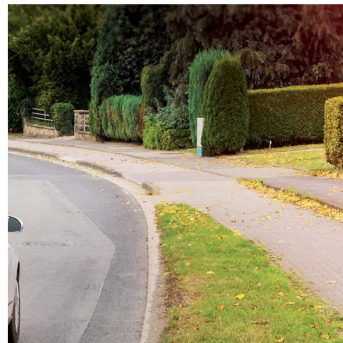



Deutscher Verkehrsgerichtstag
Ausgabe zum Deutschen Verkehrsgerichtstag 2019



siert für: Peter Schlanstein, Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e.V. (VOD) am 05.05.2020



Fahreignungsdiagnostik
Theoriegeleitete Validierung von Testverfahren

Fahrsicherheit
Nachweis von NPS

Fahrerlaubnisrecht
Cannabiskonsum kontra Verkehrssicherheit

Kleine Knöllchen passen nicht zu großen Gefahren

Peter Schlanstein und Wilfried Echterhoff

Alle Verkehrsteilnehmer sind dem historisch gewachsenen Lebensbereich des Straßenverkehrs mehr oder weniger ausgeliefert, doch nur wenige machen sich klar, dass Leben und Tod im Straßenverkehr eine geringere Distanz als eine Sekunde haben können. Modellberechnungen und Kenntnisse aus der Trauma-Biomechanik dokumentieren die Folgen der Geschwindigkeit bei Straßenverkehrsteilnehmern. Je nach Verkehrssituation existieren in Abhängigkeit von der gefahrenen Situation unterschiedliche Schädigungspotenziale. Dort, wo Kollisionen mit Fußgängern möglich sind, ist die gefahrene Geschwindigkeit rechtlich anders zu bewerten als in Situationen, die ausschließlich Kraftfahrzeugen vorbehalten sind. Dies muss mehr als bisher auch für die Sanktionierung von Verstößen gelten. Eine Systematisierung und Typisierung von Verkehrssituationen und gefahrenen Geschwindigkeiten ermöglicht eine rechtliche Bewertung, die Eingang in die Temporegelung wie auch in die Überwachungs- und Verfolgungspraxis finden sollte. Eine solche Betrachtung ist insbesondere deshalb bedeutsam, weil die Zahlen der bei Verkehrsunfällen ums Leben gekommenen Menschen sowie der Verletzten in Deutschland seit 2010 kaum noch zurückgehen.

Small fines do not match big hazards

All road users are more or less at the mercy of the historically grown area of life of road traffic, but only a few realize that life and death in road traffic might have a distance of less than one second. Model calculations and knowledge from trauma biomechanics are proving the consequences of speed for road users. In every specific situation different damage potentials according to the circumstances exist. If collisions with pedestrians are possible the driven speed should be rated differently from situations reserved exclusively for motor vehicles. This specification must also apply to fines – more than in the past. A systematization and typification of traffic situations and driven speeds might enable a legal evaluation, which should find its way into speed regulation as well as into control and prosecution. Such an examination is particularly important because the number of people killed and injured within traffic accidents has hardly decreased in Germany since 2010.

Aktueller Zustand

Die einen halten sie für ein notwendiges Übel, die anderen für ein ständiges Ärgernis: Verkehrskontrollen sind häufig Auslöser kontroverser Diskussionen. Fast schon reflexartig fallen bei Gesprächen rund um die Überwachung Begriffe wie Abzocke, Gängelung und Schikane.

Die Experten sind sich allerdings einig, dass flächendeckende Kontrollen im Straßenverkehr sowie das konsequente Ahnden von Delikten die Sicherheit auf den Straßen deutlich erhöhen. Denn Unfälle sind in der Regel keine schicksalhafte, unvermeidbare

Nebenerscheinung des Straßenverkehrs, sondern in den meisten Fällen Folgen vermeidbaren menschlichen Fehlverhaltens im Rahmen der historisch gewachsenen baulich-technischen und rechtlichen Bedingungen. Zu den häufig ausschlaggebenden Verhaltensfehlern zählen neben Verkehrsverstößen wie überhöhter Geschwindigkeit u. a. Ablenkung durch Smartphones, Trunkenheit im Verkehr oder Beeinflussung durch Drogen. Insgesamt resultieren Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden zu einem hohen Anteil von über 90 Prozent aus der Nichtbeachtung von Verkehrsvorschriften.¹ Ohne Kontrolle und Sanktionen würden sich nach Meinung von Verkehrspsychologen permanente unfallträchtige Verstöße nicht im erforderlichen Maße vermeiden lassen.²

Ziel der polizeilichen Überwachung der Regelbefolgung und der Sanktionierung bei Verstößen ist es zuvörderst, Verkehrsunfälle und schwere Unfallfolgen zu verhindern und somit die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten. Denn die Befürchtung, bei Fehlern entdeckt und sanktioniert zu werden, soll von einem regelwidrigen Verhalten spezial- wie generalpräventiv abschrecken.

