

### 1.18. Transport- und Verkehrsrecht/Droit des transports et de trafic

**OLG Karlsruhe, 1 Rb 36 Ss 832/19: Fällt die ablenkende Bedienung des grossen Touchscreens während der Fahrt unter die Verbotsnorm, auch wenn der Lenker damit eigentliche Fahrfunktionen einstellt?**

OLG Karlsruhe (1. Senat), 1 Rb 36 Ss 832/19, 27.3.2020, Touchscreen im Wagen als elektronisches Gerät i.S.d. § 23 Abs. 1a S. 1, 2 StVO (BRD).



ARNOLD F. RUSCH\*

Das Oberlandesgericht Karlsruhe hat die Verurteilung eines Tesla-Lenkers wegen vorschriftswidrigen Benutzens eines elektronischen Gerätes sowie den Entzug des Fahrausweises geschützt. Der Lenker wollte während der Fahrt die Schnelligkeit des eingeschalteten Scheibenwischer-Intervalls auf dem grossen, im Armaturenbrett mittig positionierten Touchscreen einstellen und verunfallte dabei. Das Urteil könnte nicht nur in Deutschland, sondern auch in der Schweiz weitreichende Folgen zeitigen, da sich wichtige Funktionen in modernen Fahrzeugen zunehmend nicht mehr mit Knöpfen und Hebeln, sondern nur noch in Menüs auf einem Bildschirm bedienen lassen.

#### I. Sachverhalt

Das Gericht fasste den relevanten Sachverhalt wie folgt zusammen: «Nach den insoweit getroffenen Feststellungen hatte der Betroffene [...] als Führer des Fahrzeugs der Marke <Tesla> [...] den fest neben dem Lenkrad über der Mittelkonsole des Fahrzeugs installierten Berührungsbildschirm (Touchscreen) benutzt, um so die Intervalle des bereits wegen starken Regens eingeschalteten Scheibenwischers einzustellen. Aufgrund nicht angepasster Blickzuwendung auf den Bildschirm und der damit verbundenen Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen kam der Betroffene bei regennasser Fahrbahn und starkem Regen jedoch von der Fahrbahn nach rechts ab, fuhr in eine Böschung und kollidierte dort mit einem Netzknotenstationierungszeichen und mehreren Bäumen» (N 1).

Das Amtsgericht Karlsruhe verurteilte den Lenker wegen vorschriftswidrigen Benutzens eines elektronischen Gerätes nach § 23 Abs. 1a StVO zu einer Geldbusse von

EUR 200 und verbot ihm für die Dauer von einem Monat das Führen von Kraftfahrzeugen im Strassenverkehr. Der Lenker beschwerte sich dagegen erfolglos beim Oberlandesgericht Karlsruhe.

#### II. Erwägungen

Das Oberlandesgericht widmete sich der vorinstanzlichen Subsumtion des fest eingebauten Touchscreens im Tesla unter die elektronischen Geräte im Sinne des § 23 Abs. 1a StVO. Dieser weist folgenden Wortlaut auf:

*1 Wer ein Fahrzeug führt, darf ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, nur benutzen, wenn*

- 1. hierfür das Gerät weder aufgenommen noch gehalten wird und*
- 2. entweder (a) nur eine Sprachsteuerung und Vorlesefunktion genutzt wird oder (b) zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Strassen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.*

*2 Geräte im Sinne des Satzes 1 sind auch Geräte der Unterhaltungselektronik oder Geräte zur Ortsbestimmung, insbesondere Mobiltelefone oder Autotelefone, Berührungsbildschirme, tragbare Flachrechner, Navigationsgeräte, Fernseher oder Abspielgeräte mit Videofunktion oder Audiorekorder. [...]*

Die Einstellung der Intervallgeschwindigkeit des Scheibenwischers via Touchscreen trete vorliegend lediglich an Stelle herkömmlicher Knöpfe und Hebel und diene überdies nicht der Kommunikation, Information oder Organisation, was Zweifel an der Subsumtion wecke (N 10).

Satz 2 der Norm erfasse jedoch den Touchscreen als «Berührungsbildschirm» ohne Einschränkung bezüglich seiner Funktion. Satz 2 erweitere folglich den Begriff der in dieser Norm genannten Geräte, indem er Geräte nenne, die auch unter diese Norm fallen. Ein von Satz 2 erfasstes Gerät müsse nicht zusätzlich zu den dort genannten Gerätekategorien – i.e. Unterhaltungselektronik oder Ortsbestimmung – zählen. Beweis dafür sei, dass die Aufzählung auch Autotelefone, Flachrechner und in Abs. 1b Rückfahrkameras nenne, die mit Unterhaltungselektronik oder Ortsbestimmung nichts zu tun hätten (N 10, 11, 15).

