

Titel:

Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen durch Manipulation von Kontrollmechanismen

Normenketten:

OWiG § 19, § 79 Abs. 1 S. 2, Abs. 3 S. 1

FeV § 2 Abs. 1 S. 1, § 75 Nr. 1

StVG § 1a, § 1b

StVO § 23 Abs. 1 S. 2, § 49 Abs. 1 Nr. 22

Leitsätze:

1. Die durch das 8. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16.06.2017 (BGBl. 2017 I 1648) eingeführten §§ 1a-c StVG regeln die Nutzung und den zulässigen Betrieb hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen. Sie knüpfen dabei an die Klassifikation an, die von dem durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzten „Runden Tisch automatisiertes Fahren“ zugrundegelegt worden ist. (Rn. 12)
2. Die Zuordnung zu einem bestimmten Automatisierungsgrad und damit die Anwendung der §§ 1a ff. StVG ist allgemein und einheitlich zu treffen. Dass das Fahrzeug durch vom Hersteller nicht gewollte Manipulationen auf eine höhere Automatisierungsstufe angehoben wird oder werden kann, ist nicht entscheidend. (Rn. 16)
3. Sind die in §§ 1a, 1b StVG geregelten Pflichten des Fahrzeugführers und Fahrzeuganforderungen bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen nicht anwendbar, gelten die allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. (Rn. 11)
4. Das Führen eines Kraftfahrzeugs nach Außerfunktionssetzung der die Nutzung einer höheren Automatisierungsstufe verhindernden Sicherungsmechanismen des Herstellers ist nach §§ 23 Abs. 1 Satz 2, 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO bußgeldbewehrt. (Rn. 18 – 19)

Schlagworte:

Zulassung, Rechtsbeschwerde, Tesla, Model 3 Performance, Autopilot, Hardware, Firmware, Autobahn, Innenraumkamera, Lenkradgewichte, hochautomatisiert, vollautomatisiert, Fahrfunktion, automatisierte, Fahren, Fahrassistenzsystem, Fahrzeugführung, verkehrssicher, Zustand, Sicherungseinrichtung, Kontrollmechanismen, Übermüdung, Tateinheit, automatisiertes Fahren, Stufen, Fahrassistenzsysteme, teilautomatisiertes Fahren, hochautomatisierte Fahrfunktionen, vollautomatisierte Fahrfunktionen, Zuordnung, Manipulation auf höhere Automatisierungsstufe, Manipulation von Kontrollmechanismen, Führen eines nicht vorschriftsmäßigen Fahrzeugs

Fundstellen:

ZfS 2025, 407

DAR 2025, 279

NStZ-RR 2025, 223

LSK 2024, 42357

NZV 2025, 412

Tenor

I. Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gegen das Urteil des Amtsgerichts Bamberg vom 20.02.2024 wird mit der Maßgabe als unbegründet verworfen, dass Ziffer 1. der Urteilsformel und die Liste der angewendeten Vorschriften lauten:

„Gegen den Betroffenen wird wegen vorsätzlichen Führens eines nicht vorschriftsmäßigen Fahrzeugs in Tateinheit mit fahrlässigem Führen eines Fahrzeugs trotz körperlicher oder geistiger Mängel, ohne Vorsorge gegen die Gefährdung anderer zu treffen, eine Geldbuße von 250,00 Euro festgesetzt.

II. Der Betroffene hat die Kosten seines Rechtsmittels zu tragen.

Gründe

I.

1

Das Amtsgericht hat den Betroffenen mit Urteil vom 20.02.2024 wegen des vorsätzlichen Führens eines nicht vorschriftsmäßigen Fahrzeugs, wodurch die Verkehrssicherheit wesentlich beeinträchtigt war, wobei der Betroffene fahrlässig das Fahrzeug trotz körperlicher oder geistiger Mängel geführt hat, ohne in geeigneter Weise Vorsorge getroffen zu haben, dass andere nicht gefährdet werden, zu einer Geldbuße von 250,00 € verurteilt.

2

Hiergegen wendet sich der Betroffene mit seiner auf die Verletzung formellen und materiellen Rechts gestützten Rechtsbeschwerde, deren Zulassung er (hilfsweise) beantragt.

3

Die Generalstaatsanwaltschaft M. hat mit Stellungnahme vom 13.06.2024 beantragt, die Rechtsbeschwerde zur Fortbildung des Rechts zuzulassen und als unbegründet zu verwerfen.

II.

