

Verkehrsweg mit erhöhtem
Unfallrisiko: Landstraße



Foto: Unfallforschung der Versicherer

Verkehrsgerichtstag

Cannabis am Steuer, Unfallflucht und Sanktionen für Raser

Peter Schlanstein

Als bedeutendster Kongress für Verkehrsrecht und Verkehrssicherheit hat der Deutsche Verkehrsgerichtstag bundesweit großen Einfluss, da die erarbeiteten Empfehlungen oft politisches Gehör finden und teilweise in die Rechts- und Verwaltungspraxis umgesetzt werden. Ein Bericht über die wichtigsten Ergebnisse 2018.

Unfallflucht soll strafbar bleiben

Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, dessen geschütztes Rechtsgut die Feststellung und Sicherung der durch einen Unfall verursachten zivilrechtlichen Ansprüche eines Geschädigten ist, kann heute nicht nur eine Strafverfolgung aufgrund des Verstoßes gegen § 142 StGB nach sich

ziehen. Vielmehr kann es nach den Allgemeinen Bedingungen für Kfz-Versicherungen (AKB 2015) auch Auswirkungen auf die Leistungspflicht des Kfz-Versicherers haben. Die Verletzung der Aufklärungspflicht eines flüchtigen Unfallverursachers berechtigt seine Kfz-Haftpflicht- und Kaskoversicherung, Regressansprüche gegen

ihn geltend zu machen. Das kann in der Kaskoversicherung bis zur völligen Leistungsfreiheit des Versicherers gemäß § 28 VVG und bei der Kfz-Haftpflicht zu einer Ingressnahme bis 5.000 Euro nach § 5 Abs. 3 KfzPflVV führen. Überdies handelt es sich bei der Unfallflucht um die einzige private Interessen schützende Norm, die im Regelfall (ab einem „bedeutenden Schaden“ in Höhe von mindestens 1.300 Euro) als Maßregel der Besserung und Sicherung den Entzug der Fahrerlaubnis nach sich zieht.

Eine pdf-Version dieses Beitrages mit weiterführenden Hinweisen und Fußnoten finden Abonnenten als Download online unter: <https://polizei-verkehr-technik.de/beitraege/>

An der Strafnorm hat sich seit über 40 Jahren nichts geändert, abgesehen von der 1998 geschaffenen „goldenen Brücke“ für die wohl unzureichend geregelte „tätige Reue“. Während es für den Verursacher eines Unfalls mit Personenschaden oder schwerem Sachschaden eher selbstverständlich scheint, am Unfallort zu bleiben, desto eher sind manche geneigt, bei kleinen Unfällen im ruhenden Verkehr den Bagatellschaden nicht zu melden, etwa bei einem Parkrempler mit Lack- oder Blechschaden, oft aus Sorge vor Sanktion und der zu übernehmenden Haftung.

Die seit nunmehr 20 Jahren bestehende Möglichkeit, von einer Strafe abzusehen, wenn ein kleiner Schaden im ruhenden Verkehr innerhalb von 24 Stunden „nachgemeldet“ wird, hat in der Praxis jedoch kaum geholfen, die Meldebereitschaft zu erhöhen und die Zahl der Unfallfluchten zu reduzieren. Nach wie vor ist etwa jeder fünfte der mittlerweile rund 2,6 Millionen in Deutschland jährlich von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfälle ein so genannter Fluchtunfall. Deshalb haben die Experten beim Gerichtstag verschiedene straf- wie versicherungsrechtliche As-

reicht indes nach einem Unfall nicht aus, wenn der Geschädigte sich nicht in der Nähe seines Autos befindet. Wer dann – was viele nicht wissen – vom Unfallort wegfährt, ohne zu warten, begeht strafbare Fahrerflucht.

Befürworter einer Reform der Unfallflucht-Vorschrift, darunter Automobilverbände und Rechtsanwälte, forderten nun eine mildere Gesetzgebung. Verstöße sollten künftig als Ordnungswidrigkeit geahndet werden, bei der allenfalls ein Bußgeld fällig wäre. Gerichtspräsident Kay Nehm sprach sich in Goslar gegen eine solche Herabstufung aus: „Wenn ein Bußgeld im Höchstfall 1.000 Euro beträgt und ein Schaden zum Beispiel erkennbar mindestens 3.500 Euro, bedeutet das keinen nennenswerten Anreiz, am Unfallort zu verbleiben“, erläuterte der ehemalige Generalbundesanwalt. Auch die Mehrheit der Experten des Gerichtstags wandte sich im Ergebnis gegen Bestrebungen, den Fluchtunfallbestand zu entkriminalisieren. Allerdings sollte § 142 StGB für die Bevölkerung verständlicher gefasst werden, insbesondere durch die Präzisierung von Wartezeiten bei Sachschadensunfällen,