Dass sich die Begehung von Regelverstößen für am Verkehr Teilnehmende nicht lohnen soll, verlangt schon § 17 Abs. 4 OWiG mit der Forderung, dass die „Geldbuße ... den wirtschaftlichen Vorteil, den der Täter aus der Ordnungswidrigkeit gezogen hat, übersteigen [soll]“. Deshalb müssen z. B. bei einem Tempoverstoß die zu erwartenden Konsequenzen (Bußgeld pp.) eines Verstoßes die wahrgenommenen Vorteile (insbesondere Zeitersparnis oder auch Freude an der Beschleunigung bzw. Geschwindigkeit) überschreiten, sodass die Kosten der Sanktion den individuellen Nutzen, wie den vermeintlichen Vorteil des schnelleren Fahrens, übertreffen³, u. U. sogar durch Überschreiten der

■ Dokumentation

Schlanstein, P.; Echterhoff, W.: Kleine Knöllchen passen nicht zu großen Gefahren, Z. f. Verkehrssicherheit 65, (2019) Nr. 1, S. 34

■ Schlagwörter

Generalprävention, Verkehrsunfallfolgen, Geschwindigkeit, Schädigungspotenzial, Sanktionen

¹ Vgl. Statistisches Bundesamt (2018): Fachserie 8 Reihe 7, Verkehr, Verkehrsunfälle 2017, Wiesbaden, S. 327.

² Vgl. Pfeifer, M.; Hautzinger, H. (2001): Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften, BAST-Bericht M 126, Bremerhaven; Schlag, B.; Rößger, L.; Schade, J. (2012): Regelbefolgung – Ein Modell der Einflussgrößen. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit 2/2012, S. 62–67.

³ Schlanstein, P. (2015): Optimierung von Tempo- und Alkoholkontrollen. In: PVT, Heft 1/2015, S. 5 ff.

gesetzlichen Höchstgrenze der Sanktion (vgl. § 17 Abs. 4 S. 2 OWiG).

Eine Geldbuße ist – insoweit der Strafe ähnlich – eine Unrechtsfolge für eine tatbestandsmäßige, rechtswidrige und vorwerfbare Handlung. Die Maßnahme hat einen repressiven Charakter und ist darauf gerichtet, eine bestimmte Ordnung durchzusetzen. So ist die Geldbuße ein mit einer Sanktion verbundener und deshalb spürbarer Appell an den Betroffenen, auch die im Vorfeld zum Schutz der Verkehrssicherheit geschaffenen Gebote und Verbote zu beachten.⁴ Im Unterschied zur Kriminalstrafe, die über eine Verhaltensweise des Täters ein ehrenrühriges, autoritatives Unwerturteil verhängt, das mit dem Vorwurf einer Auflehnung gegen die Rechtsordnung und die Feststellung der Berechtigung dieses Vorwurfs verbunden ist, wird die an eine Ordnungswidrigkeit geknüpfte Geldbuße lediglich als eine nachdrückliche Pflichtenmahnung angesehen und empfunden. Das gilt auch, wenn sie das Vermögen des Betroffenen ebenso stark belastet wie eine vergleichbare Geldstrafe.⁵ Sinn und Zweck der Sanktion einer Verkehrsordnungswidrigkeit in Form eines Verwarnungsgeldes, einer Geldbuße sowie auch eines u. U. zu verhängenden Fahrverbotes ist es deshalb, als Denkzettel und Besinnungsmaßnahme zur Hebung der Sicherheit im Straßenverkehr beizutragen.⁶ Damit hat – zur Vermeidung wie zur Verfolgung von Verkehrsverstößen – die Sanktion eines Betroffenen zugleich general- wie spezialpräventive Aufgaben zu erfüllen.

