

Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 53 No. 1-6 · Jahrgang 2016

Blut alkohol

Alcohol, Drugs, Behavior and Traffic Safety

Herausgegeben vom
**Bund gegen Alkohol und Drogen
im Straßenverkehr e. V., B.A.D.S.**
Gemeinnützige Vereinigung zur Aus-
schaltung des Alkohols und anderer
berauschender Mittel aus dem
Straßenverkehr

**Zugleich Publikationsorgan
der Deutschen Gesellschaft
für Verkehrsmedizin und
der Deutschen Gesellschaft
für Verkehrspsychologie**



In Verbindung mit

Prof. Dr. med. U. Heifer (Bonn)

Prof. Dr. iur. F. Dencker (Münster)

Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. R. K. Müller (Leipzig)

Generalbundesanwalt a. D. K. Nehm (Hamburg)

Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag

Prof. Dr. med. M. Graw (München)

Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin

Prof. Dr. phil. W. Fastenmeier (München)

Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. H. Bratzke (Frankfurt am Main)

Prof. Dr. rer. nat. T. Daldrop (Düsseldorf)

Prof. Dr. med. V. Dittmann (Basel)

Prof. Dr. med. W. Eisenmenger (München)

Prof. Dr. med. H.-T. Haffner (Heidelberg)

Richter am Bundesgerichtshof a. D. K. R. Maatz (Karlsruhe)

Prof. Dr. med. R. Mattern (Heidelberg)

Prof. Dr. rer. nat. F. MuBhoff (Bonn)

Prof. Dr. med. S. Pollak (Freiburg i. Br.)

Prof. Dr. rer. nat. W. Schubert (Neuenhagen)

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)

Prof. Dr. rer. nat. S. Tönnies (Frankfurt a. M.)

Schriftleitung/Editors

Prof. Dr. med. K. Püschel, Universität Hamburg

in Zusammenarbeit mit

Dr. rer. medic. Paul Brieler (Hamburg)

Prof. Dr. iur. Dr. phil. U. Scheffler / Dr. iur. D.-M. Halecker
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

in Zusammenarbeit mit

Rechtsanwalt D. Benjamin (Schwedt/Oder)

GW ISSN 0006-5250

BLUTALKOHOL

ALCOHOL, DRUGS, BEHAVIOR AND TRAFFIC SAFETY

BAND 53
JAHRGANG 2016

In Verbindung mit

Prof. Dr. med. *K. Heifer* (Bonn), Prof. Dr. iur. *F. Dencker* (Münster), Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. *R. K. Müller* (Leipzig), Generalbundesanwalt a. D. *K. Nehm* (Karlsruhe), Präsident Deutscher Verkehrsgerichtstag, Prof. Dr. *M. Graw* (München), Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Prof. Dr. phil. *W. Fastenmeier* (München), Präsident Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie

Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr. med. *H. Bratzke* (Frankfurt am Main), Prof. Dr. rer. nat. *Th. Daldrup* (Düsseldorf), Prof. Dr. med. *V. Dittmann* (Basel), Prof. Dr. med. *W. Eisenmenger* (München), Prof. Dr. med. *H.-T. Haffner* (Heidelberg), Richter am Bundesgerichtshof a. D. *K. R. Maatz* (Karlsruhe), Prof. Dr. med. *R. Mattern* (Heidelberg), Prof. Dr. *Frank Mußhoff* (Bonn), Prof. Dr. med. *St. Pollak* (Freiburg i. Br.), Prof. Dr. rer. nat. *W. Schubert* (Neuenhagen), Prof. Dr.-Ing. *A. Slemeyer* (Lübeck), Prof. Dr. rer. nat. *S. Tönnies* (Frankfurt a. M.)

herausgegeben vom

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V., B.A.D.S.
Gemeinnützige Vereinigung zur Ausschaltung des Alkohols und anderer berauschender Mittel
aus dem Straßenverkehr

Schriftleitung/Editors

Prof. Dr. med. *Klaus Püschel*
Universität Hamburg

in Zusammenarbeit mit Dr. rer. medic. *Paul Brieler* (Hamburg)

Prof. Dr. iur. Dr. phil. *Uwe Scheffler*

Dr. iur. *Dela-Madeleine Halecker*

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

in Zusammenarbeit mit

Rechtsanwalt *Dan Benjamin* (Schwedt/Oder)

ZUGLEICH PUBLIKATIONSORGAN
DER DEUTSCHEN GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSMEDIZIN UND DER DEUTSCHEN GESELLSCHAFT
FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE

STEINTOR-VERLAG

in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

Inhalt des 53. Bandes

	Seite
Heft 1/2016	
B. Hartung, T. Daldrup, T. Arent, W. Huckenbeck, N. Mindiashvili, S. Ritz-Timme Die Möglichkeit zur retropektiven Identitätsprüfung als wesentlicher Vorteil der Blutprobe	1
C. Reimann, E. v. d. Meer, W. Schubert Alkohol im Straßenverkehr – Indikation zur Fahreignungsbegutachtung	6
Zur Diskussion M. Focken Atemalkoholanalyse – ein sicheres Beweismittel?	20
Aus der Forschung BAST: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen	27
BZgA: Anstieg des Cannabiskonsums bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen	29
Literatur A. Dillmann A. Patermann/W. Schubert/M. Graw: Handbuch des Fahreignungsrechts. Leitfaden für Gutachter, Juristen und andere Rechtsanwender	32
Zur Information 24. Weltkongress für Verkehrsmedizin in Doha/Katar vom 16. bis 18. November 2015 – Kurzbericht (Püschel/Brieler/Bodewig)	36
UN-Mitgliedstaaten: Gemeinsame Absichtserklärung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr	38
Schweiz: Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrssicherheitspaketes „Via sicura“	40
Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogrammes 2011–2020	45
Bundesweites Forschungsprojekt zur Atemalkoholanalyse gestartet	50
B.A.D.S.: Krankheit und Kraftverkehr: Das Problem muss angepackt werden!	51
Rechtsprechung	53
Anhang Supplement – Symposium des B.A.D.S. – „Atemalkohol statt Blutentnahme?“ Beiträge	
„Atemalkohol statt Blutentnahme?“ (Franke)	Sup 3
Die gerichtsfeste Einführung der Atemalkoholanalyse bleibt auf der politischen Agenda (Lühmann)	Sup 8
Ist die Atemalkoholanalyse eine praktikable und sichere Alternative zur Blutalkoholkonzentrationsbestimmung im Strafverfahren? (Urban)	Sup 10
Atem- statt Blutalkoholmessung? (Hans)	Sup 14
Heft 2/2016	
K.-P. Kalwitzki Wieviel Veränderung wollen wir? Zur Wirksamkeit verkehrpsychologischer Intervention bei sog. Punktetätern	89
Zur Diskussion Gemeinsame Stellungnahme zur forensisch-toxikologischen Haaranalytik der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh)	96
Aus der Forschung Unfallforschung der Versicherer: Fahreignung von Senioren	98
BAST: Studie zu älteren Verkehrsteilnehmern	101

	Seite
Dokumentation	
54. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 27. bis 29. Januar 2016 in Goslar	
Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und Arbeitskreise (Nathow)	103
Arbeitskreis I: „Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht	
Beweissichere Atemalkoholanalyse (Wendt)	110
Meilensteine und Stolpersteine bei der Anwendung des § 316 StGB (De Vries)	121
Medizinisch-naturwissenschaftliche Aspekte (Mußhoff)	128
Arbeitskreis II: MPU unter 1,6 Promille?	
MPU unter 1,6 Promille (Dronkovic/Kalus)	145
Anordnung einer MPU – auch unter 1,6 ‰? (DeVol/Schreiber/Perlich)	156
Zur Information	
WHO: Global status report on roadsafety 2015	169
Schweiz: Senioren am Steuer	173
Alkoholunfälle 2014	175
DVR: Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung	179
B.A.D.S.: Unterstützung aus Goslar	180
Rechtsprechung	181
Heft 3/2016	
H.-G. Kollra, T. Kaufmann, H. Seifert, P. Brieler	
„Standards für Trinktests“	205
K. R. Maatz, T. Daldrup, N. Mindiashvili, S. Ritz-Timme, B. Hartung	
Radfahren unter Cannabiseinfluss	232
Zur Diskussion	
Stellungnahme des Normungsarbeitskreises UK 966.2 der Deutschen Kommission Elektrotechnik, Elektronik, Informationstechnik zu den Empfehlungen des Arbeitskreises I „Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht des Verkehrsgerichtstages 2016	239
Aus der Forschung	
Case study: Scotland’s new drink driving laws	244
BAS: Qualität von Fahreignungsbegutachtung und fahreignungsfördernden Maßnahmen	247
Aus der Praxis	
B. Hartung, N. Mindiashvili, T. Daldrup	
Zur Beeinflussung der Atemalkoholmessung durch ethanolhaltige Haftcreme	249
Zur Information	
ETSC: Drink Driving Monitor	252
Österreich: Alkohol-Wegfahrsperrung hat sich bewährt	254
Österreich: Krankheiten und Medikamente können Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen	255
Schweiz: Nachweis der Fahrfähigkeit durch beweissichere Atemalkoholmessung	257
Pilotprojekt für Senioren: Kostenloses Ticket für öffentliche Verkehrsmittel im Falle der freiwilligen Führerscheinabgabe	259
Rechtsprechung	260

	Seite
Heft 4/2016	
M. Graw, F. Mußhoff THC als Arzneimittel – Frage nach Fahrsicherheit und Fahreignung	289
Zur Diskussion D. Müller Ablenkung im Straßenverkehr als Problem des Verkehrsrechts	298
Zur Information Ablenkung im Fokus der EU – Verkehrssicherheitsaktivitäten (Brieler)	310
Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP): Neuer Vorstand und neue Perspektiven	312
Änderungen bei der Luftverkehrssicherheit	314
Änderungen der Anlagen zum BtMG	316
Trink-Fahr-Versuch von ADAC und B.A.D.S.	318
B.A.D.S.-Stand auf Präventionstag in Magdeburg	318
Rechtsprechung	320
Anhang Supplement II – Wissenschaftliche Tagung der Adam-Mickiewicz-Universität Poznan in Kooperation mit der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) zum Thema: „Betrunkene Autofahrer als Problem des Strafrechts“	
Inhaltsverzeichnis	Sup II 2
Teil I: Trunkenheit, Fahrunsicherheit und Schuld im Strafrecht	
Die Trunkenheitsfahrt nach den polnischen Strafrecht (Hryniewicz-Lach)	Sup II 4
Die grundlegenden Unterschiede in der Strafbarkeit der Trunkenheitsfahrt nach dem deutschen und polnischen Strafrecht (Małolepszy)	Sup II 9
Absolute und relative Fahrunsicherheit – Trunkenheit ohne Fahrfehler und Fahrfehler ohne Trunkenheit? (Scheffler)	Sup II 18
Alkohol am Steuer als „Januskopf“ der Schuld (Bode)	Sup II 26
Teil II: Täter der Trunkenheit im Verkehr	
Zur Straflosigkeit des betrunkenen Fahrlehrers (Joerden)	Sup II 30
Der betrunkene Autofahrer fährt ungern allein (Seiterle)	Sup II 34
Strafbarkeit Nahestehender des Fahrzeugführers wegen Nichteinschreitens gegen seine Trunkenheitsfahrt (Ligocki)	Sup II 38
Teil III: Straftat oder Ordnungswidrigkeit der Trunkenheit im Verkehr	
Die Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad im deutschen und im polnischen Recht (Głuchowski)	Sup II 45
Teil IV: Betrunkene Fahrer – Wege zur Bekämpfung des Phänomens	
Alkoholwegfahrsperre als das „Heilmittel“ gegen die Trunkenheitsfahrt (Sokołowski)	Sup II 54
Die Einziehung von Kraftfahrzeugen als Sanktion für Trunkenheitsfahrer am Beispiel des polnischen Strafrechts (Zurakowska)	Sup II 61
Teil V: Trunkenheitsfahrt – Strafprozessuale Fragen	
Weniger ist mehr? – Zur Abschaffung des Richtervorbehaltes bei Blutprobenentnahmen (Halecker)	Sup II 67
Die (Schutz-)Behauptung des Nachtrunks (Uhlig)	Sup II 73
Heft 5/2016	
F. Mußhoff, M. Graw Dauerhafte Arzneimittelaufnahme – Frage nach Fahrsicherheit und der Fahreignung – Teil II	333
W. Schubert, C. Chaloupka-Risser Zur Bewertung von Testsystemen für die Fahreignungsbegutachtung	347
Aus der Forschung Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis	358