4

Die von der Einzelrichterin nach § 79 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 80 Abs. 1 Nr. 1 1. Alt. OWiG zur Fortbildung des Rechts zugelassene und gemäß § 80a Abs. 1, 2. Halbsatz i.V.m. Abs. 3 Satz 1 OWiG dem Bußgeldsenat in der Besetzung mit drei Richtern zur Entscheidung übertragene Rechtsbeschwerde ist unbegründet.

5

Die Nachprüfung des angefochtenen Urteils aufgrund der Rechtsbeschwerde führt lediglich zur klarstellenden Berichtigung des Urteilstenors, hat aber im Übrigen keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO i.V.m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG).

6

1. Eine zulässige Verfahrensrüge wurde – wie die Generalstaatsanwaltschaft in ihrer Antragsschrift vom 13.06.2024 zu Recht ausführt – nicht erhoben.

7

2. Die Sachrüge hat ebenfalls keinen Erfolg.

8

a) Nach den Feststellungen des Amtsgerichts befuhr der Betroffene am 28.12.2022 zwischen 11:30 Uhr und 11:40 Uhr mit seinem Pkw Tesla Model „3 Performance“ die BAB 70 zwischen Eltmann und Bamberg in östlicher Richtung. Das Fahrzeug war mit der „Autopilot 3.0 Hardware“, der „Standard Autopilot Firmware“ und der Option „Autopilot“ ausgestattet, mit der es bestimmungsgemäß möglich ist, dass das Fahrzeug eigenständig die durch die Fahrbahn vorgegebene Spur hält, die dazu nötigen Lenkbewegungen ausführt und die eingestellte Geschwindigkeit einhält sowie diese bei erkannten Hindernissen reduziert bzw. vor solchen anhält. Um sicherzustellen, dass der Fahrzeugführer die Kontrolle über den Wagen behält, ist eine Sicherheitsfunktion eingebaut. Zum einen muss der Fahrer regelmäßig das Lenkrad etwas bewegen oder zumindest eine gewisse Kraft darauf ausüben, zum anderen überwacht eine Innenraumkamera, ob der Fahrer Kontakt zu dem Lenkrad und die Augen geöffnet hat. Diese Kontrollmechanismen wurden von dem Betroffenen dadurch umgangen, dass er sogenannte Lenkradgewichte am Lenkrad anbrachte und das Objektiv der Kamera abdeckte oder abklebte, um ein selbständiges Fahren zu ermöglichen.

9

In dem Streckenabschnitt ab Viereth bis zur Anschlussstelle 15 (Hallstadt) schlief der Betroffene während einer Strecke von mindestens 8 km (Fahrzeit knapp 5 Minuten) und hatte dadurch keinerlei Kontrolle über das Fahrzeug.

10

b) Die von Rechts wegen nicht zu beanstandenden und von der Verteidigung auch nicht – jedenfalls nicht prozessordnungsgemäß – angefochtenen Feststellungen des Amtsgerichts rechtfertigen die Verurteilung des Betroffenen gemäß § 23 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 49 Abs. 1 Nr. 22 StVO.

11

Ein Verstoß gegen die in §§ 1a, 1b StVG geregelten Pflichten des Fahrzeugführers und Fahrzeuganforderungen bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen liegt – entgegen der Auffassung der Generalstaatsanwaltschaft – nicht vor, weil diese Vorschriften hier nicht anwendbar sind. Es gelten vielmehr die allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften.

12

aa) Die durch das 8. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16.06.2017 (BGBl. 2017 I 1648) eingeführten §§ 1a-c StVG regeln die Nutzung und den zulässigen Betrieb hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen. Der Gesetzgeber hat dabei an die Klassifikation angeknüpft, die von dem durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingesetzten „Runden Tisch automatisiertes Fahren“ zugrundegelegt worden ist (BT-Drs. 18/11300 S. 12 a.E.).

13

Danach sind folgende Stufen des automatisierten Fahrens zu unterscheiden:

Stufe 1: Fahrassistenzsysteme: Hierbei wird in gewissen Grenzen entweder die Längs- oder die Querführung des Fahrzeugs übernommen, wobei der Fahrer das System dauerhaft überwachen und zum Eingreifen bereit sein muss. Beispiele für solche Assistenzsysteme sind die adaptive Abstands- und Geschwindigkeitsregelung und der Parkassistent.

Stufe 2: Beim teilautomatisierten Fahren übernimmt das System sowohl die Längs- als auch die Querführung des Fahrzeugs für einen gewissen Zeitraum oder in spezifischen Situationen. Der Fahrer muss das System jedoch nach wie vor dauerhaft überwachen und jederzeit zur vollständigen Übernahme der Fahraufgabe in der Lage sein. Ein Beispiel hierfür ist der Stauassistent.