Die Höhe einer Geldbuße beträgt nach § 17 Abs. 1 OWiG mindestens fünf Euro und, wenn das Gesetz nichts anderes bestimmt, höchstens 1.000 Euro. Nach § 17 Abs. 3 OWiG sind für die Zumessung der Geldbuße die Bedeutung der Ordnungswidrigkeit und der Vorwurf, der den Täter trifft, die wesentlichen Grundlagen. Auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Täters sollen in Betracht kommen, jedoch bei geringfügigen Ordnungswidrigkeiten in der Regel, solange die Sanktion unterhalb von 250 Euro liegt⁷, unberücksichtigt bleiben, da das Bußgeldverfahren als einfaches und schnelles Verfahren zur Ahndung von Gesetzesverstößen, die kein kriminelles Unrecht darstellen, gedacht ist. Denn auf einem potenziellen Sanktionsrahmen beruhende Einzelfallsanktionen, d. h. individuelle Regelungen innerhalb einer gewissen Bandbreite zu allen Umständen jedes Sachverhalts, würden zu erheblichen Rechts- und Beweisproblemen schon bei den Verfolgungsbehörden sowie zu deutlich erhöhten Belastungen der Amts-

gerichte und weiterer Instanzgerichte führen. Deshalb sind insbesondere bei den massenhaft vorkommenden Verkehrsordnungswidrigkeiten im Interesse des Bedürfnisses nach Verfahrensvereinfachung und -straffung in weitem Maße Schematisierungen erforderlich.⁸

Gemäß § 26a StVG ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur deshalb ermächtigt worden, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zu erlassen über

- die Erteilung einer Verwarnung (§ 56 OWiG) wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 StVG,
- Regelsätze für Geldbußen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach den §§ 24, 24a und § 24c StVG sowie
- die Anordnung des Fahrverbots nach § 25 StVG (von bis zu 3 Monaten).

Das Bundesverkehrsministerium hat mit der zum 1.1.1990 in Kraft getretenen Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV)⁹ den im Jahr 1982 (durch Einführung des § 26a StVG) erteilten Auftrag des Gesetzgebers erfüllt und in zusammengefasster, tabellarischer Form bußgeld- und verwarnungsgeldbewehrte Verkehrsordnungswidrigkeiten zusammengefasst, was die bis dahin geltenden Länderkataloge überflüssig machte. Bundesweit einheitliche Bußgeldsätze für die häufigsten Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten, darunter die Hauptunfallursachen, wurden erstmals mit dieser BKatV aufgestellt.

Ab 2002 sind, ebenfalls gestützt auf die Ermächtigungsgrundlage des § 26a StVG, in die BKatV neben den bußgeldbewehrten Verstößen erstmals auch die wesentlichen Verwarnungsgeldtatbestände eingearbeitet worden. Damit enthält der Bußgeldkatalog seither bis heute zugleich Buß- und Verwarnungsgeldsätze bei Verkehrsordnungswidrigkeiten, allerdings nicht sämtlicher Verkehrsverstöße, sondern nur derjenigen, die am häufigsten vorkommen und für die Verkehrssicherheit die wichtigsten sind.

Seit 2003 gilt – neben der BKatV – der Bundes einheitliche Tatbestandskatalog (BTKat-OWi), der die damaligen Tatbestandskataloge der Länder ablöste und im Interesse der Vereinheitlichung und Vereinfachung der Verwaltungspraxis für nahezu sämtliche in der Masse auftretende Verkehrsverstöße vorformulierte Tatvorwürfe mit differenzierten Regelungen enthält, die in allen Ländern gleichermaßen angewandt werden.¹⁰ Er wird vom Kraftfahrt-Bundesamt im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden für Inneres, Verkehr und Justiz

herausgegeben. Im Unterschied zur BKatV hat der BTKat-OWi als Verwaltungsvorschrift indes nicht den Charakter einer nach § 26a StVG durch das Bundesverkehrsministerium mit Zustimmung des Bundesrates erlassenen Rechtsverordnung. Der BTKat-OWi überlässt (nur) den Gerichten daher einen gewissen Sanktionsspielraum für Ausnahmen vom verwaltungsintern gültigen Regelsatz für die Bemessung der Bußgeldbeträge, die nicht in der BKatV, sondern nur im BTKat-OWi für die dort einzeln aufgeführten Verkehrsverstöße vorgesehen und deren Regelcharakter nicht durch § 1 Abs. 1 BKatV festgelegt („ist festzusetzen“) und stringent geregelt sind.

Der Bußgeldkatalog in Form der BKatV (Rechtsverordnung) und der umfangreiche, dezidierte BTKat-OWi (Verwaltungsvorschrift) enthalten aus Gründen der Gleichbehandlung und Praktikabilität Regelsätze, die von fahrlässiger Begehungsweise und gewöhnlichen Tatumständen (Abschnitt I des Bußgeldkataloges) oder vorsätzlicher Begehungsweise und gewöhnlichen Tatumständen (Abschnitt II des Bußgeldkataloges) ausgehen und sich an keiner Stelle zu den aufgeführten Tatbeständen widersprechen. An diesen Regelsätzen bemessen sich die jeweils konkret zu verhängenden Verwarnungs- oder Bußgelder sowie Fahrverbote. So lässt sich für sehr häufig vorkommende Verkehrsordnungswidrigkeiten grundsätzlich eine gleichmäßige Behandlung durchsetzen.