	Seite
Dokumentation	
Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität und Neuregelung der Anordnungs-kompetenz bei Blutprobenentnahmen	361
Zur Information	
DVR: Anpassung der Indikation zur Überprüfung der Fahreignung nach Alkoholkonsum in § 13 S. 1 Nr. 2 lit. c FeV	371
Canadian Coalition on Distracted Driving begins development of National Action Plan	373
Österreich: Maßnahmenpaket Verkehrssicherheit	375
Straßenverkehrsunfälle 2015 (Deutschland/Österreich/Schweiz)	377
Fahrerlaubnismaßnahmen 2015 (Deutschland/Schweiz)	381
Teilnahme an Fahreignungsseminaren seit Inkrafttreten der Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems	384
Rechtsprechung	386
Anhang	
Supplement III – 12. Gemeinsames Symposium Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)	
Inhaltsverzeichnis	Sup III 2
Editorial (Büttner/Dittmann/Fastenmeier)	Sup III 7
Abstracts	Sup III 8
Heft 6/2016	
S. Tönnies, V. Auwärter, A. Knoche, G. Skopp	
Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum	409
M. Methling, F. Krumbiegel, M. Hastedt, C. Buschmann, M. Tsokos	
Extrem hohe postmortale Blutalkoholkonzentration bei letaler Speisebreiaspiration bei Mischintoxikation mit Alkohol und Cocain – eine Kasuistik	415
J. Manhart, J. Rummel, A. Büttner	
Uneinheitliche Verwendung des Sicherheitszuschlages durch (rechts)medizinische Sachverständige bei der BAK-Berechnung aus Trinkmengenangaben?	427
U. Franke	
Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht	434
Zur Information	
EMCDDA: Europäischer Drogenbericht	448
Drogen- und Suchtbericht für das Jahr 2015	451
Streitpunkt Cannabislegalisierung	456
Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Versorgung mit Cannabis als Medizin	462
B.A.D.S.: Verleihung der Danner-Medaille, Richtervorbehalt bei Blutprobenentnahmen und Senioren als Verkehrsteilnehmer	467
55. Deutscher Verkehrsgerichtstag – Ankündigung –	471
Laudatio	
„Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für den Präsidenten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates Dr. Walter Eichendorf (Gerhardt)	473
Rechtsprechung	476

Autorenverzeichnis

	Seite
Angerer, Verena	Sup III-31
Angerpointner, Katharina	Sup III-20
Arendasy, Martin	Sup III-25
Arent, Tanja	1
Aschenbrenner, Andreas	Sup III-29
Augsburger, Marc	Sup III-32
Auwärter, Volker	409, Sup III-30, Sup III-31
Banse, Rainer	Sup III-15
Bartl, Gregor	Sup III-16
Bauer, Klaus	Sup III-10, Sup III-11
Bäumler, Hans	Sup III-10
Baur, Ramona	Sup III-24
Berger, Wolfgang Josef	Sup III-19
Bigas, D.	Sup III-18
Birngruber, Christoph G.	Sup III-19
Bode, Thomas	Sup II-26
Bodewig, Kurt	36
Böhnke, R.	Sup III-18
Bönninger, Jürgen	Sup III-14
Böttcher, M.	Sup III-18
Brieler, Paul	36, 205, 310
Buschmann, Claas	415
Büttner, Andreas	427, Sup III-7
Castro, C.	Sup III-16
Chaloupka-Risser, Christine	347
Crundall, David	Sup III-16
Daldrup, Thomas	1, 232, 249
De Vol, Don M.	156
De Vries, Hinrich	121
Dettmeyer, Reinhard B.	Sup III-19
Dillmann, Andreas	32
Dittmann, Volker	Sup III-7
Domingo, Olwen	Sup III-11
Dronkovic, Ulrike	145
Ebert, Stefanie	Sup III-24
Ernstberger, Antonio	Sup III-20
Ertl, Harald	Sup III-30
Falkenstein, Michael	Sup III-28
Fanninger, Carina	Sup III-19
Fastenmeier, Wolfgang	Sup III-7, Sup III-14
Favrat, Bernard	Sup III-32
Fest, K.	Sup III-29
Focken, Maria	20, Sup III-21
Franke, Ulrich	434, Sup I-3
Franz, Florian	Sup III-30, Sup III-31

	Seite
Gerhardt, Peter	473
Getzmann, Stephan	Sup III-28
Gille, S.	Sup III-21
Głuchowski, Michał	Sup II-45
Graw, Matthias	289, 333, Sup III-8, Sup III-9, Sup III-10, Sup III-11, Sup III-13
Große-Siestrup, Christian	Sup III-22
Grünsteidel, F.	Sup III-25
Halecker, Dela-Madeleine	Sup II-67
Hans, Johann-Markus	Sup I-14
Hartung, Benno	1, 232, 249
Hartwig, Sven	Sup III-21
Hastedt, Martin	415
Heinrich, D.	Sup III-9
Hell, Wolfram	Sup III-11
Hennighausen, Rolf	Sup III-17
Herle, Margit	Sup III-25
Holzmann, C.	Sup III-9
Hryniewicz-Lach, Elzbieta	Sup II-4
Huckenbeck, Wolfgang	1
Hütten, Manuela	Sup III-11
Jechle, H.	Sup III-31
Joerden, Jan C.	Sup II-30
Joeris, Alexander	Sup III-20
Kacena, Stefanie	Sup III-19
Kalwitzki, Klaus-Peter	89
Kalus, Volker	145
Karthus, Melanie	Sup III-28
Kaufmann, Thomas	205
Kaufner, Yvonne	Sup III-24
Kirsch, B.	Sup III-19
Klaus, Volker	145
Knessl, Günter	Sup III-19, Sup III-25
Knoche, Anja	409
Kollbach, Birgit	Sup III-27
Kollra, Hans-Günter	205
Kosellek, Ronald	Sup III-26
Kraus, Sybille	Sup III-8
Krumbiegel, Franziska	415
Kubitzki, Joerg	Sup III-14
Liemandt, Torsten	Sup III-27
Ligocki, Dawid	Sup II-38
Lühmann, Kirsten	Sup I-8
Maatz, Kurt-Rüdiger	232
Mahnhardt, Johannes	427

	Seite
Małolepszy, Maciej	Sup II-9
Mandler, Georg	Sup III-25
Markel, Petra	Sup III-24
Mattern, Rainer	Sup III-17
Methling, Maximilian	415
Mindiashvili, Nona	1, 232, 249
Moosmann, Björn	Sup III-31
Müller, Dieter	298
Müller, K.	Sup III-31
Mußhoff, Frank	128, 289, 333, Sup III-11
Nathow, Ulrike	103
Nerlich, Michael	Sup III-20
Paul, Liane D.	Sup III-13
Pauli, Paul	Sup III-24
Peldschus, Steffen	Sup III-10
Perlich, Marie-Christin	156
Pfeifer, R.	Sup III-9
Preuss, Géraldine	Sup III-22
Püschel, Klaus	36, Sup III-21
Reimann, Caroline	6, Sup III-28
Reinhardt, David	Sup III-12
Reschke, Konrad	Sup III-27
Riegler, Sebastian	Sup III-19
Ritz-Timme, Stefanie	1, 232
Roider, Gabriele	Sup III-11
Rosino, Klaus	Sup III-29
Rummel, Jörg	427
Sachs, Hans	Sup III-11
Scharifi, Parichehr	Sup III-27
Scheffler, Uwe	Sup II-18
Schick, Sylvia	Sup III-9, Sup III-10
Schoch, Stefanie	Sup III-24
Schreiber, Fanny	156
Schubert, Wolfgang	6, 347, Sup III-8, Sup III-28
Schulze Mönking, Heinrich	Sup III-23
Schünemann, Alexander Leonard	Sup III-25
Schüppel, Udo	Sup III-14
Schützhofer, Bettina	Sup III-15, Sup III-19, Sup III-25
Schwarze, Bernd	Sup III-31
Seifert, Hendrik	205
Seiterle, Stefan	Sup II-34
Selz, R.	Sup III-32
Skopp, Gisela	409

	Seite
Sokołowski, Eryk	Sup II-54
Söllner, Martin	Sup III-19
Sommer, Markus	Sup III-25
Sporkert, Frank	Sup III-32
Stöver, Andreas	Sup III-11
Tönnies, Stefan	409
Tsokos, Michael	415
Uhlig, Carola	Sup II-73
Ulrich, Sandra	Sup III-29
Urban, Reinhard	Sup I-10
Van der Meer, Elke	6, Sup III-28
Velten, Bettina	Sup III-26
Ventsislavova, P.	Sup III-16
Vetter, Marco	Sup III-25
Vindus, D.	Sup III-18
Wagner, Anja	Sup III-9
Waid, Simon	Sup III-29
Welter-Luedeke, Jessica	Sup III-13
Welz, Wolfgang	Sup III-22
Wendt, Rainer	110
Weyde, Michael	Sup III-21
Widmer, C.	Sup III-32
Willemsen, Rita	Sup III-28
Wrede, Rolf	Sup III-23
Zhang, W.	Sup III-16
Żurakowska, Aleksandra	Sup II-61

Entscheidungsregister

Seite

Supranationale Gerichte

Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften

EuGH	Urteil vom 25.06.2015	– C-664/13 –	181
------	-----------------------	--------------	-----

Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte

I. Bundesverfassungsgericht

II. Bundesgerichtshof

BGH	Beschluss vom 02.07.2015	– 2 StR 146/15 –	185
BGH	Beschluss vom 16.12.2015	– 4 StR 227/15 –	260

III. Bundesverwaltungsgericht

BVerwG	Beschluss vom 05.02.2015	– 3 B 16/14 –	58
BVerwG	Beschluss vom 21.10.2015	– 3 B 31/15 –	270

