

64. Deutscher Verkehrsgerichtstag

28. bis 30. Januar 2026 in Goslar

## **Presse-Information**

### **Arbeitskreis III: Unfallrisiko Ablenkung am Steuer durch Handy & Co.**

- KI-gestützte Verkehrsüberwachung – Einsatz der Monocam
- Beweisführung und Ahndung
- Prävention und Aufklärung

**Leitung** **Prof. Dr. jur. Dieter Müller**, Leiter Studienbereich Verkehrswissenschaften, Hochschule der Sächsischen Polizei (FH), Rothenburg/Oberlausitz

**Referentin** **Kirstin Zeidler**, Leiterin Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Berlin

**Referent** **Marco Schäler, M. A.**, Polizeirat, Dozent für Verkehrsrecht, Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz

**Referent** **Dr. jur. Dr. rer. pol. Hans Steege**, Lehrbeauftragter an der Universität Stuttgart

**Der Arbeitskreis widmet sich der Frage, wie Unfälle durch Ablenkung am Steuer vermieden werden können. Sind „Handy-Blitzer“ dabei ein geeignetes Mittel?**

Ablenkung am Steuer ist ein erhebliches Unfallrisiko. Belastbare (amtliche) Statistiken, wie häufig Ablenkung zu Unfällen führt, gibt es nicht. Der Nachweis ist schwierig, die Dunkelziffer hoch.

Nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) dürfen elektronische Geräte während der Fahrt nur unter folgenden Bedingungen genutzt werden: Das Gerät wird hierfür weder aufgenommen noch gehalten und eine Sprachsteuerung benutzt oder zur Bedienung und Nutzung des Gerätes wendet der Fahrende seinen Blick dafür nur „kurze Zeit“ vom Fahrgeschehen ab. Dies gilt für Handys, Tablets, Laptops, Touchscreens und andere technische Geräte.

Der Arbeitskreis diskutiert neue Möglichkeiten zur besseren Entdeckung von Verstößen, etwa durch die seit kurzem nur in Rheinland-Pfalz gesetzlich erlaubte Monocam („Handy-Blitzer“).

Im Hinblick auf die aktuelle europäische KI-Verordnung stellt sich die Frage der Zulässigkeit von intelligenter Verkehrsüberwachung. Der Arbeitskreis erörtert, welche Anforderungen Hersteller und Behörden bei deren Einsatz erfüllen müssen.

Kernfragen sind: Welche Erfahrungen mit dem Einsatz von Monocams gibt es? Welche Maßnahmen seitens Gesetzgebung und Automobilindustrie könnten helfen, diese Unfälle zu vermeiden? Wie sollten Fahrzeugtechnik und -bedienung gestaltet sein, um Ablenkung zu reduzieren? Welche Möglichkeiten der Aufklärung und der Prävention gibt es? Sind die aktuellen Rechtsfolgen bei Verstößen angemessen oder gibt es Reformbedarf?

**Arbeitskreis: III**

**Kurzfassung des Referats**

Zahlen, Fakten und Erkenntnisse der Unfallforschung der Versicherer zu Ablenkung

**Kirstin Zeidler**

Leiterin Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Berlin

---

Ablenkung am Steuer ist gefährlich. Eine amerikanische Studie zeigt ein 2,7fach höheres Risiko für (Beinahe-)Unfälle, wenn Fahrende Smartphones nutzen, auch kurze Blickabwendungen sind gefährlich (SHRP 2-Studie, USA).

Im Jahr 2024 verunglückten 1.450 Menschen bei Unfällen, bei denen der Verdacht der Ablenkung durch Benutzung von elektronischen Geräten bestand.;25 davon kamen ums Leben. Ablenkung als Unfallursache ist für die Polizei jedoch schwer festzustellen, entsprechend groß ist das Dunkelfeld.

Die Unfallforschung der Versicherer nähert sich der Dunkelziffer mithilfe von Umfragen, zuletzt im Jahr 2023. Dabei gaben 23 Prozent der Befragten an, zumindest selten während des Fahrens Textnachrichten zu versenden, 2016 waren es noch 14 Prozent. Obwohl sich Fahrende des Unfallrisikos einer Smartphonenuutzung während der Fahrt grundsätzlich bewusst sind, ist eine Zunahme erkennbar.

Um Ablenkung während der Fahrt zu verhindern, sind mehr Kontrollen und schärfere Sanktionen erforderlich. Neue Technologien, wie der Handy-Blitzer, können dazu beitragen die Entdeckungswahrscheinlichkeit von Handyverstößen zu erhöhen. Der Nachweis von Ablenkung am Steuer sollte vereinfacht werden, etwa indem Daten von Aufmerksamkeitswarnern in der Blackbox des Autos gespeichert und nach Unfällen auslesbar sind. Handydaten sollten nach schweren Unfällen standardmäßig von der Polizei ausgelesen werden. Zusätzlich sind höhere Sanktionen für Handyverstöße zu empfehlen: für Autofahrende zwei, statt bisher einem Punkt im Fahreignungsregister. Auch Fahrzeugsysteme, die Fahrende bei Ablenkung warnen, sowie Apps, die das Handy während der Fahrt sperren, sollten weiterentwickelt werden, um Ablenkung effektiv zu verhindern. Touchdisplays, Infotainment- und Navigationssysteme im Fahrzeug können ablenken, weshalb deren Bedienung möglichst ablenkungsarm gestaltet sein sollte. Empfehlenswert ist der Einsatz von gut funktionierenden Sprachsteuerungen und das Einbetten von Smartphones in fahrzeuginterne Infotainmentsysteme.