Generalprävention in Deutschland schwach

Im internationalen Vergleich erscheint Deutschland indes als ein „Billigland für Knöllchen“. Mit einem Verwarnungsgeld von 35 Euro für eine Tempouberschreitung von 20 km/h oder einem Bußgeld ab 90 Euro für einen Rotlichtverstoß steht Deutschland deutlich im unteren Bereich europäischer Rankings der Sanktionshöhen.¹¹ So sind in

⁴ BayOLG, NZV 1991, 317–318; Göhler: OWiG, Kommentar, 17. Aufl. 2017, vor § 1 Rn. 9.

⁵ BVerfGE 27, 18–36.

⁶ Vgl. OLG Hamm, SVR 2004, 146.

⁷ Vgl. OLG Hamm, NZV 2015, 459–460.

⁸ Vgl. hierzu BT-Drucks. 13/5418 S. 1, 7, 10.

⁹ BGBl. I S. 1305 vom 11.7.1989.

¹⁰ BAnz. 2000, S. 17269.

¹¹ Vgl. ADAC (2018): Hohe Geldbußen für Autofahrer im Ausland, Bericht v. 22.3.2018, URL: <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/recht/hohe-geldbusen-fuer-autofahrer-im-ausland.html> (Abruf am 23.8.2018).

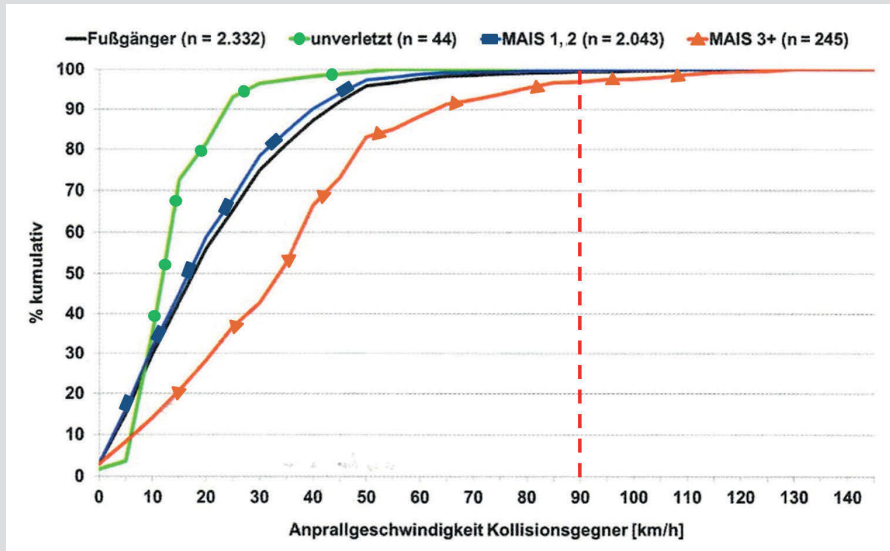


Bild 1: Kollisionsgeschwindigkeit und Verletzungsfolgen (MAIS) für Fußgänger (Datenquelle: Castro 2016)²⁴

Deutschland die Bemühungen um eine generalpräventive Verkehrsunfallbekämpfung, vor allem in Bezug auf eine unangemessen hohe Geschwindigkeit, insgesamt relativ gering ausgeprägt.

Nach wie vor verunglücken die meisten Menschen im Straßenverkehr nicht etwa im Schnellverkehr auf Autobahnen oder Landstraßen, sondern in den Städten und Gemeinden (2017 waren es 64 Prozent).¹² Nirgendwo sonst bewegen sich so viele Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf so engem Raum wie in den Ortschaften. In Städten und Gemeinden finden daher weit aus die meisten Interaktionen zwischen Verkehrsteilnehmern statt. Vor allem sind hier häufig schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer von Unfällen betroffen: 2017 kamen in Deutschland innerorts insgesamt 91 Prozent aller rund 80.000 verunglückten Radfahrer und fast 96 Prozent aller über 31.000 verunglückten Fußgänger zu Schaden, meist infolge einer Kollision mit einem Kfz.¹³

