

Verkehrsunfall-Opferhilfe
Deutschland e.V.

VOD

Vision Zero konkret Gesetzgebung

Prof. Dr. jur. Dieter Müller

Hochschule der Sächsischen Polizei



Gliederung

1. Einordnung der Aufgabe „Verkehrssicherheit“
2. Wer bestimmt die Gesetzgebung
 - a) Bundesebene
 - b) Länderebene
3. Praktische Umsetzung der Aufgabe
4. Eine aktuelle riskante Idee
5. Wann muss der Gesetzgeber tätig werden?
6. Desiderata für Verkehrssicherheit und Opferschutz im Straßenverkehr
7. Fazit

1. Einordnung der
Aufgabe
„Verkehrssicherheit“

Sinn und Zweck des Verkehrsrechts

Die präventive Kontrolle von Kraftfahrern zum Schutz der Bürger vor dem hohen Risiko des motorisierten Straßenverkehrs für Leben, Gesundheit und Eigentum stellt eine im überwiegenden Interesse der Allgemeinheit liegende und damit grundsätzlich zulässige Einschränkung des allgemeinen Persönlichkeitsrechts dar.

BVerfG, Beschluss vom 24. Juni 1993 – 1 BvR 689/92, BVerfGE 89, 69-91

Sinn und Zweck des Verkehrsrechts

Das Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs steht auch in Zusammenhang mit dem aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ableitbaren Auftrag zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben. Die Anfertigung von Bildaufnahmen zum Beweis von Verkehrsverstößen ist zur Erreichung dieses Ziels geeignet.

BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 12. August 2010 - 2 BvR 1447/10, BVerfGK 17, 469-476, Rn. 14

Der gesetzliche Auftrag u. a. des
gesamten Verkehrsrechts liegt im
Schutz der Grundrechte von Leben
und körperlicher Unversehrtheit
gem. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG.

Lebensschutz ist
Opferschutz!

2. Wer bestimmt
die Gesetzgebung?



Die Gesetzgebungs-
kompetenzen für das
Straßenverkehrsrecht
liegen gem. Art. 74
Abs. 1 Nr. 22 GG
beim Bund.

Die Ausführungs-
kompetenz des
Straßenverkehrsrechts
obliegt gem. Art. 83
GG den Ländern und
nicht dem Bund.

3. Praktische Umsetzung der Aufgabe

Stufen der Gesetzgebung (Bund)



Beispiel: Änderung
des StVG zum
autonomen Fahren

Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren¹

Vom 12. Juli 2021

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 1c werden die folgenden §§ 1d bis 1l eingefügt:

„§ 1d

Kraftfahrzeuge mit autonomer
Fahrfunktion in festgelegten Betriebsbereichen

- (1) Ein Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes ist ein Kraftfahrzeug, das
1. die Fahraufgabe ohne eine fahrzeugführende Person selbstständig in einem festgelegten Betriebsbereich erfüllen kann und
 2. über eine technische Ausrüstung gemäß § 1e Absatz 2 verfügt.

zeug mit autonomer Fahrfunktion auf eigene Veranlassung oder auf Veranlassung der Technischen Aufsicht an einer möglichst sicheren Stelle in den Stillstand versetzt und die Warnblinkanlage aktiviert, um unter angemessener Beachtung der Verkehrssituation die größtmögliche Sicherheit für die Fahrzeuginsassen, andere Verkehrsteilnehmende und Dritte zu gewährleisten.

§ 1e

Betrieb von

Kraftfahrzeugen mit autonomer
Fahrfunktion; Widerspruch und Anfechtungsklage

(1) Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels autonomer Fahrfunktion ist zulässig, wenn

1. das Kraftfahrzeug den technischen Voraussetzungen gemäß Absatz 2 entspricht,
2. für das Kraftfahrzeug eine Betriebserlaubnis nach Absatz 4 erteilt worden ist,
3. das Kraftfahrzeug in einem von der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Behörde oder auf Bundesfernstraßen, soweit dem Bund

Stufen der Gesetzgebung (Land)



Beispiel: Änderung
des Nds POG zur
Abschnittskontrolle

Amtliche Abkürzung: NPOG
Fassung vom: 17.12.2019
Gültig ab: 28.12.2019
Dokumenttyp: Gesetz

Quelle:



Gliederungs-Nr: 2101110

**Niedersächsisches Polizei- und Ordnungsbehördengesetz
(NPOG)
in der Fassung vom 19. Januar 2005**

**§ 32
Datenerhebung durch den Einsatz technischer Mittel
bei öffentlichen Veranstaltungen und im öffentlichen Raum**

(6) ¹Die Verwaltungsbehörden und die Polizei dürfen im öffentlichen Verkehrsraum zur Verhütung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des Satzes 2 Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer festgelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln (Abschnittskontrolle). ²Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Zeit und Ort erfassen; es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. ³Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. ⁴Die Abschnittskontrolle ist kenntlich zu machen.