Ordentliche Gerichte

I. Kammergericht/Oberlandesgericht

KG Berlin	Beschluss vom 22.06.2015	– 2 Ws 136/15, 2 Ws 136/15 - 141 AR 278/15 –	54
KG Berlin	Beschluss vom 30.07.2015	– 3 Ws (B) 368/15, 3 Ws (B) 368/15 - 162 Ss 64/15 –	188
KG Berlin	Beschluss vom 24.09.2015	– (1) 121 Ss 157/15 (15/15) –	187
KG Berlin	Beschluss vom 15.02.2016	– 3 Ws (B) 538/15, 3 Ws (B) 538/15 - 122 Ss 142/15 –	263
KG Berlin	Beschluss vom 03.03.2016	– 3 Ws (B) 106/16, 3 Ws (B) 106/16 – 122 Ss 30/16 –	321
OLG Bamberg	Beschluss vom 28.12.2015	– 3 Ss OWi 1450/15 –	192
OLG Bamberg	Beschluss vom 25.02.2016	– 2 Ss OWi 129/16 –	323
OLG Celle	Urteil vom 19.03.2015	– 5 U 185/11 –	79
OLG Celle	Beschluss vom 20.10.2015	– 2 Ss (OWi) 308/15, 2Ss (OWi) 309/15 –	326
OLG Celle	Beschluss vom 16.03.2016	– 2 Ss 199/15 –	485
OLG Düsseldorf	Beschluss vom 18.04.2016	– IV-3 RBs 36/16, 3 RBs 36/16 –	386
OLG Frankfurt am Main	Beschluss vom 23.11.2015	– 1 Ss 386/15 –	53
OLG Hamm	Urteil vom 10.11.2015	– III-5 RVs 125/15, 5 RVs 125/15 –	189
OLG Hamm	Beschluss vom 15.09.2016	– III-4 RVs 107/16, 4 RVs 107/16 –	481
OLG Hamm	Beschluss vom 15.09.2016	– III-3 RVs 70/16, 3 RVs 70/16 –	482
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 02.11.2015	– 3 (5) SsBs 575/15, 3 (5) Ss Bs 575/15 - AK 223/15 –	193
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 19.08.2016	– 3 Ws 591/16 –	476
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 06.09.2016	– 3 (5) Ss 473/16 - AK 199/16 –	477
OLG München	Urteil vom 23.01.2015	– 10 U 299/14 –	81
OLG Naumburg	Beschluss vom 05.11.2015	– 2 Ws 201/15 –	191
OLG Nürnberg	Beschluss vom 10.08.2016	– 2 OLG 8 Ss 289/15 –	484
OLG Naumburg	Beschluss vom 26.01.2016	– 2 RV 10/16 –	387
OLG Oldenburg	Beschluss vom 20.06.2016	– 2 Ss (OWi) 152/16 –	478
OLG Rostock	Beschluss vom 27.01.2016	– 21 Ss OWi 2/16 [B] –	324

			Seite
OLG Stuttgart	Beschluss vom 10.03.2016	– 4 Ss 700/15 –	320
OLG Zweibrücken	Beschluss vom 20.01.2016	– 1 OWi 1 Ss Bs 3/16, 1 OWi 1 Ss Bs 03/16 –	388
II. Landgericht			
LG Gera	Beschluss vom 05.08.2015	– 9 Qs 313/15 –	194
LG Gera	Beschluss vom 25.04.2016	– 9 Qs 123/16 –	328
LG Hannover	Beschluss vom 24.02.2016	– 40 Qs 18/16 –	267
LG Landshut	Beschluss vom 09.02.2016	– 6 Qs 281/15 –	267
LG Offenburg	Beschluss vom 26.06.2015	– 3 Qs 75/15 –	55
LG Wiesbaden	Urteil vom 22.06.2015	– 1 Qs 61/15 –	195
III. Amtsgericht			
AG Ahlen	Urteil vom 12.03.2015	– 30 C 626/13 –	85
AG Darmstadt	Urteil vom 11.06.2015	– 317 C 137/14 –	84
AG Kehl	Beschluss vom 22.12.2015	– 2 Cs 206 Js 4523/15 –	390
AG Königs Wusterhausen	Urteil vom 03.07.2015	– 2.3 Ds 8/15, 2.3 Ds 1311 Js 41173/14 (8/15) –	198
AG Landshut	Beschluss vom 08.02.2016	– 2 OWi 4286 Js 11724/15 –	269
AG Tiergarten	Urteil vom 22.01.2016	– (343 OWi) 3022 Js-OWi 13673/15 (985/15), 343 OWi 958/15 –	197
AG Tiergarten	Urteil vom 18.02.2016	– 315 Cs281/15, (315 Cs) 3012 Js 1817/15 (281/15) –	389
AG Zeitz	Beschluss vom 03.08.2015	– 13 OWi 723 Js 204201/15 –	57

Verwaltungsgerichte

I. Verwaltungsgerichtshof/Oberverwaltungsgericht			
OVG Berlin-Brandenburg	Urteil vom 16.06.2016	– OVG 1 B 37.14 –	393
OVG Berlin-Brandenburg	Beschluss vom 16.08.2016	– OVG 1 S 52.16 –	493
OVG Bremen	Beschluss vom 25.02.2016	– 1 B 9/16 –	275
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 19.11.2015	– 12 PA 150/15 –	274
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 20.07.2016	– 12 ME 108/16 –	400
OVG Nordrhein-Westfalen	Beschluss vom 26.11.2015	– 16 E 648/15 –	78
OVG Rheinland-Pfalz	Beschluss vom 15.01.2016	– 10 B 11099/15 –	201
OVG Saarland	Beschluss vom 14.06.2016	– 1 B 133/16 –	329
OVG Saarland	Beschluss vom 28.09.2016	– 1 B 273/16 –	488
OVG Sachsen	Beschluss vom 04.04.2016	– 3 B 63/16 –	330
OVG Sachsen	Beschluss vom 23.09.2015	– 3 A 570/14 –	272
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 03.03.2016	– 3 M 24/16 –	402
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 07.07.2015	– 10 S 116/15 –	71
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 22.07.2016	– 10 S 738/16 –	399
VGH Baden-Württemberg	Urteil vom 27.07.2016	– 10 S 1880/15 –	490
VGH Bayern	Urteil vom 17.11.2015	– 11 BV 14.2738 –	61
VGH Bayern	Beschluss vom 19.01.2016	– 11 CS 15.2403 –	199
VGH Bayern	Beschluss vom 23.05.2016	– 11 Cs 16.690 –	391
II. Verwaltungsgericht			
VG Aachen	Beschluss vom 07.03.2016	– 3 L 972/15 –	276
VG Cottbus	Beschluss vom 07.08.2015	– 1 L 261/15 –	286
VG Düsseldorf	Beschluss vom 25.08.2016	– 14 L 2522/16 –	494
VG Gelsenkirchen	Urteil vom 20.01.2016	– 9 K 1253/15 –	278
VG Neustadt an der Weinstraße	Beschluss vom 04.02.2016	– 3 L 25/16.NW –	405
VG Neustadt an der Weinstraße	Beschluss vom 21.01.2016	– 3 L 1112/15.NW –	284

Sachregister

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

A

Akteneinsicht 434
Alkohol 6
Alkohol-Interlock 156
Alkoholintoxikation 415
Anordnung MPU 156
Arzneimittel 289
Aspiration 415

B

Begutachtung 6
Blutalkoholkonzentration 1,6 ‰ 156
Blutprobe 1

C

Cannabis 232, 289, 333, 409
Cannabis Influence Factor 232
Cocainmischkonsum 415

D

DNA 1
Diffusionssturz 427
Direktentzug 409
Dronabinol 289

E

erstmalig Alkoholauffällige 156

F

Fahreignung 6, 289, 333, 347, 409
Fahrrad 232
Fahrradfahrer 232
Fahrsicherheit 232, 427
Fahrerlaubnis 409

H

Haare 333

I

Identität 1
Identifizierung 1

L

Laboranalytik 333

M

Medikamente 333
minimale BAK 427

P

Paragraph 316 StGB 427
postmortale Umverteilung 415
Promillegrenze 6
psychologische Testverfahren 347
Punktetäter 89

R

Rechtslage 289
Rechtsprechungübersicht 434
relative Fahrunsicherheit 333
Review 205
Rückfall 89
Rückfallrisiko 156

S

Sativex 289
Sicherheitszuschlag 427
Standards 205
Strafrecht 434
Straßenverkehrsrecht 434
Sturztrunk 415

T

Testbewertung 347
THC 232
Trennungvermögen 409
Trinktests 205
Trinkversuche 205

U

Übereinstimmung 1

V

Veränderung von Verhaltensmustern 89
Verkehrspsychologische Intervention 89
Versuchsbedingungen 205
Verwaltungsrecht 434
Verwertungsverbote 434

W

Wirksamkeit 89

Z

Zivilrecht 434

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf¹⁾
Institut für forensische Anthropologie, Rommerskirchen²⁾

BENNO HARTUNG¹⁾, THOMAS DALDRUP¹⁾, TANJA ARENT^{1,2)}, WOLFGANG HUCKENBECK²⁾,
NONA MINDIASHVILI¹⁾, STEFANIE RITZ-TIMME¹⁾

Die Möglichkeit zur retrospektiven Identitätsprüfung als wesentlicher Vorteil der Blutprobe

The possibility of a retrospective identification as a fundamental advantage of blood samples

I. Einleitung

Anlass der hier vorgestellten Untersuchungen sind die Überlegungen zur Abschaffung der Blutalkoholuntersuchungen im Strafverfahren zu Gunsten von Atemalkoholmessungen. Die Entnahme einer Blutprobe stelle gemäß Pressemitteilung vom 01.09.2015 [1] einen „vermeidbaren Eingriff in die körperliche Unversehrtheit“ dar. Ziel der Abschaffung sei ferner die Entlastung von Polizei, Polizeivertragsärzten und Alkohollaboren bei vermeintlich gleicher Aussagekraft des Beweismittels. Bei den Verkehrsteilnehmern wird die Atemalkoholmessung mit dem Argument der im Vergleich zur Blutentnahme incl. ärztlicher Untersuchung verkürzten Wartezeit beworben; außerdem liege das Ergebnis sofort und nicht „frühestens nach einigen Tagen“ vor.

Die Nachteile der Abschaffung einer solchen Blutentnahme zur exakten Feststellung der Blutalkoholkonzentration (BAK) wurden bereits ausführlich dargelegt [vgl. z.B. 2, 3]. Exemplarisch sei hier angeführt, dass die Feststellung des Einflusses einer anderen Substanz als Alkohol (Drogen, Medikamente) im Nachhinein nicht mehr möglich wäre. Damit entfielen auch die Möglichkeit zur Durchführung einer Begleitstoffanalyse im Rahmen einer Nachtrunkbehauptung. Das Entfallen der ärztlichen Untersuchung mit den hier erhobenen Befunden würde die Feststellung einer relativen Fahrunsicherheit erheblich erschweren. Der Umrechnungsfaktor Q von BAK zu AAK (Atemalkoholkonzentration) müsste, je nach forensischer Fragestellung, eine erhebliche Bandbreite aufweisen [vgl. z.B. 4, 5].