Stufe 3: Wesentliches Unterscheidungsmerkmal hochautomatisierter Fahrfunktionen im Vergleich zu den vorangegangenen Automatisierungsstufen ist, dass das Fahrzeug die Längs- und Querführung für einen gewissen Zeitraum oder in spezifischen Situationen übernimmt und der Fahrer das System nicht mehr dauerhaft überwachen muss. Er muss dabei jedoch immer in der Lage sein, die Fahraufgabe nach Aufforderung mit einer angemessenen Zeitreserve wieder vollständig und sicher zu übernehmen.

Stufe 4: Bei vollautomatisierten Fahrfunktionen übernimmt das System die Fahrzeugführung in einem definierten Anwendungsfall vollständig und bewältigt alle damit verbundenen Situationen automatisch.

Stufe 5: Beim autonomen (fahrerlosen) Fahren als höchste Automatisierungsstufe übernimmt das System das Fahrzeug vollständig vom Start bis zum Ziel. Alle im Fahrzeug befindlichen Personen sind in diesem Fall Passagiere.

(vgl. zum vorgenannten: „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“, Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2015; Roshan, NJW-Spezial 2021, 137; Lange, NZV 2017, 345, 346; BeckOK/Will StVR [Stand: 15.04.2024] StVG § 1a vor Rn. 1).

14

Gegenstand der Bestimmungen der §§ 1a ff. StVG ist nicht der Betrieb eines Kraftfahrzeugs, das mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen ausgestattet ist, im öffentlichen Straßenverkehr an sich, sondern nur der Betrieb mittels dieser technischen Funktionen sowie die Pflichten des Fahrzeugführers bei der Verwendung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen (BT-Drs. 18/11300 S. 20).

15

bb) Der vom Betroffenen zum Tatzeitpunkt gefahrene Pkw Tesla Model „3 Performance“ ist indes zu einer vollständigen Übergabe der Fahrzeugsteuerung auf die verbauten Assistenzsysteme nicht bestimmt und dazu auch nicht ausgelegt. Dies ergibt sich schon daraus, dass die angebrachten Kontrolleinrichtungen das Abwenden des Fahrers vom Verkehrsgeschehen gerade verhindern sollen. Der vollständigen Verlagerung der Fahrzeugführung auf die Assistenzsysteme wird herstellenseits durch taktile und optische Kontrollen entgegengewirkt.

16

Das vom Betroffenen geführte Fahrzeug ist somit der Kategorie des „teilautomatisierten Fahrens“ (Stufe 2) zuzuordnen. Nicht entscheidend kann dabei sein, dass das Fahrzeug durch vom Hersteller nicht gewollte Manipulationen auf eine höhere Automatisierungsstufe angehoben wird. Denn die Zuordnung zu einem

bestimmten Automatisierungsgrad und damit die Anwendung der §§ 1a ff. StVG ist allgemein und einheitlich zu treffen. Die Entscheidung kann nicht durch das nicht normgemäße Verhalten im Einzelfall, das von den Sicherheitseinrichtungen im Fahrzeug gerade verhindert werden soll, abhängig gemacht werden.

17

Gehört das vom Betroffenen gefahrene Kraftfahrzeug der Stufe 2 an, fällt sein Betrieb nicht unter die §§ 1a und 1b StVG. Systeme dieser Stufe zeichnen sich dadurch aus, dass sich der Fahrzeugführer nicht von der Fahrzeugführung abwenden darf und jederzeit selbst eingreifen können muss (vgl. BeckOK/Will a.a.O.; Hentschel/König/Dauer/König Straßenverkehrsrecht 47. Aufl. § 1a StVG Rn. 10).

18

cc) § 23 Abs. 1 Satz 2 StVO verpflichtet den Führer eines Kraftfahrzeugs dazu, dafür Sorge zu tragen, dass sich das Fahrzeug in einem vorschriftsmäßigen und verkehrssicheren Zustand befindet (vgl. OLG Saarbrücken DAR 2021, 566). Dies umfasst die Bau- und Betriebsvorschriften der §§ 32 bis 67 StVZO ebenso wie die Generalklausel des § 30 StVZO. Die Beschaffenheit von Fahrzeugen kann auch vorschriftswidrig sein, wenn Mängel vorhanden sind, die die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigen oder andere Verkehrsteilnehmer belästigen. Vorschriftswidrig ist zudem eine Steigerung der normalen Gefahr des Fahrzeugs. Der Eintritt einer konkreten Gefährdung oder Belästigung anderer ist nicht erforderlich. Es genügt, dass eine solche wahrscheinlicher wird (OLG Bamberg DAR 2011, 212; NK-GVR/Krenberger 3. Aufl. § 23 StVO Rn. 6 m.w.N.). Grundsätzlich hat der Kraftfahrer alle an seinem Fahrzeug gegen eine mögliche Verkehrsgefahr vorgesehenen Sicherheitseinrichtungen zu gebrauchen, auch wenn er deren Notwendigkeit nicht durchschaut (Burmann/Heß/Hühnemann/Jahnke/Heß StVR 28. Aufl. § 23 StVO Rn. 13).