Verstöße gegen Tempobegrenzungen weisen oftmals ein besonders großes Gefährdungspotenzial auf. Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, desto wahrscheinlicher ist ein Unfall und desto schwerer sind die Unfallfolgen. Modellberechnungen und Kenntnisse aus der Trauma-Biomechanik dokumentieren die Folgen der Kfz-Geschwindigkeit gegenüber sogenannten „schwachen“ Verkehrsteilnehmern im Kollisionsfall. Die Schwere der Verletzungsfolgen wird maßgeblich von der physikalischen Energie der Geschwindigkeitsänderung bei einem Aufprall beeinflusst. Bei höherer Geschwindigkeit wächst das Risiko schwerer Verletzun-

gen oder des Todes exponentiell, insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer. So steigt nach dem durch viele internationale Studien belegten Power-Modell¹⁴ bei einem numerischen Anstieg der Geschwindigkeit das Verletzungsrisiko bei einem Verkehrsunfall in zweiter und das Todesrisiko gar in vierter Potenz. Diese für die Prävention wichtigen physikalischen Gesetzmäßigkeiten und die biomechanischen Folgen sind den meisten am Verkehr Teilnehmenden jedoch völlig unbewusst. Veränderungen der Geschwindigkeiten (sowohl nach oben als auch nach unten) wirken sich daher besonders stark auf die schwersten Unfälle bzw. Verletzungen aus.¹⁵

Gegenwärtig besteht der Eindruck, dass nicht nur im internationalen Vergleich der Sanktionen bei Verkehrsverstößen, sondern auch im Vergleich der Sanktion von Strafen bei allgemeiner Kriminalität wie z. B. Diebstahl oder Körperverletzung gegenüber Verkehrsstraftaten oder Ordnungswidrigkeiten, sogar mit Gefährdungen oder Schädigungen anderer, die „Sanktionswaage“ schief hängt, was in der Bevölkerung teilweise zu einer verzerrten Wahrnehmung beiträgt: „Opfer des Straßenverkehrs“ werden zu häufig ausgeblendet und damit auch das Leid der Verunglückten – nicht nur bei Verkehrsunfalltoten, sondern auch bei körperlichen oder psychischen Verkehrsunfallfolgen, die teilweise lebenslang andauern. Angesichts des hohen Leids durch somatische Verletzungen, das große, nüchterne Zahlen der Verkehrsunfallstatistiken belegen, sowie der häufigen psychischen Verkehrsunfallfolgen, bei denen entsprechende Daten in Deutschland bislang regelmäßig erst gar nicht erhoben werden,

dürften Einwände gegen funktionierende Sanktionen schwerfallen.¹⁶

Auf deutschen Straßen ist, wer sich an Tempobegrenzungen hält, oftmals Außenseiter. Wenn Regelungen bestehen, die nicht eingehalten werden, wird ein Rechtssystem nicht genug ernst genommen. Bei jährlich über 3.000 Getöteten und fast 400.000 somatisch Verletzten sollte besser dafür gesorgt werden, dass das Recht im Straßenverkehr durchgesetzt wird, vor allem, wenn in anderen Bereichen, die dem Mainstream entsprechen, deutlich spürbar sanktioniert wird. Auch im Straßenverkehr würden spürbare Sanktionen, die über eine überschaubare Geldbuße oder ein „Knöllchen“ mit 20 oder 35 Euro hinausgehen, keine schnell verpuffende, sondern eine nachhaltige Wirkung entfalten.¹⁷

Sehr wichtig für die Beachtung von Verkehrsregeln und damit für die Verkehrssicherheit ist darüber hinaus, dass die Wahrscheinlichkeit, entdeckt zu werden, deutlich erhöht wird. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) sieht das Thema „Überwachung und Sanktionen“ – wegen seiner übergreifenden Bedeutung – an erster Stelle bei den wichtigsten Maßnahmen im Sinne der Vision Zero an, weil es den größten Erfolg bei der Reduzierung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten verspreche.¹⁸ Nach herrschender Auffassung sind die entscheidenden Größen der Regelbeachtung die multiplikative Verknüpfung der (subjektiven) Entdeckungswahrscheinlichkeit und der (subjektiven) Sanktionshärte¹⁹, die bei einem Verstoß auftreten würden. Umgekehrt ist der Einfluss der subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit auf die Befolgung von Verkehrsregeln umso geringer, je weni-

¹² Statistisches Bundesamt (2018), a. a. O., S. 55–59.

¹³ Ebd., S. 185–194.

¹⁴ Ewert, U.; Scaramuzza, G.; Niemann, S.; Walter, E. (2010): Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Straßenverkehr, Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu-Sicherheitsdossier 06; Nilsson (2004): Traffic Safety Dimensions and the Power Model to Describe the Effect of Speed on Safety, Lund.