Hier könnte man nun anführen, dass die oben genannten Punkte bei der Abschaffung einer Blutentnahme im Wesentlichen von Vorteil für den beschuldigten Verkehrsteilnehmer wären. Dabei muss aber auch bedacht werden, dass nicht jeder Verkehrsteilnehmer in der Lage ist, eine bzw. zwei Atemalkoholproben abzugeben. Potenziell benachteiligte Verkehrsteilnehmer könnten z.B. COPD-Patienten oder bewusstlose (verunfallte) Personen sein, weil sie den Anforderungen zur Mitwirkung bei der Abgabe einer Atemalkoholprobe nicht entsprechen könnten. Verkehrsteilnehmern, die Schäden durch berauschte Fahrzeugführer befürchten müssen, dürfte es schwer zu vermitteln sein, dass bei der Klärung von Straftaten, wie z.B. Trunkenheit im Verkehr, auf das bessere Beweismittel verzichtet würde.

Eine besonders wichtige Analyse, die die beschuldigte Person vom Tatvorwurf freisprechen kann, könnte mit dem Wegfall der Blutprobe ebenfalls nicht mehr veranlasst werden: Die nachträgliche Identifikation des Probengebers [vgl. z.B. 6–11]. Dies wiegt umso schwerer, als dass dann nicht mehr nur Ordnungswidrigkeiten, sondern Straftaten fälschli-

cherweise einer unbeteiligten Person zugeordnet werden könnten. Doch wie relevant ist diese Fragestellung? Hierzu wurden die im hiesigen Institut durchgeführten molekulargenetischen Untersuchungen zur Feststellung einer Identität bzw. Nichtidentität zwischen Blutprobe und beschuldigter Person ausgewertet:

II. Material und Methoden

Es wurden alle in der Abteilung für forensische Molekularbiologie des Instituts für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Düsseldorf im Zeitraum zwischen 01/2005 und 09/2015 durchgeführten Identitätsuntersuchungen an Blutproben in die Auswertung eingeschlossen. Dabei wurden folgende Daten erhoben:

- das Alter und das Geschlecht der beschuldigten Personen,
- der Tatvorwurf sowie
- das Vorliegen einer Identität bzw. Nichtidentität.

III. Ergebnisse

Bei insgesamt 54 Fällen wurde nach der Blutprobenentnahme ein offensichtlich begründeter Zweifel an der übereinstimmenden Identität zwischen Beschuldigtem und Probengeber erhoben und es wurde eine molekulargenetische Untersuchung angeordnet. Auftraggeber waren dabei sowohl Gerichte als auch Staatsanwaltschaften und Polizeibehörden. Untersuchungen in privatem Auftrag wurden nicht vorgenommen. Eine Identitätsübereinstimmung lag bei 28 Fällen vor, eine Nichtidentität ergab sich entsprechend bei 26 der untersuchten 54 Fälle.

1. Betrachtung der Personengruppe mit übereinstimmender Identität zwischen Probengeber und beschuldigter Person

Die Personengruppe, bei der eine Übereinstimmung vorlag, bestand aus 21 Männern und 7 Frauen. Das Alter eines Mannes und einer Frau war nicht bekannt und lag bei den übrigen Fällen zwischen 22 und 68 Jahren (Altersmedian: 41 Jahre). Folgende Vorwürfe wurden gegen die genannten Personen erhoben:

- Trunkenheit im Straßenverkehr gem. § 316 StGB (22x),
- Ordnungswidrigkeit wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss oder unter Einfluss einer anderen berauschenden Substanz gem. § 24a StVG (2x),
- Fahren ohne Fahrerlaubnis gem. § 21 StVG (2x),
- Gefährdung des Straßenverkehrs gem. § 315c StGB(1x),
- Zivilrechtsstreit wegen eines Verkehrsunfalls unter Alkoholeinfluss (1x).

2. Betrachtung der Personengruppe mit nicht übereinstimmender Identität zwischen Probengeber und beschuldigter Person

Die Personengruppe, bei der keine Übereinstimmung vorlag, bestand aus einer 46-jährigen Frau sowie 25 Männern. Bei einem Mann war das Alter nicht bekannt und bei den übrigen Fällen lag es zwischen 23 und 50 Jahren (Altersmedian: 29 Jahre). Folgende Vorwürfe wurden gegen die genannten Personen erhoben:

- Trunkenheit im Straßenverkehr gem. § 316 StGB (12x),
- Ordnungswidrigkeit wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss oder unter Einfluss einer anderen berauschenden Substanz gem. § 24a StVG (9x),

- Fahren unter Einfluss von Drogen gem. § 316 StGB sowie gleichzeitiges Fahren ohne Fahrerlaubnis gem. § 21 StVG (2x),
- Fahren unter Einfluss von Drogen gem. § 316 StGB (1x),
- nicht näher bezeichnet, da eine externe toxikologische Untersuchung vorlag (2x).

IV. Diskussion

Wie aus den Ergebnissen zur nicht übereinstimmenden Identität zwischen Probengeber und beschuldigter Person zu erkennen ist, wären ohne molekulargenetische Untersuchungen mindestens 15 strafrechtlich relevante, den Straßenverkehr betreffende Vorwürfe der falschen Person zugeordnet worden.

Eine frühe Hamburger Untersuchung von KLEIBER [9] über den Beobachtungszeitraum 1974–1983 fand ganz überwiegend Übereinstimmungen zwischen Beschuldigtem und zugeordneter Blutprobe (Nichtidentität in 22 von 441 Fällen), wobei festzuhalten ist, dass KLEIBER in diesem Zeitraum etwa 102.000 Blutproben untersucht hatte.

Zeitlich hieran anschließende Arbeiten wiesen bereits ein relativ häufigeres Vorliegen von Nichtidentitäten nach. So berichtete PÜSCHEL [10] für das Hamburger Institut für Rechtsmedizin im Beobachtungszeitraum 1984–1993 eine Nichtidentität in 33 von 187 untersuchten Fällen. In dieser Zeitspanne wurden von ihm etwa 70.500 Proben untersucht. HUCKENBECK [8] berichtete für das Düsseldorfer Institut für Rechtsmedizin für den Zeitraum 08/1984 bis 08/1994 von 11-facher Nichtidentität bei 157 untersuchten Fällen.

Dieser Trend setzte sich in einer neueren Untersuchung von HEIDE [11] weiter fort (Nichtidentität in 33 von 73 Fällen innerhalb des Beobachtungszeitraums 1994–2005 und einem Probenaufkommen von etwa 54.000) und wird von den aktuellen Düsseldorfer Daten zusätzlich untermauert (Nichtidentität in 26 von 54 Fällen innerhalb eines Beobachtungszeitraums von 10 Jahren und 9 Monaten und einem Probenaufkommen von etwa 70.000).

Sowohl im Hamburger als auch im Düsseldorfer Institut gab es innerhalb der Untersuchungszeiträume somit einen deutlichen relativen Zuwachs an festgestellten Nichtidentitäten. Zumindest im Düsseldorfer Institut fand sich ferner auch ein deutlicher absoluter Zuwachs.

Die hier vorgestellten Fälle repräsentieren insgesamt zwar nur einen sehr kleinen Teil aller untersuchten Blutproben, jedoch einen sehr essenziellen und sie werfen die Frage nach der Ursache auf. Naturgemäß werden solche Einsprüche vorwiegend dann erhoben, wenn eine Prozessverzögerung Vorteile mit sich bringt (z.B. hinsichtlich Sperrfristen, dann i. d. R. Identität) oder wenn man sich sicher ist, nicht der Blutprobengeber gewesen zu sein.

Ganz offensichtlich führen also bisweilen Fahrzeuglenker Dokumente mit sich, die nicht geeignet sind, den Fahrzeuglenker zu identifizieren [Täuschungsmanöver: vgl. 10]. Nahe Verwandtschaftsverhältnisse oder hochwertige Fälschungen können die Identifizierung für die eingesetzten Polizeibeamten im Einzelfall erheblich erschweren, wobei natürlich zu berücksichtigen ist, dass sich ein Großteil der Verdachtsmomente nachts, d. h. bei Dunkelheit, ergibt. Umso wichtiger erscheint es daher, dass ein strafrechtlich relevanter Befund auch zweifelsfrei der verursachenden Person zugeordnet werden kann. Wenn die in den Blutproben vorhandene DNA nicht mehr als Identifizierungssubstanz vorhanden ist, sollte daher überlegt werden, wie die Zuordnung nach Abschaffung einer Blutentnahme

zweifelsfrei ermöglicht werden kann. Die Abnahme von Fingerabdrücken oder einer Speichelprobe könnte hier eine Lösungsmöglichkeit sein, wobei kritisch zu hinterfragen ist, ob die Entnahme einer Blutprobe dann nicht die wesentlich sinnvollere Maßnahme wäre, die zugleich auch noch andere für das Strafverfahren relevante Informationen liefern kann, die über die reine Messung der BAK und die zugehörige Identität hinausgeht.

Zusammenfassung

Die Meinungen zur Einführung einer Atemalkoholmessung für strafrechtliche Zwecke gehen weit auseinander. Von den Befürwortern werden vor allem die Kosten- und Personalsparnis, die fehlende Invasivität sowie das unmittelbar vorliegende Ergebnis angepriesen. Von der Gegenseite werden vor allem auf eine mögliche Ungleichbehandlung der untersuchten Personen, je nach Wollen oder Können zur Einwilligung in die Atemalkoholmessung, sowie potenzielle Aufklärungsdefizite (andere Substanzen als Alkohol, Begleitstoffanalyse, ärztlicher Befundbericht) hingewiesen, die für die beschuldigten Personen jedoch im Wesentlichen von Vorteil wären. Die im Düsseldorfer Institut für Rechtsmedizin durchgeführten Gutachten zur Identitätsüberprüfung ergaben, dass in 26 von 54 Fällen keine Übereinstimmung zwischen Probengebern und beschuldigten Personen vorlag. Solche Nichtübereinstimmungen ließen sich bei Einführung einer strafrechtlich verwertbaren Atemalkoholmessung nicht mehr aufklären.

Schlüsselwörter

Blutprobe – Identität – Identifizierung – DNA – Übereinstimmung

Abstract

Expert opinions are split regarding the use of breath alcohol analysers for penal purposes. Supporters employ breath alcohol analysis because it is less cost- and personal-intensive and as the results are immediately available. Opponents refer to a possible discrimination against persons who are (temporarily) unable to participate in breath alcohol measurements and see avoidable lacks of investigations (e. g. other substances than ethanol would not be detected; the medical examination report would not be carried out). The identity analyses that were carried out in the Institute of Legal Medicine in Düsseldorf showed a non-identity between penally accused person and the associated blood specimen in 26 of 54 cases. These cases could not be revealed if only breath alcohol measurements would be performed.