ser vom Versuch zurücktritt, indem er aus den genannten Vorschriften nicht bestraft werde, bei Unfallflucht aber schlage die „Keule“ zu. Dies sei änderungsbedürftig. Zudem soll im § 142 Abs. 4 StGB die bisher auf Unfälle außerhalb des fließenden Verkehrs begrenzte tätige Reue, quasi ein „Papiertiger“, demnächst auf Unfälle auch im Vorbeifahren sowie auf alle Sach- und Personenschäden erweitert werden.

Schließlich ist der Gerichtstag mehrheitlich der Auffassung, dass es bei Sachschäden nicht mehr im Regelfall zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führen müsse, wenn sich der Verursacher unerlaubt vom Unfallort entfernt. Diese Folge sei vielmehr bei Personen- oder einem besonders hohen Sachschaden nötig, der erst ab 10.000 Euro anzunehmen sei.

Fahreignung bei Cannabis auf Rezept?

Seit März 2017 dürfen Ärzte zu Lasten der gesetzlichen Krankenkassen Patienten mit schwerwiegenden Erkrankungen und bei fehlenden Therapiealternativen innerhalb von 30 Tagen zum Beispiel bis zu 100 Gramm Cannabis in Form getrockneter Blüten wegen dessen schmerzstillender und krampflösender Wirkung verordnen. Wer indes unter Einfluss des berauschenden Mittels Cannabis im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, begeht grundsätzlich eine Ordnungswidrigkeit. Dies gilt jedoch nicht, wenn der Wirkstoff Tetrahydrocannabinol aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines Arzneimittels herrührt, das für einen konkreten Krankheitsfall verschrieben wurde (§ 24a Abs. 2 Satz 3 StVG).

Dieses Arzneimittelprivileg schützt bei cannabisbedingtem Fahrfehler oder entsprechenden Ausfallerscheinungen, aber nicht vor strafrechtlicher Verfolgung wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) oder Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB). Daher besteht für Patienten, die Cannabis auf ärztliche Verordnung einnehmen und unter dessen Wirkung ein Fahrzeug führen, vor allem in der Einstellungs- und Eingewöhnungsphase stets die Gefahr, in die Strafbarkeit „hineinzurutschen“, hob Klaus Borgmann, Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, hervor.

Überdies hat die Situation des „Cannabis auf Rezept“ Streitfragen und Differenzen zwischen Verwaltungs- und Ordnungswidrigkeitenrecht erzeugt. Die staatliche Pflicht zum Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer gestattet keine fahr-



Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Unfallflucht: Bei Blechschaden nur eine Bagatelle?

pekte beleuchtet und Lösungsmöglichkeiten sowie Reformüberlegungen diskutiert.

In der Praxis erlebt man immer wieder Fälle, in denen Betroffene in der Meinung, nach einem Unfallschaden an einem geparkten Kfz alles richtig zu machen, lediglich einen Zettel mit ihren Daten oder Ähnliches hinterlassen. Ein Benachrichtigungszettel an der Windschutzscheibe

aber auch durch Einrichtung einer neutralen telefonischen Meldestelle, eventuell bei den Versicherern.

Weiterhin forderte der Arbeitskreis, die Möglichkeiten der bislang zu restriktiv gefassten und praktisch bedeutungslosen tätigen Reue zu reformieren. Nehm wies darauf hin, dass der Gesetzgeber bei Mord oder Totschlag dem Täter dankt, wenn die-

erlaubnisrechtliche Privilegierung von Patienten, die Cannabis als Arzneimittel einnehmen, gegenüber anderen Cannabiskonsumern. Bei harten Drogen führt bislang bereits der einmalige Konsum zur Entziehung der Fahrerlaubnis. Anders sieht dies speziell bei Cannabis aus. Hier führen erst eine regelmäßige Einnahme oder Abhängigkeit von Cannabis, Mischkonsum mit Alkohol oder eine Persönlichkeitsstörung zwingend – und ohne vorgeschaltete MPU

ng/ml – statt wie bisher ab 1 ng/ml – vom Nachweis des fehlenden Trennungsvermögens oder der fehlenden Trennungsbereitschaft auszugehen sei, um schon bei einer erst- und einmaligen Fahrt die Fahrerlaubnis zu entziehen. Unter Berücksichtigung des Gefährdungsmaßstabs, der sich letztlich aus der staatlichen Schutzpflicht für die Sicherheit des Straßenverkehrs ergibt, reiche es laut Borgmann aus, wenn eine „Konzentration festgestellt wird,