Der Berührungsbildschirm falle zwar markant aus der Systematik der Geräteliste in Satz 2 heraus, denn die übrigen dort genannten Geräte dienten bestimmten Unterhaltungs-, Kommunikations- und Navigationszwecken, nicht aber *originären Funktionen* eines Fahrzeugs. Der Berüh-

\* ARNOLD F. RUSCH, Prof. Dr. iur., LL.M., Rechtsanwalt, Universität St. Gallen.

rungsbildschirm sei jedoch ein in unterschiedlichen Kontexten einsetzbares Eingabegerät. Die Einbeziehung von jeglichen Berührungsbildschirmen könne sich folglich als limitierender Faktor für die zunehmende, aus Sicht der Verkehrssicherheit problematische Verwendung von Touchscreens in Kfz-Bedieneinheiten erweisen (N 12).<sup>1</sup> Sinn und Zweck der Norm gebiete jedoch die Erfassung aller Berührungsbildschirme unabhängig von deren Funktion. Die Norm diene der Unfallverhütung durch Verhinderung von Ablenkungen. Diesbezüglich spiele es keine Rolle, zu welchem Zweck der Lenker einen Berührungsbildschirm bediene, weil er den Lenker stets ablenke. Dessen Verwendung sei deshalb nur bei kurzer Blickzuwendung im Sinne von Satz 1 Nr. 2 lit. b zulässig (N 13).

### III. Anmerkungen

Das Urteil verdient Zustimmung. Die nachfolgenden Überlegungen wollen *erstens* zeigen, dass Schweizer Gerichte ebenfalls eine Verurteilung aussprechen würden. *Zweitens* möchte ich den Fokus auf die Frage der Mangelhaftigkeit eines Fahrzeugs richten, bei dem sich wichtige Funktionen nur über einen Touchscreen bedienen lassen.

Art. 3 Abs. 1 VRV differenziert zwar zwischen Verrichtungen und der Bedienung des Fahrzeugs, hält aber gleich zu Beginn fest, dass die Aufmerksamkeit sich auf *Strasse und Verkehr* zu richten habe: *«Der Fahrzeugführer muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Er hat ferner dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte sowie Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird.»*

Die Rechtsprechung suggeriert teilweise ebenfalls, Verrichtung und Bedienung seien zwei verschiedene Dinge: *«Der Fahrzeugführer darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert (Art. 3 Abs. 1 Satz 2 VRV). Er muss das Lenkrad mindestens mit der einen Hand halten (vgl. Art. 3 Abs. 3 VRV) und hat so die andere, wenn sie nicht zum Lenken gebraucht wird, für Handgriffe wie die Betätigung der Warnsignale, der Richtungsanzeiger, gegebenenfalls des Schalthebels, der Scheibenwischer, des Lichtschalters und dergleichen zur Verfügung. Ob eine Verrichtung das Lenken oder einen dieser Handgriffe erschwert bzw. verunmöglicht, hängt grundsätzlich von der Art der Verrichtung, dem Fahrzeug und*

*der Verkehrssituation ab.»*<sup>2</sup> Angesichts des klaren ersten Satzes in Art. 3 Abs. 1 VRV, wonach die Aufmerksamkeit Strasse und Verkehr gehört, gibt es keinen Raum, zwischen der *Bedienung* des Fahrzeugs und anderen *Verrichtungen* zu differenzieren. Aufgrund der neuen Trends in der Cockpitgestaltung kann auch die Bedienung des Fahrzeugs eine von Art. 3 Abs. 1 VRV erfasste Ablenkung bewirken, wenn diese zu lange dauert und den Lenker ablenkt.

Die Schweizer Rechtsprechung hat meist die Ablenkung durch Telefongeräte unter Art. 31 Abs. 1 SVG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 VRV subsumiert.<sup>3</sup> Weitere Urteile richten sich auf die Bedienung des fest eingebauten Navigationsgerätes<sup>4</sup> und des im Touchscreen enthaltenen Radios eines Tesla S 85 P.<sup>5</sup> Es existieren jedoch auch Verurteilungen aufgrund der Ablenkung *durch eigentliche Fahrzeugbedienung*. Es ging um einen Lenker, der nicht wusste, wie man das Licht einschaltet: *«Jede Verrichtung, welche die Fahrweise erschwert und damit die Aufmerksamkeit des Führers vom Verkehr ablenkt, ist während der Fahrt zu unterlassen, auch wenn sie zur Bedienung des Fahrzeuges gehört. Wenn der Angeklagte, wie er selbst angibt, das Fahrzeug seines Bruders noch zu wenig kannte, um den Lichtschalter zu finden, ohne sich vom Verkehr ablenken zu lassen, wäre es seine Pflicht gewesen, die Fahrt zu unterbrechen, um die Beleuchtung des Armaturenbrettes einzuschalten.»*<sup>6</sup> Zwei weitere Urteile thematisieren am Rande die Bedienung der Lüftung.<sup>7</sup>