Keywords

blood sample – identity – identification – DNA – conformity

Literatur

- [1] <http://www.mik.nrw.de/presse-mediathek/aktuelle-meldungen/archiv/archiv-meldungen-im-detail/news/nrw-polizei-will-blutproben-bei-alkoholsuendern-ueberfluessig-machen-innenminister-jaeger-unterst.html> (letzter Zugriff am 15. 10. 2015)
- [2] Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (2002) Zur Frage der Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstrafaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a und § 316 StGB. Blutalkohol 39: 182-187
- [3] Mußhoff F (2009) Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand – Forensisch-naturwissenschaftliche Aspekte. Blutalkohol 46: 156-169
- [4] Jones A W (2011) Driving under the influence of alcohol, in: A.C. Moffat, M.D. Osselton, B. Widdop, J. Watts (Eds.), Clarke's analysis of drugs and poisons, The Pharmaceutical Press, London, 87-114
- [5] Hartung B, Schwender H, Pawlik E, Ritz-Timme S, Mindiashvili N, Daldrup T (2015) Comparison of venous blood alcohol concentrations and breath alcohol concentrations measured with Draeger Alcotest 9510 DE Evidential. Forensic Sci Int (2015) DOI: 10.1016/j.forsciint.2015.10.026
- [6] Bär W, Kratzer A (1989) Abklärung strittiger Identität von Blutalkoholproben mit DNA-Fingerprinting. ZRechtsmed 102: 263-270

-
- [7] Bertelmann K, Lignitz E (1995) Identitätsuntersuchungen asservierter Blutproben. Blutalkohol 32: 92-96
 - [8] Huckenbeck W, Bonte W (1995) The so-called alcohol-blood-sample identity expertise. Adv Forensic Haemogenet 6: 549-552
 - [9] Kleiber M (1987) Häufigkeit und Bedeutung von Identitäts-Untersuchungen an gelagerten Alkoholblutproben. Blutalkohol 24: 253-261
 - [10] Püschel K, Krüger A, Wischhusen F (1994) Identitätsprüfungen an gelagerten Blutproben. Blutalkohol 31: 315-322
 - [11] Heide M, Augustin C, Püschel K (2009) Identitätsprüfungen an Alkoholblutproben in Verkehrsstrafsachen. Blutalkohol 46: 10-14

Interessenkonflikt

Es besteht kein Interessenkonflikt.

Anschrift für die Verfasser

Dr. Benno Hartung
Universitätsklinikum Düsseldorf
Moorenstr. 5
40225 Düsseldorf
Email: benno.hartung@med.uni-duesseldorf.de

Institut für Psychologie, Humboldt-Universität zu Berlin¹⁾
Department of Psychology, Universität zu Köln²⁾

CAROLINE REIMANN¹⁾, ELKE VAN DER MEER¹⁾, WOLFGANG SCHUBERT²⁾

Alkohol im Straßenverkehr – Indikation zur Fahreignungsbegutachtung

1. Rechtliche Hintergründe zum Alkohol im Straßenverkehr

Im StVG¹⁾ wird die Frage, wer zum Führen eines Kraftfahrzeuges geeignet ist, in § 2 Abs. 4 Satz 1 beantwortet. Dort heißt es unter anderem: „Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat.“.

Die Anlage 4 FeV²⁾ (Eignung und bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen – zu den §§ 11, 13 und 14) beinhaltet eine Aufstellung von somatischen und psychischen Erkrankungen bzw. Beeinträchtigungen, bei denen sich die Frage nach der (bedingten) Eignung stellen kann. In dieser Aufstellung sind neben besonderen Krankheiten und Mängeln auch der Themenkomplex Alkohol (Nr. 8) einschließlich Missbrauch (Nr. 8.1) und Abhängigkeit (Nr. 8.3) enthalten.

Bei wiederholten aktenkundigen Alkoholauffälligkeiten im Straßenverkehr oder dem Führen von Fahrzeugen – wozu auch das Fahrrad zählt – mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr ist die Fahrerlaubnisbehörde veranlasst, ein ärztliches (nach § 11 FeV) oder medizinisch-psychologisches (nach § 13 FeV) Gutachten anzuordnen. Mit diesem Gutachten hat der/die Betroffene die Möglichkeit, sich von den Zweifeln der Behörde an seiner/ihrer Fahreignung zu befreien. In den entsprechenden Fällen ordnet die Behörde gegenüber den Betroffenen eine Begutachtung unter Nennung der konkreten Fragestellung(en) an.

Wenn Betroffene einen amtlich anerkannten Träger³⁾ von Begutachtungsstellen für Fahreignung oder einen Arzt mit verkehrsmedizinischer Zusatzqualifikation mit der Fahreignungsbegutachtung beauftragen, müssen in dem Gutachten die Fragestellungen der Behörde beantwortet werden. Die Fragestellungen variieren je nach Untersuchungsanlass, sind jedoch immer die Grundlage des Gutachtenauftrages und damit Bestandteil des Werkvertrages zwischen Betroffenenem und dem von ihm beauftragtem Träger.

Die Fragestellung, die nach einer Alkoholfahrt gestellt wird, kann folgendermaßen lauten⁴⁾:

§ 13 Nr. 2 a) und e) FeV: Alkoholmissbrauch und Überwinden der Alkoholabhängigkeit

„Kann Herr/ Frau ... trotz Hinweisen auf Alkoholmissbrauch/Alkoholabhängigkeit ein Fahrzeug der Gruppe 1/2 (FE-Klasse...) sicher führen? Ist insbesondere zu erwarten, dass er/sie ein (Kraft-)Fahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird?“

¹⁾ Straßenverkehrsgesetz.

²⁾ Fahrerlaubnis-Verordnung.

³⁾ Eine Übersicht zu den amtlich anerkannten Trägern findet sich auf: http://www.bast.de/DE/FB-U/Qualitaetsbewertung/Begutachtung/pdf/begutachtung-fahreignung.pdf?__blob=publicationFile (letzter Zugriff: 03.09.2015).

⁴⁾ Dazu äußern sich vertiefend Patermann, A., Schubert, W. & Graw, M. (2015). Handbuch des Fahreignungsrechts. Leitfaden für Gutachter, Juristen und andere Rechtsanwender. Bonn: Kirschbaum.

§ 13 Nr. 2 b) und c) FeV: Wiederholte Zuwiderhandlung unter Alkoholeinfluss oder Führen eines (Kraft-)Fahrzeuges mit BAK > 1,6 Promille

„Ist zu erwarten, dass Herr/Frau ... auch zukünftig ein (Kraft-)Fahrzeug unter Alkoholeinfluss führen wird und/oder liegen psychofunktionale Beeinträchtigungen vor, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges der Gruppe I/2 (FE-Klasse ...) in Frage stellen?“

Neben dem in § 13 Absatz 2 Buchst. c FeV genannten „Grenzwert“ von 1,6 Promille existieren weitere Kennziffern der Alkoholisierung von Fahrzeugführern. So ist nach § 24a StVG ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille eine Ordnungswidrigkeit angezeigt, wenn der Betroffene ein Kraftfahrzeug führt. Ab 1,1 Promille ist ein Kraftfahrzeugführer nach § 316 StGB absolut fahruntüchtig, was einen Straftatbestand darstellt. Es muss jedoch deutlich herausgestellt werden, dass auch eine Blutalkoholkonzentration unter 0,5 Promille oder sogar ab 0,3 Promille unter bestimmten Umständen einen Straftatbestand darstellen kann. Demzufolge sieht der Gesetzgeber ein Strafmaß schon bei geringer Blutalkoholkonzentration vor, die Begutachtung der Fahreignung jedoch erst bei 1,6 Promille oder bei wiederholter Auffälligkeit.

Auch das Strafgesetzbuch (StGB) trifft Aussagen über die Eignung eines Kraftfahrzeugführers. Demnach wird nach § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB die Fahrerlaubnis demjenigen entzogen, der eine Straftat bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges begangen hat. In der Regel zählt dazu:

1. Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB),
2. Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB),
3. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB),
4. Vollrausch (323a StGB).

2. Alkoholkonsum in Europa und in Deutschland

Nach einem Bericht für die Europäische Kommission (ANDERSON & BAUMBERG, 2006) haben die Mitgliedstaaten der Europäischen Union weltweit den höchsten Alkoholverbrauch. Im Durchschnitt trinkt ein über 15-jähriger Europäer 12,5 Liter bzw. 27 g reinen Alkohol pro Jahr. Das entspricht täglich etwas mehr als 2 Flaschen Bier à 0,33 Liter und somit dem Doppeltem des weltweiten Alkoholkonsums (World Health Organization, 2012). Der Alkoholkonsum ist EU-weit in den letzten zehn Jahren weitestgehend stabil geblieben. Hintergrund dieser Stabilität sind zwei Prozesse. Zum einen steigt der Pro-Kopf-Verbrauch an Alkohol in den nordischen und östlichen Ländern Europas an, zum anderen sinkt er in Süd- und Westeuropa (WHO, 2012).

Schätzungen gehen davon aus, dass Alkohol für 195.000 Todesfälle (z. B. im Straßenverkehr, durch Tötungsdelikte, Unfälle oder körperliche Erkrankungen) pro Jahr in Europa verantwortlich ist (ANDERSON & BAUMBERG, 2006). Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAUM, KRANZ & WESTERKAMP, 2010) hat anhand der Daten aus dem Jahr 2005 die volkswirtschaftlichen Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland ermittelt. Die Ergebnisse sind in Abbildung 1 dargestellt. Insgesamt betragen im Jahr 2005 die durch Straßenverkehrsunfälle verursachten volkswirtschaftlichen Kosten 31,477 Mrd. Euro. Anhand der Verletzungsschwere von Personen zeigen sich deutliche Kostenunterschiede. Ein Getöteter verursacht Kosten von 1.018.064,51 Euro, ein Schwerverletzter 105.476,98 Euro und ein Leichtverletzter 4.304,70 Euro.

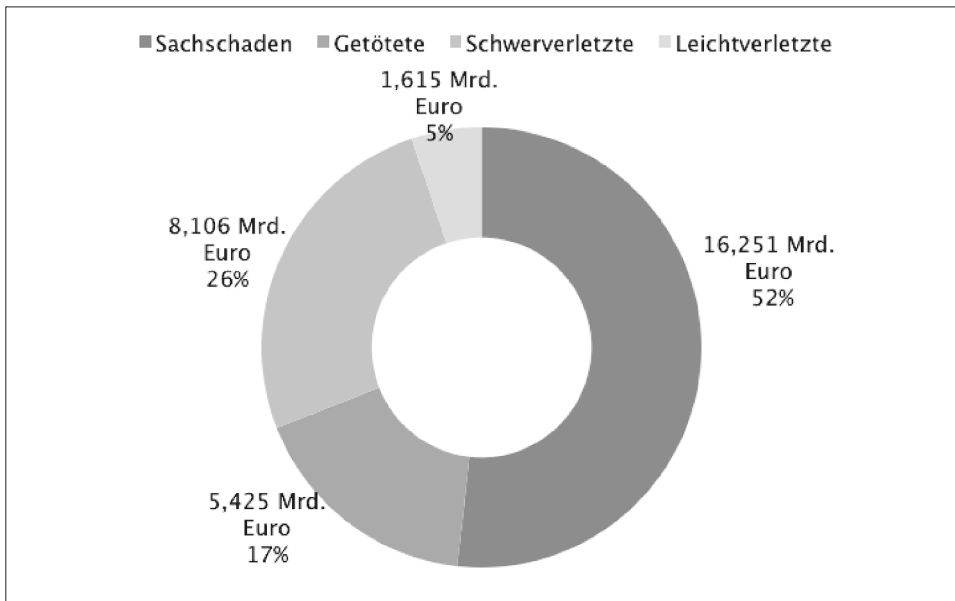


Abb. 1: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle nach Schadensart, Daten aus 2005 (nach: Baum, Kranz & Westerkamp, 2010).