4. Eine aktuelle
riskante Idee

Koalitionsvertrag Ampel S. 87

Drogenpolitik

Wir führen die kontrollierte Abgabe von Cannabis an Erwachsene zu Genusszwecken in lizenzierten Geschäften ein. Dadurch wird die Qualität kontrolliert, die Weitergabe verunreinigter Substanzen verhindert und der Jugendschutz gewährleistet. Das Gesetz evaluieren wir nach vier Jahren auf gesellschaftliche Auswirkungen. Modelle zum Drugchecking und Maßnahmen der Schadensminderung ermöglichen und bauen wir aus.

Es fehlt der Aspekt
der
Verkehrssicherheit.

VA2.18 Eintragungen von Drogenverstößen im Jahr 2020 nach Bundesländern

Land der mitteilenden Instanz	Straftat Drogenverstöße	Ordnungswidrigkeit Drogenverstöße		
		Zusammen	davon ohne Voreintrag	davon mit Voreintrag (wiederholte Drogenverstöße)
Baden-Württemberg	338	5.903	5.481	422
Bayern	798	7.948	7.262	686
Berlin	138	1.271	1.208	63
Brandenburg	35	1.331	1.261	70
Bremen	28	264	239	25
Hamburg	147	563	556	7
Hessen	315	2.491	2.245	246
Mecklenburg-Vorpommern	43	889	812	77
Niedersachsen	429	4.446	4.160	286
Nordrhein-Westfalen	1.161	9.423	8.729	694
Rheinland-Pfalz	215	2.644	2.452	192
Saarland	208	198	184	14
Sachsen	98	1.369	1.231	138
Sachsen-Anhalt	49	915	812	103
Schleswig-Holstein	89	1.336	1.274	62
Thüringen	64	1.299	1.165	134
Insgesamt	4.155	42.290	39.071	3.219

Gesetzgebungsinitiative

- Aktuell **fehlt** ein **Lagebild** hinsichtlich THC-induzierter folgenloser Delikte gem. §§ 24a Abs. 2 StVG, 316 StGB.
- Aktuell **fehlt** ein **Lagebild** THC-induzierter Verkehrsunfälle.
- Aktuell **fehlt** ein **wissenschaftlicher Nachweis**, ab welchem THC-Wert eine Fahrunsicherheit nicht nur praktisch möglich, sondern auch regelmäßig gegeben ist (Vergleich Alkohol ab 0,3 Promille BAK).

5. Wann muss der
Gesetzgeber tätig
werden?

Pflichten des Gesetzgebers

Eine Pflicht zur Nachbesserung gesetzlicher Regelungen besteht für den Gesetzgeber in grundrechtsrelevanten Bereichen nur dann, wenn eine ursprünglich verfassungsmäßige Regelung wegen zwischenzeitlicher Änderung der Verhältnisse verfassungsrechtlich untragbar geworden ist und die staatlichen Organe die in den Grundrechten verkörperten Grundentscheidungen durch weiteres Untätigbleiben evident verletzen.

**BVerfG, Kammerbeschluss vom 26. Oktober 1995 - 1
BvR 1348/95, juris**

6. Desiderata für
Verkehrssicherheit und
Opferschutz im
Straßenverkehr

Halterverantwortlichkeit

Zu oft können sich **Fahrzeugführende** nach begangenen Delikten damit **herausreden**, sie seien nicht gefahren und wüssten nicht, wer ihr Auto zum Zeitpunkt des Delikts gefahren sei. Sanktionen sind daher gegenüber den Fahren/Tätern überhaupt nicht möglich. Es **fehlt** für diese Verfahren eine **echte Halterverantwortlichkeit**.

Generelle Tempolimits

Generelle Tempolimits können, wenn sie intelligent überwacht und bei Zuwiderhandlungen konsequent geahndet würden, mehr Leben retten und mehr Verletzungen verhindern bzw. minimieren.

Konsequenterer Verfolgung

Das **Dunkelfeld** ist auch bei gefährlichen Verkehrsverstößen ungleich **größer als** das **Hellfeld** ermittelter Delikte. Eine **Ahndung** gegenüber potenziellen **Gefährdern unterbleibt** daher viel zu oft. Eine **Ausdehnung von Überwachungs- und Ahndungskompetenzen** auf **Kommunen und Bundespolizei** wird von **Legislative und Exekutive nicht erwogen.**

Fazit

1. Die Gesetzgebung in Bund und Land bietet stets **Chancen** auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und damit verbunden auch für einen verbesserten Opferschutz.
2. **Prävention** von Gefahren und Schädigungen ist die effizienteste Art des Opferschutzes.
3. Es gibt noch zahlreiche **Möglichkeiten** der materiellen und formellen Verbesserung von Verkehrssicherheit und Opferschutz.
4. Die Position einer/eines Beauftragten für die Verkehrssicherheit böte eine politische Chance auf **Verbesserung**.

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**



Haben Sie noch ...



Ihr Referent

Prof. Dr. jur. Dieter Müller
Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten
Ulmenweg 20
06231 Bad Dürrenberg
Mail: ivvb@ivvbautzen.de
<http://www.ivvbautzen.de/>
<https://www.facebook.com/ivvbautzen/?ref=bookmarks>
Dienstlich: Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)
Mail: dieter.mueller@polizei.sachsen.de