Das Armaturenbrett eines Tesla enthält nur wenige Knöpfe. Der Lenker muss viele Funktionen des Fahrzeugs – beispielsweise die Nebellampen und die Geschwindigkeit des Scheibenwischerintervalls – über den grossen Bildschirm oder mittels Sprache steuern. Weist ein Fahrzeug einen Mangel im Sinne des Produkthaftpflichtgesetzes oder Art. 55 OR auf, wenn man dessen wesentliche Funktionen aufgrund der Gefahren und der Strafdrohung nur im Stillstand einstellen kann? Tatsächlich liegt der Gedanke einer Fehlkonstruktion durch ein unsinniges Bediensystem nahe: Nutzt man es bestimmungsgemäss, schafft man eine Gefahr oder macht sich strafbar. Der Fall erinnert an Konstruktionsmängel von früheren Automatikgetrieben, die man ohne Betätigung der Bremse von *Park* zu *Drive* wechseln

<sup>1</sup> So schon MARTIN WILL, Nutzung elektronischer Geräte bei der Fahrzeugführung, NJW 2019, 1633 ff., 1635.

<sup>2</sup> BGer, 1C\_183/2016, 22.9.2016, E. 2.1.1; vgl. auch KGer SG, 27.10.2015, E. 3c/bb, in: GVP 2015, Nr. 52.

<sup>3</sup> Statt vieler BGer, 6B\_894/2016, 14.3.2017, E. 1.3.1; 1C\_183/2016, 22.9.2016, E. 2.1.2.

<sup>4</sup> Erwähnt in AppGer BS, SB.2016.59, 23.4.2017, E. 3.

<sup>5</sup> BGer, 6B\_1090/2017, 15.2.2018, E. 1.3.

<sup>6</sup> KGer GR, SB 71/69, 20.6.1969, E. 1, in: PKG 1969, 113.

<sup>7</sup> Nicht entscheiderelevant thematisiert in OGer ZH, SU150042, 22.12.2015, E. 2.5.3, und KGer SG, 27.10.2015, E. 3c/cc, in: GVP 2015, Nr. 52.

konnte – eine Pedalverwechslung hatte eine unvermittelte Beschleunigung zur Folge.<sup>8</sup> Ein Konstruktionsmangel liegt beispielsweise auch dann vor, wenn der Getränkehalter im Fahrzeug sich dort befindet, wo auslaufende Getränke die Klimaanlagesteuerung zerstören können.<sup>9</sup> Im Unterschied zu diesen beiden Fällen liegt beim Touchscreen nicht einmal eine fehlerhafte oder unvorsichtige, sondern eine *bestimmungsgemäße und vorhersehbare* Bedienung während der Fahrt vor. Ein Gerät sollte eine Konstruktion aufweisen, die eine unsichere Bedienung nach Möglichkeit verhindert – aus diesem Grund schaltet sich der Fernseher im BMW ab Schrittgeschwindigkeit aus<sup>10</sup> und darf ein gefährlicher Rückwärtsbetrieb einer Druckermaschine zwecks Verhinderung von Körperschäden nicht möglich sein, es sei denn bei permanent gedrücktem Tippschalter.<sup>11</sup> Der Touchscreen mit Untermenüs zur Bedienung wesentlicher Funktionen des Fahrzeugs in voller Fahrt steht aufgrund des Ablenkungspotentials quer in der Landschaft. Der Einbau eines bezüglich Sicherheit überlegenen Alternativsystems zur Bedienung des Scheibenwischerintervalls hätte jedenfalls auf zumutbare Weise zu jedem Zeitpunkt offengestanden.

<sup>8</sup> Vgl. JOHN POLLARD/E. DONALD SUSSMAN, An Examination of Sudden Acceleration, January 1989, 43; offensichtlich zeigen sich derzeit viele Bedienfehler und Unfälle bei «*mono-stable shifters*» (joystick-ähnliche Automatikwählhebel ohne Schaltkulisse), weil Lenker irrtümlich glauben, sie hätten «Park» gewählt, der Wagen später aber wegrollt; vgl. In re FCA US LLC Monostable Elec. Gearshift Litig., 377 F. Supp. 3d 779 (noch nicht entschieden).

<sup>9</sup> LG Köln, 10 S 273/04, 23.2.2005.

<sup>10</sup> OLG Saarbrücken, 2 U 150/13, 27.8.2014, N 23.

<sup>11</sup> LG Osnabrück, 7 O 2613/02, 2.3.2004.