und die damit verbundenen gewünschten Wirkungen von Cannabis selber festzulegen, sollte nicht von einer bestimmungsgemäßen Einnahme gesprochen werden“, forderte Thomas Daldrup, Leiter des Instituts für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Düsseldorf. Für die Verkehrssicherheit mache es einen grundsätzlichen Unterschied, ob ein Fahrzeugführer vor Antritt der Fahrt Cannabisblüten aus der Apotheke oder aus dem Coffee Shop geraucht hat. Der renommierte Rechtsmediziner zitierte in diesem Zusammenhang den Präsidenten der Bundesapothekerkammer, Dr. Andreas Kiefer: „Das Abmessen von Cannabisblüten ‚nach Gefühl‘ ist für eine medizinische Anwendung nicht zu verantworten, denn das führt zwangsläufig zu Über- oder Unterdosierungen. (...) Ein ‚Probieren geht über Studieren‘ hat in der rationalen Arzneimitteltherapie mit Cannabis keinen Platz.“

Aus diesen Gründen hielt der Goslarer Gerichtstag übereinstimmend Folgendes fest: „Auch im Falle einer medizinischen Indikation, insbesondere für die Verordnung von Cannabis-Blüten, begründet eine Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Cannabis Zweifel an der Fahreignung. Aus dem Gebot der Verkehrssicherheit heraus ist es deshalb erforderlich, dass dann auch vor dem Hintergrund der Grunderkrankung die Fahreignung zu prüfen ist. Auch in diesem Sinne müssen die Patienten, die ein Kraftfahrzeug führen wollen, durch entsprechend qualifizierte Ärzte umfassend über ihre Beeinträchtigung der Fahreignung und Fahrsicherheit informiert und begleitet werden. Dies ist (durch den Arzt) entsprechend zu dokumentieren.“

Überdies soll der Gesetzgeber regeln, dass für polizeiliche Kontrollen im Straßenverkehr der Patient ein geeignetes Nachweisdokument vorzuweisen hat. Alles in allem bedarf zumindest die Fahrerlaubnis-Verordnung im Hinblick auf Arznei- und berauschende Mittel wie Cannabis nun der Überarbeitung durch den Verordnungsgeber.

Höhere Sanktionen für Raser

Gemessen an der Zahl der Unfälle sowie der Verletzten und Getöteten stagniert in Deutschland seit mehreren Jahren die Entwicklung der Verkehrssicherheit. Seit 2010 sind zum Teil sogar steigende Zahlen zu konstatieren. Dank moderner Sicherheitstechnik in den Kraftfahrzeugen und leistungsfähiger Rettungsmedizin sinkt zwar die Zahl der Getöteten leicht. Das kompen-



Gerichtspräsident redet Klartext: Ex-Generalbundesanwalt Kay Nehm in Goslar.

– zum Verlust der Fahrerlaubnis; bei geringem Konsum jedoch nur bei mangelndem Trennungsvermögen zwischen dem Rauschmittelgenuss und dem Führen von Kraftfahrzeugen.

Streit besteht auch über die verwaltungsrechtlichen Grenzwerte des Wirkstoffs. Aufgrund von Berechnungen der Grenzwertkommission und höchstrichterlicher Rechtsprechung liegt schon beim Überschreiten des analytischen Grenzwerts von 1,0 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) der objektive Tatbestand der Drogenfahrt vor, wenn „unter der Wirkung“ von Cannabis ein Kfz im Straßenverkehr geführt wird. Das ist der Wert, den das Bundesverfassungsgericht für § 24a Abs. 2 StVG impliziert. Auf etwaige Fahrunsicherheiten kommt es hierbei nicht an.

Zu unterscheiden ist aber der bußgeldbewehrte Grenzwert von dem Wert zur Entziehung der Fahrerlaubnis auf dem Verwaltungsweg. Ein 2015 aktualisierter Vorschlag der Grenzwertkommission hat sich in der Rechtsprechung bislang indes nicht durchgesetzt. Dieser besagte, dass bei nur „gelegentlichem“ Cannabiskonsum erst ab einem Wert der THC-Konzentration von 3

die es als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kfz-Führer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war“. Und dieser „Risikogrenzwert“ liegt laut Bundesverfassungsgericht bei 1 ng/ml. Dieser Auffassung schlossen sich die Teilnehmer des Goslarer Gerichtstags-Arbeitskreises auch für die künftige Beurteilung des fehlenden Trennungsvermögens schließlich mehrheitlich an.