3. Alkoholinduzierte Beeinträchtigungen der psychophysischen Funktionen

Alkohol hat in jeder Dosis eine Wirkung auf den Körper, wobei diese bei jedem Menschen unterschiedlich ausfallen kann. Sie hängt u. a. von der Blutalkoholkonzentration, körperlichen Verfassung, der Alkoholgewöhnung, der Magenfüllung und anderen Faktoren ab. Generell lässt sich aber zusammenfassen, dass schon ab 0,2 Promille erste Ausfallerscheinungen zu verzeichnen sind. Ab 0,6 Promille ist bei den meisten Menschen die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille lassen sich bei jedem Menschen, der in gesellschaftsüblichem Maße Alkohol konsumiert, Ausfallerscheinungen nachweisen (GERCHOW, 2005). Alkohol wirkt direkt auf das Gehirn und führt u. a. zu Beeinträchtigungen in der Wahrnehmung, Reaktionsgeschwindigkeit, Aufmerksamkeit und beim logischen Denken.

3.1. Literaturanalyse zu alkoholbedingten Ausfallerscheinungen⁵⁾

Im Rahmen einer Literaturanalyse soll die Fragestellung beantwortet werden, ab welcher Blutalkoholkonzentration sich Ausfallerscheinungen zeigen und in welchen psychofunktionalen Bereichen diese auftreten. Dazu wurden alle veröffentlichten Artikel analysiert, die folgende Einschlusskriterien erfüllen:

1. die Artikel müssen vollständig sein,
2. die Methodik nachvollziehbar,

⁵⁾ Dieser Abschnitt entstammt der Veröffentlichung Reimann, C., Schubert, W., Berg, M., & van der Meer, E. (2014). Indication for the Assessment of Driver Fitness after Problematic Alcohol Consumption, *Sucht*, 60(3), 139-147.

3. die Blutalkoholkonzentration muss manipuliert worden und abschätzbar sein und
4. es müssen sich signifikante Veränderungen zeigen.

Im Ergebnis wird dargestellt, wie viele Studien Ausfallerscheinungen in bestimmten Blutalkoholbereichen (z. B. bis 0,3 Promille, bis 0,5 Promille etc.) nachgewiesen haben. In einem zweiten Schritt wurde betrachtet, in welchen psychofunktionalen Bereichen die analysierten Studien alkoholbedingte Beeinträchtigungen belegen konnten und wie hoch die entsprechende Blutalkoholkonzentration war.

Für die Literaturanalyse wurden insgesamt 129 Studien gesichtet. Davon erfüllten 103 Studien, die in den Jahren 1958 bis 2009 veröffentlicht worden sind, die Einschlusskriterien. In diesen 103 Studien konnten 190 singuläre Ausfallerscheinungen⁶⁾ nachgewiesen werden. Die Auswertung der Studien erfolgte rein deskriptiv. Auf eine gesonderte Betrachtung von Effektstärken wurde verzichtet, da die notwendigen Angaben in den Studien fehlten.

Einige der 129 recherchierten Studien wurden aus folgenden Gründen nicht in die Analyse mit aufgenommen:

- Review ohne eigene Datenerhebung,
- Mangelnde Nachvollziehbarkeit der Untersuchung, fehlende Informationen,
- Keine Leistungsänderung oder -verbesserung durch Alkohol,
- Keine experimentelle Manipulation durch Alkoholverabreichung,
- Chronische Intoxikation über mehrere Tage hinweg.

Für die Benennung der durch Alkohol betroffenen psychofunktionalen Bereiche wurde in jeder Studie die Methodik der Untersuchung betrachtet und kategorisiert. Diese Methodenkategorie bestimmte dann die Kategorie der Ausfallerscheinung, also den beeinträchtigten Bereich. Da sich durch dieses Vorgehen zahlreiche Kategorien ergaben, wurden im Anschluss die Kategorien der Ausfallerscheinungen zusammengefasst und verallgemeinert. Zu jeder Ausfallerscheinung gibt es somit eine Oberkategorie. Die entsprechende Darstellung sowie die Übersicht der psychofunktionalen Bereiche, die durch Alkoholkonsum beeinträchtigt werden, finden sich in Tabelle 1.

Oberkategorie	Beeinträchtigte Bereiche
Aufmerksamkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Alertness • Aufmerksamkeitslenkung • Daueraufmerksamkeit • Geteilte Aufmerksamkeit • Selektive Aufmerksamkeit • Vigilanz • Visuelle Aufmerksamkeit
Detektion	<ul style="list-style-type: none"> • Visuelle Detektion (Perimeter-Aufgaben) • Auditive Detektion
Elektrophysiologische Aktivität	<p>Folgende Komponenten zeigten Auffälligkeiten bei der EEG-Ableitung unter Alkohol:</p> <ul style="list-style-type: none"> • P1, P2, P3, P3a • N1, N1b, N2, N2b, N450 • LPP, NSW, MMN, RRN <p>Folgende Frequenzbänder zeigten Auffälligkeiten bei der EEG-Ableitung unter Alkohol:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alpha-Band • Gamma-Band • Theta-Band

⁶⁾ In einigen Studien wurden Beeinträchtigungen in verschiedenen Bereichen nachgewiesen. Somit sind Mehrfachnennungen möglich.

Fahrsimulation	Betrifft alle Studien mit einem Fahrsimulator als Testgerät
Gedächtnis	<ul style="list-style-type: none"> • Kurzzeitgedächtnis • Arbeitsgedächtnis • Langzeitgedächtnis • Räumliches Gedächtnis • Visuelles Kurzzeit- und Langzeitgedächtnis
Hirnphysiologie	<p>Folgende anatomischen und funktionellen Bereiche des Gehirns zeigen Auffälligkeiten bei Alkoholisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Striatum • Cingulus • Stammganglien • Paraventriculärsystem • Bilaterales Hirnvolumen • Rechte Hemisphäre • Interhemisphärische Transmission • Verarbeitungsgeschwindigkeit • Neuronale Latenz • TMS-Reaktion
Intellektuelle Fähigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Abstraktion • Assoziieren • Kategorisieren • Kodieren • Kognitive Flexibilität • Logisches Denken • Mathematische Konzentration • Mentale Transformation • Problemlösen • Räumliche Leistung • Schlussfolgern
Psychomotorik	<ul style="list-style-type: none"> • Gleichgewicht • Reflexe • Körperkoordination • Körperhaltung • Muskelreaktion
Reaktionsgeschwindigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Einfache Reaktionsgeschwindigkeit • Reaktionsgeschwindigkeit bei Wahlaufgaben • Inspektionszeit
Sehleistung	<ul style="list-style-type: none"> • Gesichtsfeld • Augenbewegung • Akkomodation
Tracking	<ul style="list-style-type: none"> • Visuomotorische Koordination • Hand-Augen-Koordination • Kompensatorisches Tracking
Verhaltenskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> • Handlungsüberwachung • Verhaltensinhibition
Wahrnehmung	<ul style="list-style-type: none"> • Auditive und visuelle Diskrimination • Wahrnehmung

Tab. 1: Übersicht der psychofunktionalen Bereiche, die alkoholinduzierte Veränderungen aufweisen.

Folglich ergeben sich die in Abbildung 2 dargestellten psychophysischen Funktionsbereiche, die durch Alkohol – unabhängig von der Höhe der Blutalkoholkonzentration – beeinträchtigt werden.

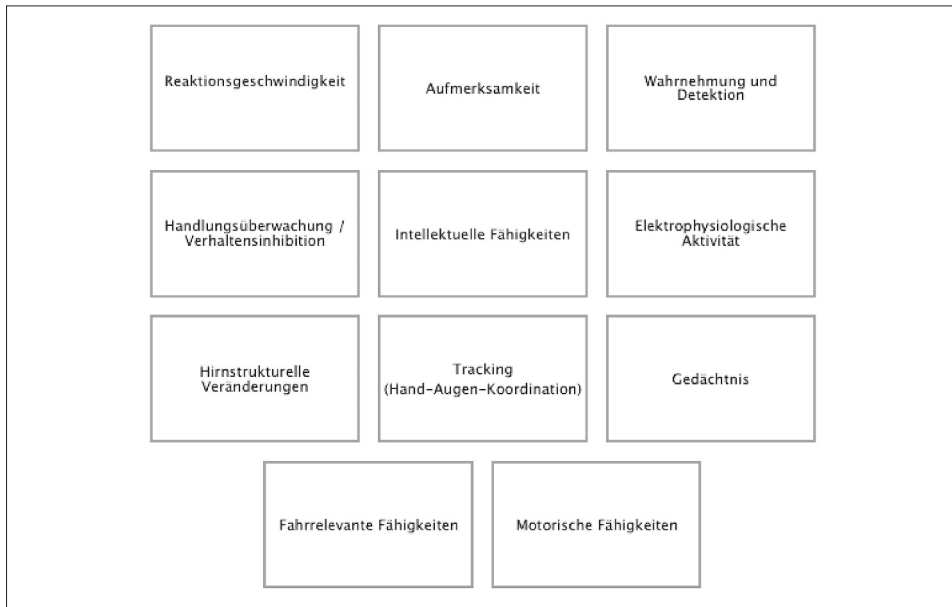


Abb. 2: Psychophysische Bereiche, deren Funktion durch Alkohol beeinträchtigt wird.

Um Aussagen darüber zu treffen, ab welcher Alkoholisierung die benannten psychofunktionalen Bereiche Ausfallerscheinungen zeigen, wurden die Daten auf quantitativer Ebene ausgewertet. Das Ergebnis dieser Auswertung ist in Tabelle 2 dargestellt.

Kategorie	ab 0,0	ab 0,3	ab 0,5	ab 0,8	ab 1,1	ab 1,6	Summe
Aufmerksamkeit	0	7	9	5	1	0	22
Detektion	1	1	3	2	0	0	7
elektrophysiologische Aktivität	0	3	11	17	0	0	31
Fahrsimulation	0	0	6	3	1	0	10
Gedächtnis	0	0	11	17	0	0	28
Hirnphysiologie	0	0	7	2	0	0	9
Intellektuelle Fähigkeiten	0	0	11	10	0	0	21
Psychomotorik	0	1	3	4	0	0	8
Reaktionszeit	1	2	11	9	1	1	25
Sehleistung	1	0	1	0	1	0	3
Tracking	0	0	7	6	0	0	13
Verhaltenskontrolle	0	0	5	4	0	0	9
Wahrnehmung	0	0	2	2	0	0	4
Summe	3	14	87	81	4	1	190

Tab. 2: Anzahl der Ausfallerscheinungen unterteilt nach psychofunktionalem Bereich und Blutalkoholkonzentration der beginnenden Beeinträchtigung.