19

Durch das Anbringen der Lenkradgewichte und das Abkleben der Innenraumkamera hat der Betroffene den bestehenden Sicherheitsmechanismus gerade in der Absicht außer Kraft gesetzt, sich von der eigenen Verkehrsüberwachung abwenden und einschlafen zu können. Die von seinem Fahrzeug ausgehende normale Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer wurde dadurch beträchtlich erhöht. Selbst wenn durch die verbauten Assistenzsysteme eine Spurhaltung sowie eine Abstandskontrolle und Geschwindigkeitsreduktion möglich waren, konnten diese Einrichtungen allein ohne entsprechende Fahrzeugführung durch den Betroffenen möglichen Gefahrenmomenten, etwa durch Ereignisse oder sich entwickelnde Gefahrensituationen seitlich des Fahrzeugs oder außerhalb der Reichweite der Systeme nicht mit der erforderlichen Wirksamkeit begegnen, zumal der Betroffene eine Strecke von mindestens 8 km bzw. eine Fahrzeit von knapp 5 Minuten schlafend zurücklegte.

20

c) Ohne Rechtsfehler ist das Amtsgericht auch davon ausgegangen, dass sich der Betroffene einer Ordnungswidrigkeit nach § 2 Abs. 1, § 75 Abs. 1 Nr. 1 FeV schuldig gemacht hat.

21

Übermüdung gehört zu den körperlichen und geistigen Beeinträchtigungen im Sinne der Vorschrift (Hentschel/König/Dauer/Dauer § 2 FeV Rn. 2; BeckOK/Gail § 2 FeV Rn. 7; MüKo/Hahn/Kalus StVR § 2 FeV Rn. 8).

22

Aufgrund der vom Betroffenen eingenommenen Position und der Dauer des Schlafs sowie der Auffälligkeiten im Rahmen der anschließenden polizeilichen Kontrolle ist es als ausgeschlossen anzusehen, dass sich die Gefahr des Einschlafens nicht durch deutlich wahrnehmende Ermüdungserscheinungen angekündigt hat, denen bei der Anwendung eines Mindestmaßes an Sorgfalt hätte Rechnung getragen werden können und müssen (OLG Düsseldorf NZV 2001, 81, 82).

23

d) Gegen den Rechtsfolgenausspruch ist aus den in der Stellungnahme der Generalstaatsanwaltschaft Mü. genannten Gründen nichts zu erinnern. Insbesondere ergibt sich aus dem Umstand, dass der Tatrichter auf den Regelsatz gemäß 202000 des Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalogs im Rahmen der konkreten Bemessungskriterien nicht mehr eigens Bezug genommen und diesem auch keinerlei Bedeutung beigemessen hat, dass er sich der Unverbindlichkeit der dort genannten Regelsätze bewusst war.

24

e) Zwischen beiden Verstößen hat der Tatrichter zutreffend Tateinheit angenommen, das konkurrenzrechtliche Verhältnis im Schuldspruch jedoch entgegen § 71 Abs. 1 OWiG i.V.m. § 260 Abs. 4 Satz 1 StPO nicht zum Ausdruck gebracht. Dies ist vom Rechtsbeschwerdegericht nachzuholen (vgl. OLG Düsseldorf NZV 2008, 584, 585; NZV 2000, 382; BGH, Beschluss vom 16.01.2024 – 4 StR 342/23 bei juris = NStZ-RR 2024, 180).

25

Zudem finden die §§ 23 Abs. 1 Satz 2 StVO und § 2 Abs. 1 Satz 1 FeV in der Liste der angewendeten Vorschriften keine Erwähnung. Auch insoweit ist der Tenor des Urteils zu berichtigen (vgl. BGH NJW 1986, 1116, 1117).

III.

26

Die Kostenentscheidung beruht auf § 473 Abs. 1 Satz 1 StPO i.V.m. § 46 Abs. 1 OWiG.

IV.

27

Der Senat entscheidet durch Beschluss gemäß § 79 Abs. 5 Satz 1 OWiG.