Fraglich bleibt, ob es das Schlupfloch im StVG Menschen, die nun Cannabis auf Rezept konsumieren, gestatten soll, weiterhin als Kfz-Führer am Verkehr teilzunehmen. Bei Medizinern und Juristen stößt dies auf Unverständnis. Deshalb gilt es zu klären, welche Auswirkungen die ordnungsgemäße Einnahme von Cannabis als Medikament auf das Fahrverhalten hat.

In der Bußgeldvorschrift von § 24a Abs. 2 StVG sollte 20 Jahre nach Einführung des Arzneimittelprivilegs klar sein, was unter einer „bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels“ zu verstehen ist. „Bleibt es dem einzelnen Patienten überlassen, bei Bedarf die Dosierung

siert jedoch der Anstieg bei den Schwer- und Schwerstverletzten. Insbesondere die unangemessen hohe Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen erweist sich als äußerst problematisch – besonders bei Kollisionen gegenüber nichtmotorisierten „Vulnerable Road Usern“ (Radfahrer und Fußgänger) –, da mit wachsender Geschwindigkeit das Schädigungspotenzial exponentiell steigt. Je höher die gefahrene Geschwindigkeit, desto wahrscheinlicher ist ein Unfall und desto schwerer die Unfallfolge.

Beständig dokumentiert die Verkehrsunfallstatistik in Deutschland die Dominanz der Unfallursache Geschwindigkeit, insbesondere bei den Getöteten, mit einem alljährlichen Anteil von rund 35 Prozent. Zählt man die geschwindigkeitsaffinen Ursachen wie mangelnder Abstand, gefährliches Überholen und Missachtung des Rechtsfahrgebots auf außerörtlichen Landstraßen hinzu, verlieren zwei Drittel der Opfer des Straßenverkehrs ihr Leben infolge der (Mit-)Ursache Geschwindigkeit.

Dennoch sind in Deutschland die Bemühungen um eine generalpräventive Verkehrsunfallbekämpfung, vor allem in Bezug auf eine unangemessen hohe Geschwindigkeit, im internationalen Vergleich relativ gering ausgeprägt. Bei der Ahndung festgestellter Verstöße, unter anderem gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit, zeigen sich in Europa erhebliche Unterschiede, berichtete Ralf Geisert aus dem Landespolizeipräsidium Saarland. Der Verkehrspsychologe Bernhard Schlag hat bereits vor mehreren Jahren festgestellt, dass in Deutschland „Geschwindigkeitsdelikte in Bezug auf ihre Verkehrssicherheitsfolgen unterbewertet“ sind.

Umgekehrt haben jüngste Änderungen bei den Sanktionen gezeigt, dass der Verordnungsgeber wenigstens zum Schutz der Infrastruktur das Bußgeld von 75 auf 500 Euro zuzüglich zwei Monate Fahrverbot anzuheben bereit war, wenn ein Durchfahrverbot für Kfz über 3,5 Tonnen nicht beachtet wird. Die zum Straftatbestand erhobene Vorschrift des verbotenen Rennens mit Kraftfahrzeugen (§ 315d StGB) erfasst nach dem Willen des Gesetzgebers das normale Verhalten der Raser, also „bloße Geschwindigkeitsüberschreitungen“, regelmäßig leider gar nicht, und zwar, selbst dann nicht, „wenn sie erheblich sind“.

Die Schweiz ging zuletzt einen anderen Weg und hat die Sanktionen bei Tempoverstößen massiv verschärft. Das hat zu einem drastischen Rückgang der Getötetenzahlen sowie zur Verleihung des