In den Ergebnissen dieser Literaturanalyse zeigte sich folglich, dass bei einer Blutalkoholkonzentration von bis zu 1,1 Promille 97 % der nachgewiesenen Beeinträchtigungen in den analysierten Studien beginnen. Auch schon im sehr niedrigen Bereich der Blutalko-

halkonzentration von unter 0,3 Promille zeigen sich Leistungseinbußen im Bereich der Detektion, Reaktionszeit und Sehleistung. Diese Leistungsbereiche scheinen somit sehr sensibel auf Alkohol zu reagieren.

Dieses Ergebnis stimmt auch mit früheren Analysen überein. Eine Literaturanalyse von MOSKOWITZ und FIORENTINO (2000), in die 112 Artikel von 1981 bis 1997 eingeflossen sind, ergab, dass in einem Großteil der Studien ab einer BAK von 0,5 Promille Ausfallerscheinungen nachgewiesen wurden. Ab einer BAK von 0,8 Promille traten in 94 % der Studien Ausfallerscheinungen durch Alkohol auf. Folgende Bereiche erwiesen sich in den Studien durch Alkoholkonsum signifikant beeinträchtigt: kognitive Aufgaben, Sehleistung, Aufmerksamkeit, Fahren, Wahrnehmung, psychomotorische Fähigkeiten, Reaktionszeit, Tracking, Vigilanz und Wachsamkeit. Ein vergleichbares Ergebnis erbrachte die Studie von MOSKOWITZ und ROBINSON (1988), in der 177 Studien aus den Jahren 1950 bis 1985 analysiert wurden. Der hohe Grad der Übereinstimmung dieser drei Studienergebnisse wird in Abbildung 3 deutlich. In dieser Abbildung sind die Häufigkeiten des Beginns der in den verschiedenen Studien nachgewiesenen alkoholinduzierten Beeinträchtigungen in Abhängigkeit von der Alkoholdosis dargestellt. Deutlich lässt sich erkennen, dass die meisten Ausfallerscheinungen bereits ab 0,5 Promille auftreten.

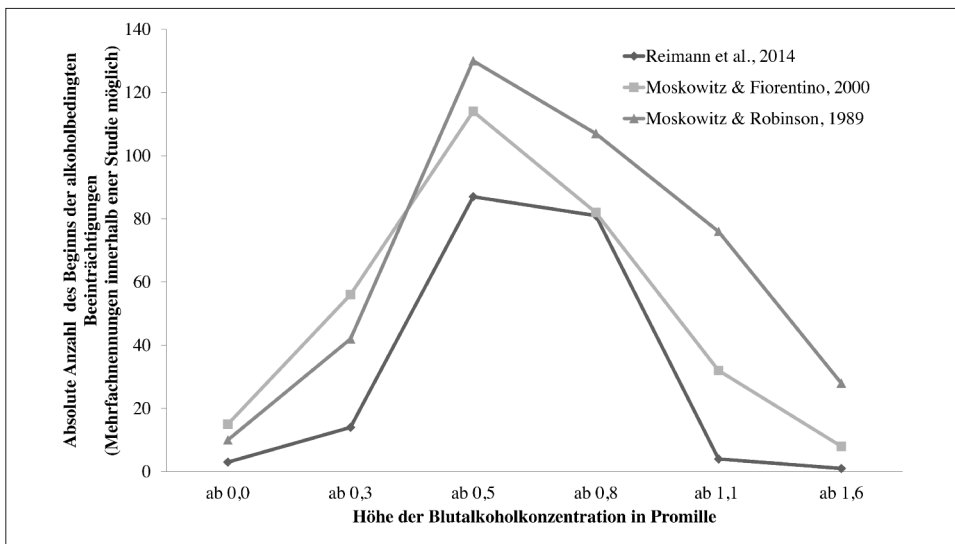


Abb. 3: Drei Literaturanalysen zu alkoholbedingten Ausfallerscheinungen im Vergleich.

Aufgrund dieser Studienergebnisse lässt sich schlussfolgern, dass die Mehrzahl aller Ausfallerscheinungen ab einem Bereich von 0,5 bis 0,8 Promille auftreten.

Der starke Abfall von Ausfallerscheinungen bei mehr als 1,1 Promille lässt sich dadurch erklären, dass es nur wenige Untersuchungen in diesem hohen Alkoholisierungsbereich gibt. Hintergrund dafür ist, dass Personen, die im gesellschaftlich üblichen Maße Alkohol konsumieren, kaum Trinkfestigkeit besitzen und somit nicht in der Lage sind, wesentlich höhere Blutalkoholkonzentrationen als 1,1 Promille – ohne erhebliche körperliche Beschwerden, wie z.B. Erbrechen oder Ohnmacht – zu verkraften. Es ist also aus wissenschaftlicher Sicht nicht sinnvoll, in einer experimentellen Untersuchung, die auf die Lei-

stung unter Alkoholeinfluss abzielt, Teilnehmer mit einzuschließen, die sich durch einen erhöhten oder problematischen Alkoholkonsum auszeichnen. Solche Teilnehmer weisen aufgrund ihrer Giftfestigkeit unter akuter Alkoholisierung im Vergleich zu „Normaltrinkern“ bessere Leistungen auf. Dieses Leistungsniveau von „Vieltrinkern“ ist jedoch z. B. für die Einschätzung der absoluten Fahruntüchtigkeit nicht relevant. Diese Besonderheit bei der Forschung mit akuter Alkoholintoxikation führte auch bei der Interpretation der Daten einer Studie mit Radfahrern von DALDRUP et al. (2014) zu Problemen. Ziel der Studie war es, zu eruieren, ob bei Radfahrern (in Anlehnung an die 1,1 Promille bei Kraftfahrzeugführern) ab 1,6 Promille von einer absoluten Fahruntüchtigkeit auszugehen ist. Dazu mussten 83 Teilnehmer dieses Trinkversuches nüchtern und alkoholisiert einen Parcours mit dem Fahrrad bewältigen. Dabei war es den Teilnehmern nach der Nüchtern-erhebung gestattet, sowohl Alkoholmenge als auch alkoholisches Getränk frei zu wählen. In dieser Studie kam es dazu, dass neun Versuchspersonen eine Blutalkoholkonzentration von über 2 Promille erreichten. Es kann somit geschlussfolgert werden, dass die Studienleiter bei der Auswahl der Teilnehmer u. a. nicht deren Alkoholkonsumgewohnheiten kontrollierten (Probanden mit Alkoholabhängigkeit in der Vorgeschichte wurden ausgeschlossen). Somit wurden in diese Studie auch „Vieltrinker“ eingeschlossen, wie sich an der erwähnten Höhe der Blutalkoholkonzentrationen zeigte. Die Forscher hatten in ihrer Auswertung tatsächlich das Problem, dass die Versuchsteilnehmer bei 1,6 Promille zwar ihre Nüchternleistung nicht mehr erreichten, es jedoch vereinzelte Teilnehmer gab, die auch mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille und mehr nicht mehr Fahrfehler aufwiesen als der Median aller Teilnehmer im nüchternen Zustand. Die Fragestellung dieser Studie, die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit von Radfahrern bei 1,6 Promille zu überprüfen, kann somit aus wissenschaftlicher Sicht nicht eindeutig geklärt werden, da die methodischen Unzulänglichkeiten bei der Durchführung der Studie eine Aussage nicht zulassen.

4. Alkohol im Straßenverkehr und Unfallrisiko

Der Trinkende erlebt angenehme Reaktionen wie Enthemmung und Kontaktfreudigkeit. Dabei wird nicht bemerkt, dass gleichzeitig bestimmte Informationen aus der Umwelt gedämpft oder gefiltert wahrgenommen werden. Eine realistische Einschätzung der Situation ist einer alkoholisierten Person nicht mehr möglich (LINDENMEYER, 2010). Es kommt zur Selbstüberschätzung und riskanten Verhaltensweisen, die im Straßenverkehr eine besondere Gefährdung darstellen und häufig zu Unfällen führen. Eine komplexe Tätigkeit wie die Teilnahme am Straßenverkehr, bei der der Mensch schon unter normalen Umständen überfordert sein kann, ist im alkoholisierten Zustand nicht mehr fehlerfrei auszuführen. Dies zeigt sich deutlich an der Zahl alkoholbedingter Unfälle im Straßenverkehr.

In den Analysen des Statistischen Bundesamtes werden unter Alkoholunfällen im Straßenverkehr diejenigen Unfälle verstanden, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss gestanden hat. Gleichzeitig wird seitens des Statistischen Bundesamtes angemerkt, dass man von einer nicht erfassten Dunkelziffer ausgehen muss, da nicht immer bei allen Unfallbeteiligten eine Alkoholisierung erfasst wird. Bei unfallflüchtigen Verkehrsteilnehmern kann eine Alkoholisierung in der Regel nicht ermittelt werden. Hinzu kommt, dass Alleinunfälle, bei denen niemand außer der verunfallte Fahrer selbst, der möglicherweise unter Alkoholeinfluss stand, beteiligt war, häufig der Polizei nicht gemel-

det werden (Statistisches Bundesamt, 2014). Von den 2,4 Millionen Unfällen im Jahr 2013 wurde bei 39.386 Unfällen ein Alkoholeinfluss bei mindestens einem Beteiligten verzeichnet (Statistisches Bundesamt, 2014). Etwa jeder elfte im Straßenverkehr Getötete verstarb an den Folgen eines Alkoholunfalls. Die Tatsache, dass Unfälle unter Alkoholeinfluss von besonderer Schwere gekennzeichnet sind, zeigt sich auch daran, dass bei allen Unfällen mit Personenschaden 11 Getötete und 220 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen; bei Alkoholunfällen waren es jedoch 22 Getötete und 346 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle (Statistisches Bundesamt, 2014). Die Mehrzahl der alkoholbedingten Unfälle (66 %) ereignete sich innerhalb von Ortschaften, gefolgt von Landstraßen mit 30 %. Auffällig bei der Art des Unfalls ist, dass es sich bei Alkoholunfällen häufiger um Fahrnfälle handelt, bei denen der Fahrer – ohne Zutun Anderer – die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, wohingegen sogenannte „Abbiege“- oder „Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle“ mit 12 % einen geringeren Teil einnehmen als der Durchschnitt dieser Unfallart, der bei 36 % liegt. Es wird daher geschlussfolgert, dass alkoholisierte Fahrer bei bekannten Gefahrenstellen, wie Kreuzungen, besondere Vorsicht walten lassen, sich jedoch auf Strecken ohne sichtbare Gefahr überschätzen (Statistisches Bundesamt, 2014).