¹⁵ Schlanstein, P. (2016): Sekunden, die über Leben und Tod entscheiden – Kategorisierungssystem für Geschwindigkeiten, Vortrag beim DVR-Presseseminar „Geschwindigkeit und Abstand“ am 27. und 28. Oktober 2016 in Kassel.

¹⁶ Kury, H. (2007) in: Schlanstein, P. (2008): Geschwindigkeit und Unfallrisiko, in: PVT, Heft 3/2008, S. 94 ff.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Hammer, U., a. a. O.

¹⁹ Schlag, B.; Rößger, L.; Schade, J. (2012): a. a. O.; Pfeiffer, M.; Hautzinger, H. (2001): Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 126, Bremerhaven, S. 19, 24, 26.

ger hart die Sanktion empfunden wird.²⁰

Da diese Erkenntnis von den Chefs der Innenressorts der Bundesländer geteilt wird, haben diese in der Innenministerkonferenz (IMK) Ende 2016 gefordert, aus Gründen der Verkehrssicherheit die Sanktionen im Straßenverkehr zu erweitern und insbesondere in den Bereichen Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, Nichtbilden einer Rettungsgasse und Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO (Ablenkung durch Smartphone-Nutzung pp.) die Sanktionshöhe zu überprüfen. In Abhängigkeit von der Gefährlichkeit der Verstöße sollen Bußgelder entsprechend stufenweise „deutlich erhöht bzw. verdoppelt und die Möglichkeiten, ein Fahrverbot bei Verkehrsverstößen auszusprechen, erweitert werden“.

21

Bislang wird viel zu oft das Verhalten im Straßenverkehr ausschließlich durch die Höhe der Überschreitung einer vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenze oder der Missachtung sonstiger Verkehrsvorschriften rechtlich beurteilt, ohne dabei das Maß der Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer hinreichend zu berücksichtigen. Neben optimierten Regeln erscheint es daher überle-

genswert, die Sanktionierung besonders unfallträchtiger Fehlverhaltensweisen, wie erhebliche Geschwindigkeitsverstöße, künftig eher an einer Bewertung der physikalischen Schädigungsfolgen nach der potenziellen Schädigungsenergie (gegenüber anwesenden besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern) auszurichten – anstelle wie bisher an einer rein numerisch-stufenweisen und generalisierenden Tempoüberschreitung.

Auf Antrag der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. (VOD)²² hat sich schließlich der 56. Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) 2018 im Arbeitskreis VI mit dem Thema Sanktionen bei Verkehrsverstößen beschäftigt. Zum Erreichen einer möglichst hohen Quote der Regelbeachtung sollte, so die Empfehlung des VGT, die Problemstellung der Entdeckungswahrscheinlichkeit in Verbindung mit der drohenden Sanktionshärte besser als bisher beachtet werden.

Schaut man in die BKatV bzw. den BTKat-OWi, so findet man bei 90 km/h innerorts, also im Allgemeinen einer Tempoüberschreitung von 40 km/h, als Regelsanktion

– ein Bußgeld von 160 Euro,

– ein Fahrverbot von einem Monat und
– 2 Punkte im Fahreignungsregister (FAER).

Die geringe Höhe der Sanktion passt erkennbar nicht zu der im Konfliktfall beinahe 100-prozentigen potenziellen Schädigungsfolge einer schwersten Verletzung bis hin zum Tod eines Fußgängers oder Radfahrers. Mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h innerorts mit Fußgänger- oder Radverkehr hat ein Kfz-Führer bereits alles getan, um einen Menschen zu töten.²³

²⁰ Pfeiffer, M.; Hautzinger, H., a. a. O., S. 26.

²¹ Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (2016): Überprüfung der Bußgeldverordnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten mit hohem Gefährdungsgrad, Sammlung der zur Veröffentlichung freigegebenen Beschlüsse der 205. Sitzung der IMK am 29./30.11.2016 in Saarbrücken, TOP 13, S. 15 f.

²² VOD (2017): Vorschlag eines Arbeitskreises für den 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2018: Sanktionssystem bei Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr, Schreiben an Verkehrsgerichtspräsident GBA a. D. Kay Nehm vom 28.2.2017.

²³ Vgl. Castro, W. H. M. (2016): Unfallstatistik in Deutschland – Verletzungssituation von Fußgängern. In: Castro, W. H. M.; Becke, M.; Nugel, M. (2016): Personenschäden im Straßenverkehr: Unfallanalyse – Medizin – Recht, Beck, München, S. 62.

Paketpreis für Druckwerk mit E-Book-Lizenz!