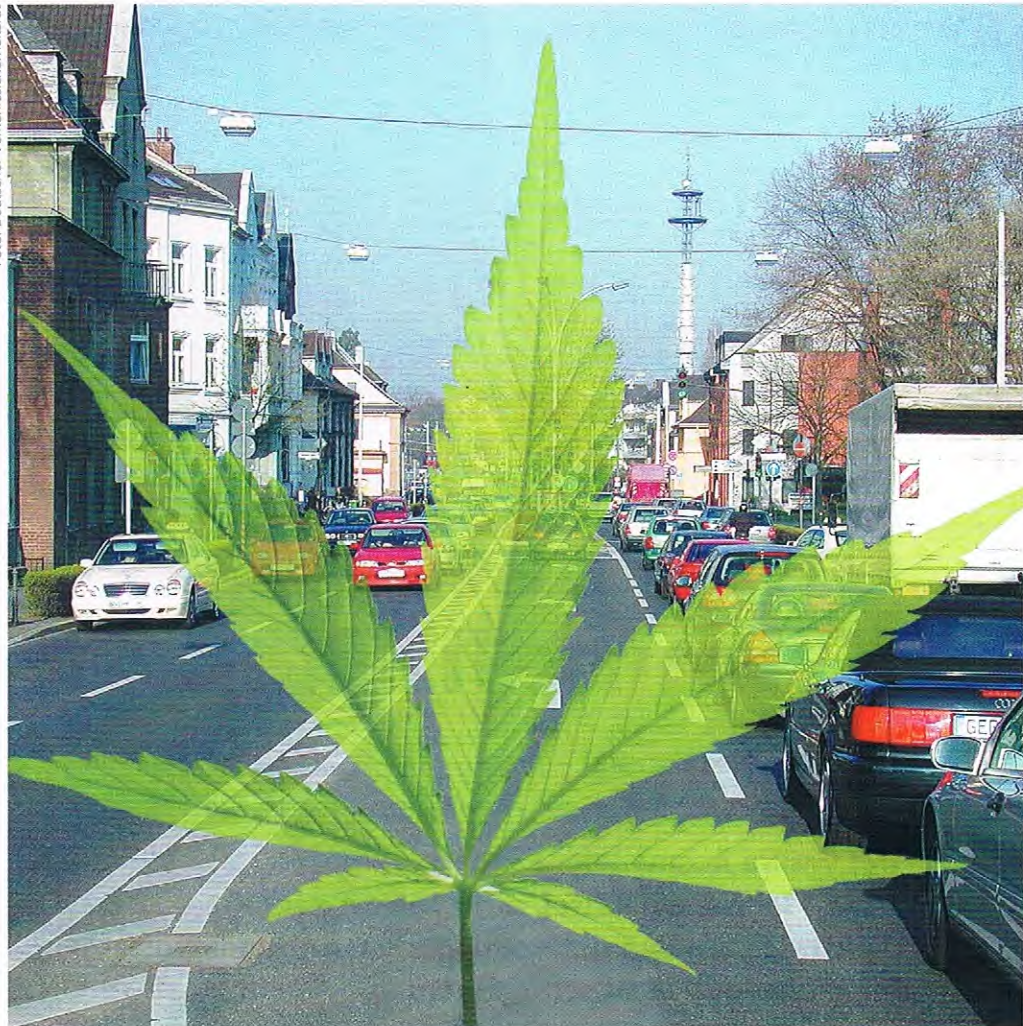
Europäischen Verkehrssicherheitspreises „ETSC Road Safety PIN Award 2017“ geführt und zugleich die langfristige Leistung der Schweiz bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit angemessen gewürdigt.

„Daher fordern Vertreterinnen und Vertreter der Polizei und deren Berufsverbände, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sowie Opferschutzorganisatio-

digkeits-, Abstands- oder Überholverstöße) unter Berücksichtigung des jeweiligen Gefährdungspotenzials und der Verkehrssituation“ künftig eine „spürbare Anhebung der Geldbußen, verbunden mit verstärkter Androhung von Fahrverboten“ erfolgen müsse.

Es bleibt zu hoffen, dass zugunsten einer merklichen Anhebung der Verkehrs-

Foto: Deutscher Verkehrssicherheitsrat



Fahrtüchtig nach Cannabiskonsum aus medizinischen Gründen?

nen in Deutschland eine deutlich über die Erhöhung der entsprechenden Bußgelder mit Zuordnung zur reinen numerischen Geschwindigkeitsüberschreitung hinausgehende Anpassung“, resümierte Geisert folgerichtig seine Untersuchung zur Sanktionspraxis bei Verkehrsverstößen im europäischen Vergleich. Dies sah auch die überwältigende Mehrheit der Experten im Arbeitskreis des Gerichtstags so. Während eine pauschale Erhöhung abgelehnt wurde, forderten die Teilnehmer im Wesentlichen, den Fortschritt in der Entwicklung zu „Vision Zero“ in Deutschland dadurch zu beschleunigen, dass „für besonders verkehrssicherheitsrelevante Verkehrsverfehlungen (namentlich Geschwin-

sicherheit, wenigstens was die schwersten Folgen betrifft, der Verordnungsgeber im „Billigland der Knöllchenpreise“ zumindest bei Verstößen mit hohem gegen Menschen gerichteten Schädigungspotenzial bereit sein wird, einem „Einkalkulieren“ von kleinen Verwarngeldern, quasi als „IC-Zuschlag für schnelleres Fortkommen“, künftig ernsthaft entgegenzuwirken.

Peter Schlanstein
 Erster Polizeihauptkommissar,
 Fachhochschule für öffentliche
 Verwaltung NRW, Münster
 E-Mail: autor@pvtweb.de