### Kurzfassung des Referats

Automatisierte Überwachung von Ablenkungsverstößen im Straßenverkehr mit Hilfe von intelligenter Videotechnik - Erfahrungen aus dem Pilotprojekt in Rheinland-Pfalz (Monocam)

**Polizeirat Marco Schäler, M.A.**

Dozent für Verkehrsrecht an der Hochschule der Polizei Rheinland-Pfalz

---

Die Nutzung von Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungstechniken erfreut sich großer Beliebtheit in der Bevölkerung und ist mittlerweile kaum mehr aus den persönlichen Alltagsroutinen wegzudenken. Mit einiger Besorgnis ist jedoch festzustellen, dass sich die allgegenwärtige Digitalisierung zunehmend auch auf die ohnehin anspruchsvolle Fahraufgabe im Straßenverkehr erstreckt und hierdurch zusätzliche Gefahrenmomente hervorruft.

Zur Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit und Bekämpfung der aufkommenden Hauptunfallursache „Ablenkung“ hat die Polizei Rheinland-Pfalz im Jahre 2022 als erstes Land in der Bundesrepublik Deutschland ein System mit intelligenter Videotechnik (sog. „Monocam“) zur Detektion von Handyverstößen im Realbetrieb erprobt. Aufgrund der positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wird das System nach Verabschiedung einer gesetzlichen Spezialermächtigung in § 30 Abs. 8 Polizei- und Ordnungsbehördengesetz Rheinland-Pfalz (POG) nun in den Regelbetrieb überführt, um die Entdeckungswahrscheinlichkeit der verbreiteten Normabweichung und die damit zu erwartende Regelkonformität im Straßenverkehr zu erhöhen.

Zugleich stellt die Monocam eine sinnvolle Ergänzung zur klassischen Verkehrsüberwachung dar, da sie personalressourcenfreundlich arbeitet und eine hohe Beweiskraft für die anspruchsvolle Dokumentation der Tathandlung aufweist.

## Arbeitskreis: III

### Kurzfassung des Referats

Automatisierte Detektion von Handynutzung im Straßenverkehr – neue Implikationen durch die europäische KI-Verordnung?

**Dr. Dr. Hans Steege**

Lehrbeauftragter an der Universität Stuttgart am Institut für Volkswirtschaftslehre und Recht

---

Die Nutzung von Smartphones im Straßenverkehr stellt ein erhebliches Unfallrisiko dar. Um derartige Verstöße durch Fahrer während der Autofahrt zu erkennen, kommen automatisierte Systeme wie die Monocam zum Einsatz. Im Hinblick auf deren technische Ausgestaltung ist die Anwendbarkeit der europäischen KI-Verordnung (KI-VO) von Relevanz. Die KI-VO reguliert KI-Systeme und stellt damit einen einheitlichen Rechtsrahmen zur Regulierung von KI dar.

Bei Systemen wie der Monocam handelt es sich um ein KI-System i.S. von Art. 3 Nr. 1 KI-VO. Das Inverkehrbringen sowie die Inbetriebnahme von KI-Systemen mit unannehmbarem Risiko ist verboten (sog. verbotene KI-Praktiken, Art. 5 KI-VO). Umfassend reguliert sind sog. Hochrisiko-KI-Systeme (Art. 6 KI-VO). Daneben bestehen erhöhte Transparenzanforderungen für bestimmte KI-Systeme (Art. 50 KI-VO). Lediglich KI-Systeme, von denen kein Risiko ausgeht, sind unreguliert. Bei KI-Systemen wie der Monocam handelt es sich weder um verbotene KI-Praktiken noch um Hochrisiko-KI-Systeme und auch nicht um KI-Systeme mit erhöhten Transparenzanforderungen. Dies führt dazu, dass es keinerlei Anforderungen aus der KI-VO an diese KI-Systeme gibt. Mit Blick auf die KI-VO sind sie de facto unreguliert. Dies kann sich vor allem negativ auf die Genauigkeit und Robustheit der Systeme auswirken. Insbesondere im Hinblick auf die Qualität der Trainingsdaten existieren nur für Hochrisiko-KI-Systeme Anforderungen. Für KI-Systeme wie die Monocam gelten diese nicht. Auch müssen sie – anders als Hochrisiko-KI-Systeme – kein externes Konformitätsbewertungsverfahren durchlaufen, wobei geprüft wird, ob die geltenden Anforderungen eingehalten werden.

Für Hersteller und Polizeibehörden besteht lediglich eine Pflicht zur Schaffung von KI-Kompetenz bei denjenigen Personen, die mit dem System arbeiten.

Rechtspolitisch lässt sich überlegen, ob diese KI-Systeme zu den Hochrisiko-KI-Systemen zählen sollten. Zwar geht aufgrund der menschlichen Überprüfung keine immense Gefahr für die Grundrechte von Bürgerinnen und Bürgern aus, jedoch bestehen de facto keine Anforderungen an diese KI-Systeme. Dies ist insbesondere im Hinblick auf deren Qualität, Robustheit und Cybersicherheit problematisch. Ohne Regulierung stellt das Vergaberecht ein Instrument dar, um diese Faktoren zu beeinflussen.