Roland Schurig
Seiten, zahlreiche farbige Grafiken und Tabellen
Format 12,5 x 19 cm, kartoniert
Als E-Book über den KV-Reader (Einzelplatz-Lizenz)
49,20 € inkl. MwSt., zzgl. Versand bei Druckwerk
ISBN 978-3-7812-2045-4

Paketpreis für Druckwerk mit E-Book-Lizenz:
86,10 € statt 98,40 € inkl. MwSt. und Versand

Die Rechts- und Vorschriftenlage im Straßenverkehr ändert sich – nicht schnell aber beständig. Ende August 2018 wird daher die **vollständig überarbeitete und erweiterte 16. Auflage** unseres bewährten und hoch anerkannten Kommentars zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) einschließlich der VwV-StVO erscheinen. Sie berücksichtigt die aktuellen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften auf dem Rechtsstand August 2018.

In die 16. Auflage eingearbeitet wurden insbesondere:

- ▶ die mit der 53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6.10.2017 erfolgte Ausdehnung des bisherigen Handyverbots auf die Bedienung aller Kommunikations-, Informations- und Organisationsgeräte während der Fahrt,
- ▶ die Einführung eines Verhüllungsverbots für Fahrzeugführer,
- ▶ die Präzisierung der Fahrbahnquerung für Fußgänger,
- ▶ die Anpassung des Sonn- und Feiertagsfahrverbots sowie die Darstellung bestimmter Streckenverbote auf Verkehrszeichentafeln in der Anlage 2 StVO. Für Wohnmobils bleibt es leider bei der Tempoanhebung für Fahrzeuge bis 7,5 t, aber keine Erweiterung auf Lkw-Überhol- oder Verkehrsverbote über 3,5 t.
- ▶ die Aktualisierung der VwV-StVO mit der Beschränkung des Großraum- und Schwerverkehrs auf unabwiesbare Fälle der Polizeibegleitung, der Vorschriften für eine erleichterte Anordnungs-kompetenz von Tempo 30-Zonen sowie dem Abdruck der neuen Zusatzzeichen aufgrund des neuen Verkehrszeichenkataloges der BAS (VzKat) sowie
- ▶ das 52. Gesetz zur Änderung des StGB mit dem das „Gafferunwesen“ bei Verkehrsunfällen eingedämmt und die Behinderung der Hilfeleistenden unter Strafe gestellt wird.

Hervorzuheben sind außerdem die **Beschränkung der Winterreifenpflicht** auf Reifen mit dem Alpensymbol, die einprägsamere **Regelung für die Rettungsgasse** nebst einer deutlichen Anhebung der Sanktionen für Verstöße sowie die Erweiterung der **Anordnungs-kompetenz für Tempo 30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen** im Einzugsbereich sozialer und kultureller Einrichtungen und die Verlagerung des Verbots für die Durchführung und Teilnahme ungenehmigter **Kraftfahrzeugrennen** auf die Strafnorm des § 315d StGB.

Durch die zahlreichen farbigen Grafiken und Tabellen zu spezifischen und häufig gestellten verkehrsrechtlichen Fragestellungen, seinen übersichtlichen Aufbau, das umfangreiche Stichwortverzeichnis sowie die ausführlichen Kommentierungen bleibt das bewährte Standardwerk eine **unentbehrliche Informationsquelle für die tägliche Praxis** von Gerichten, Rechtsanwältinnen, Verkehrs- und Polizeibehörden, Fahrschulen und Technischen Prüfstellen.

Weitere Infos/Online-Bestellung unter www.kirschbaum.de

Ein erfolgreicher Weg wesentlich schärferer, d. h. an den potenziellen Schadensfolgen orientierter, Sanktionshöhen zeigt sich aus den neuen gesetzlichen Regelungen u. a. in der Schweiz, die in jüngster Zeit einen enormen Fortschritt in der Verkehrssicherheit durch eine besonders starke Abnahme der Getöteten- und Verletztanzahlen aufweisen kann.

Das 2013 in der Schweiz eingeführte sogenannte Rasergesetz (Maßnahmenpaket „Via sicura“)²⁵, das eine generelle drastische Verschärfung der Sanktionen gegen Schnelfahrer vorsieht, hat zu erheblichen Erfolgen in der Verhinderung von Verkehrsunfällen und deren schweren Folgen beigetragen. Dies erweist ein Blick auf die Unfall- und Verunglücktenzahlen. Mit der Reduktion der Anzahl im Straßenverkehr getöteter Personen um 34 Prozent zwischen 2010 und 2016 sieht der Europäische Verkehrssicherheitsrat (ETSC) die Schweiz als Vorbild für die Länder Europas an.²⁶ Deshalb hat der ETSC 2017 der Schweiz eine Auszeichnung für konsequentes Vorgehen zur Reduktion von Unfällen im Straßenverkehr verliehen. Während die Schweiz auch 2017 in der Verkehrssicherheit in Europa mit 28 Getöteten je 1 Mio. Einwohner wieder einen führenden Platz einnimmt, steht Deutschland mit 39 im Straßenverkehr Getöteten je 1 Mio. Einwohner an 10. Stelle.²⁷

Dieses Beispiel sollte – angesichts wiederholt bundesweit stagnierender Unfall- und Verunglücktenzahlen sowie trauriger menschlicher Schicksale – die Entscheider in den Gremien und in der Politik sowie die am Verkehr Teilnehmenden auch in Deutschland zum Nachdenken anregen.

Erfreulicherweise hat schon die Frühjahrskonferenz der Verkehrsministerkonferenz (VMK) 2018 in Nürnberg eine durch die VOD initiierte und von ihr sowohl beim Deutschen Verkehrsexpertentag 2017 als auch – als eigener Arbeitskreis – beim Deutschen Verkehrsgerechtstag 2018 (mit unterstützendem Ergebnis) eingebrachte Forderung unterstützt,

unter Berücksichtigung des Schädigungspotenzials eine verstärkte Generalprävention durch höhere Sanktionen bei gefährlichen Verkehrsverstößen in Deutschland einzuführen. Der Beschluss der entsprechenden Empfehlung der VMK hat folgenden Wortlaut:

„Die Verkehrsministerkonferenz fordert die Bundesregierung auf, das Sanktionsniveau für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem besonderen Gefährdungspotential sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr zu erhöhen. Verstöße, die eine massive Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zur Folge haben können, sollen empfindlich sanktioniert werden, um die erforderliche abschreckende Wirkung der Sanktionen zu entfalten.“²⁸

Vor dem Hintergrund einer gefahrenorientierten Betrachtung sollte das bisherige Sanktionssystem somit neu bewertet werden, vor allem, weil die Entwicklung der Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten in Deutschland stagniert bzw. seit

2010 bis 2017 um fünf Prozent angestiegen ist.²⁹

²⁴ Castro, W. H. M. (2016): Unfallstatistik in Deutschland – Verletzungssituation von Fußgängern. In: Castro, W. H. M.; Becke, M.; Nugel, M. (2016): Personenschäden im Straßenverkehr: Unfallanalyse – Medizin – Recht, Beck, München, S. 62; entnommen aus: Niebrügge, C. (2017): Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, Bachelorarbeit, FHöV NRW, Münster, S. 59.

²⁵ Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (2012): Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 15.6.2012, BBl. 2012, 5959.

²⁶ European Transport Safety Council – ETSC (2017): Ranking EU Progress on Road Safety, 11th Annual Road Safety Performance Index Report, Brussels.

²⁷ ETSC (2018): Ranking EU Progress on Road Safety, 12th Annual Road Safety Performance Index Report, Brussels.

²⁸ Verkehrsministerkonferenz (2018): Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland, Beschluss zu Punkt 6.4 der Tagesordnung, Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 19./20.4.2018 in Nürnberg.

²⁹ Vgl. Statistisches Bundesamt (2018), a. a. O., S. 55.

■ Verfasser

Peter Schlanstein

peter.schlanstein@vod-ev.org



Peter Schlanstein, geb. 1956, ist Polizeibeamter, seit 2008 Dozent und Fachkoordinator an der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung (FHöV NRW), Abteilung Münster, für die Lehrgebiete Verkehrsrecht und Verkehrslehre, seit 2011 Vorstandstätigkeit für die Verkehrsunfall-Opferhilfe

Deutschland e. V. (VOD), seit 2017 Vizepräsident der Landesverkehrswacht NRW.

Anschrift

Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. (VOD)
Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)
Postfach 100 553
48054 Münster

Prof. Dr. rer. nat. habil.

Wilfried Echterhoff



Prof. Dr. rer. nat. habil. Wilfried Echterhoff, geb. 1942, arbeitet und lebt in Köln, Arbeitsgebiet Lebenswissenschaft und Verhaltensänderung, Professur für Psychologie an der Bergischen Universität Wuppertal, Gründer des Instituts für Psychologische Unfallnachsorge (ipu) 1994

in Köln und des Deutschen Verkehrsexpertentags (VET) im Jahr 2002, Vorstandstätigkeiten für Fachverbände, u. a. für die Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. (VOD).