Hinsichtlich Alter und Geschlecht der Unfallbeteiligten lässt sich ein eindeutiger Trend feststellen (Abb. 4). So wurde der Alkoholeinfluss besonders häufig bei den 18- bis 24-Jährigen und den 25- bis 34-Jährigen mit 3,5 % der Unfallbeteiligten dieser Altersgruppe festgestellt. Mit zunehmendem Alter nahmen die Anteile alkoholisierter Fahrer ab, was möglicherweise mit einer höheren Trinkfestigkeit in Verbindung gebracht werden kann, wodurch der Polizei alkoholbedingte Ausfallerscheinungen bei älteren Unfallbeteiligten nicht auffallen können. Mit nur 12 % der alkoholisierten Unfallbeteiligten machen Frauen einen geringen Anteil aus.

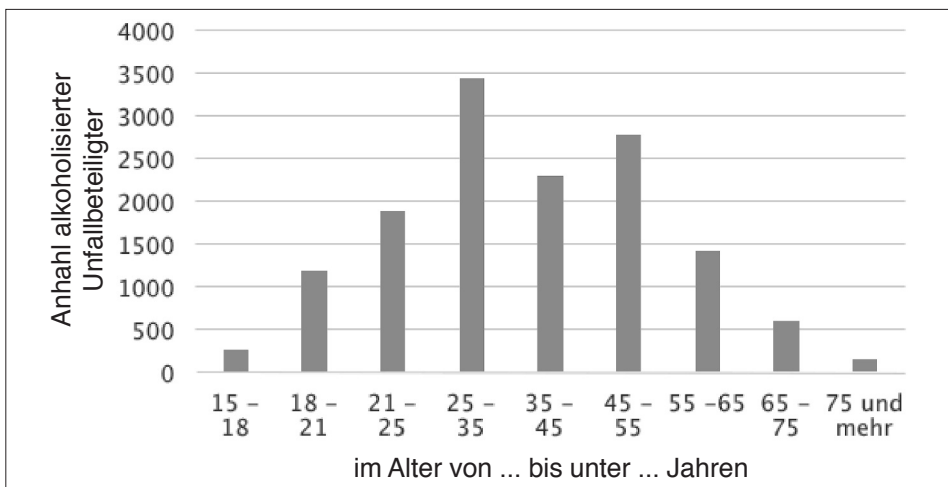


Abb. 4: Alkoholisierte Beteiligte an Unfällen mit Personenschäden 2013 nach Alter
(Quelle: Statistisches Bundesamt, 2014).

Bei der Höhe der Blutalkoholkonzentration zeigte sich im Jahr 2013, dass 76 % der Pkw-Fahrer zum Zeitpunkt der Blutentnahme eine Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille oder mehr hatte, also absolut fahruntüchtig waren. Allerdings gab es auch 685 Unfälle, bei denen eine BAK von unter 0,5 Promille gemessen wurde (Abb. 5).

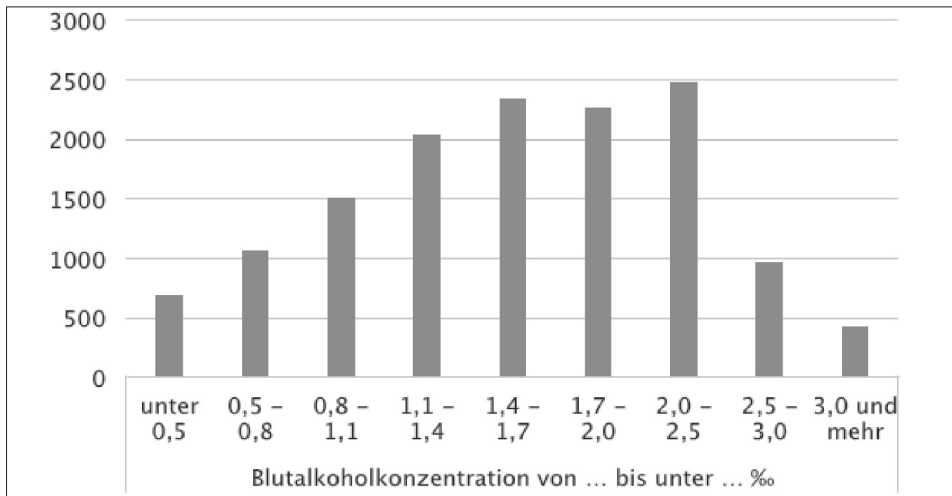


Abb. 5: Beteiligte unter Alkoholeinfluss an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden 2013 nach Blutalkoholkonzentration (in Promille) (Quelle: Statistisches Bundesamt, 2014).

Dass das Thema der alkoholisierten Fahrradfahrer noch nicht ausreichend gesetzlich⁷⁾ und fachlich verankert ist, zeigt auch die Unfallstatistik. Neben den Pkw-Fahrern fallen vor allem Fahrradfahrer durch die alkoholisierte Teilnahme am Straßenverkehr auf (vgl. Abb. 6). Knapp ein Viertel der 14.114 im Jahr 2013 alkoholisierten Unfallbeteiligten war Fahrradfahrer.

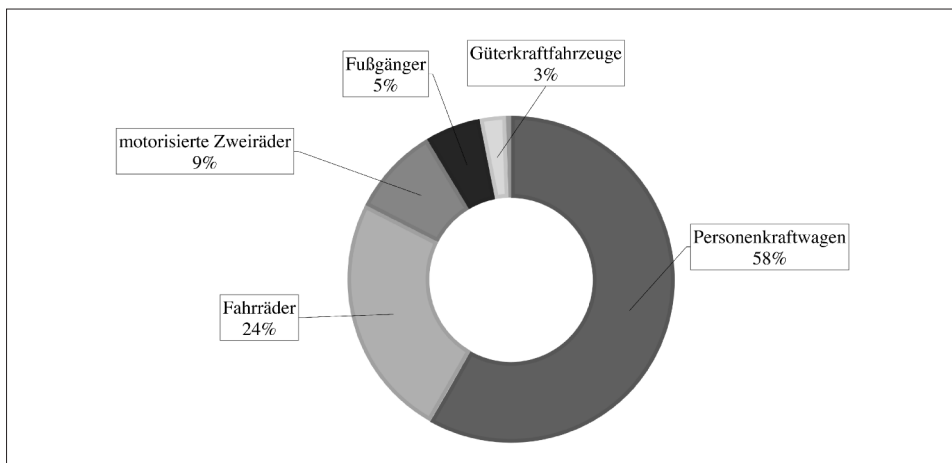


Abb. 6: Alkoholisierte Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2013 nach Art der Verkehrsbeteiligung (Quelle: Statistisches Bundesamt, 2014).

⁷⁾ In der Rechtsprechung hat sich mit BVerwG-Urteil vom 21.05.2008 (AZ: 3 C 32/07), BA 2008, 410, die Grenze von 1,6 Promille für den Entzug der Fahrerlaubnis bei alkoholisierten Radfahrern manifestiert. Auch die aktuelle Rechtsprechung stützt die Anordnung einer Fahreignungsbegutachtung ab 1,6 Promille bei alkoholisierten Radfahrern. Siehe dazu u.a. Thüringer OVG, Beschluss vom 09.05.2012 – 2 SO 596/12, BA 2012, 333; Bayerischer VGH, Beschluss vom 10.01.2011 – 11 CS 10.2404; Bayerischer VGH, Beschluss vom 28.01.2013 – 11 ZB 12.2534; Hessischer VGH, Urteil vom 06.10.2010 – 2 B 1076/10, BA 2010, 436.

Zur Ermittlung der Höhe des Unfallrisikos in Abhängigkeit der Blutalkoholkonzentration gibt es verschiedene Untersuchungen. Im deutschen Raum hat KRÜGER (1995) das Unfallrisiko unter Alkohol anhand einer Stichprobe aus Thüringen und Unterfranken von ca. 20.000 Fahrern und 5.144 Unfällen untersucht und die Ergebnisse mit einer Studie aus dem amerikanischen Raum von BORKENSTEIN (1974) verglichen. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass sich das Risiko, unter Alkoholeinfluss einen Unfall zu verursachen, bereits bei 0,8 Promille im Vergleich zu nüchternen Fahrern verdreifacht. Bei 1,0 Promille ist das Verursachungsrisiko zehnfach höher.

Eine Studie aus den USA (BLOMBERG, PECK, MOSKOWITZ, BURNS & FIORENTINO, 2005) hat anhand eines US-amerikanischen Datensatzes und unter Berücksichtigung von beeinflussenden Faktoren ein ähnliches Ergebnis erzielt. Diese Studie hat zusätzlich auch Risikowerte für besonders hohe Alkoholisierungen errechnet. So ist beispielsweise das Unfallrisiko bei einer Blutalkoholkonzentration von 2,2 Promille fast 120-fach erhöht im Vergleich zu einem nicht-alkoholisierten Verkehrsteilnehmer. Die Ergebnisse der drei genannten Studien sind in Abbildung 7 vergleichend dargestellt. Bei einer Blutalkoholkonzentration ab 0,8 Promille ist das Unfallrisiko zwei- bis vierfach erhöht und steigt bei 1,0 Promille bis auf das 10-Fache an.

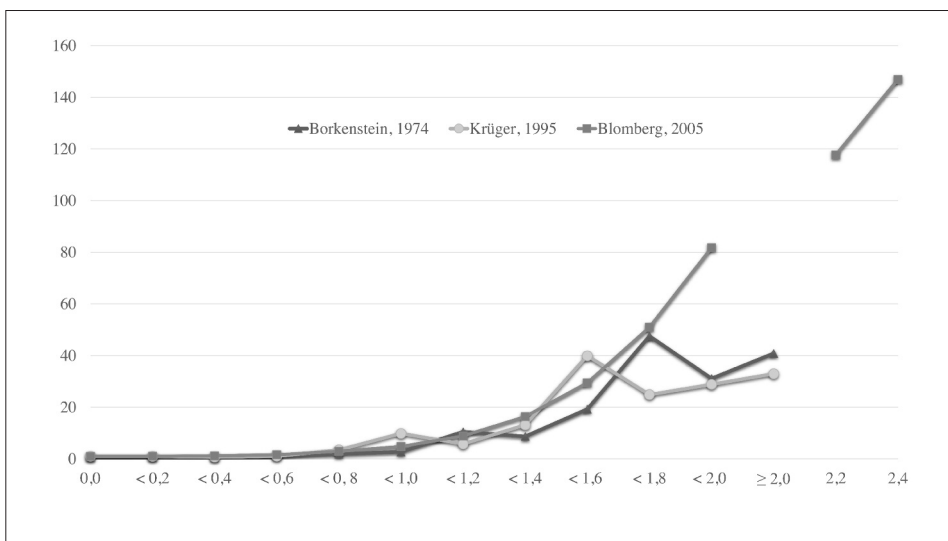


Abb. 7: Unfallrisiko im Straßenverkehr in Abhängigkeit von der Alkoholisierung nach drei Studien (Borkenstein et al., 1974; Krüger, 1995; Blomberg et al., 2005) in Odds Ratio.

Das Unfallrisiko ist in Abbildung 7 als Odds Ratio (OR) im Sinne eines Quotenverhältnisses angegeben. $OR = 2$ bedeutet, dass das Risiko zu verunfallen sich verdoppelt hat. KRÜGER (1995) und BORKENSTEIN (1974) fassen die Ergebnisse über 2,0 Promille zusammen, wohingegen BLOMBERG et al. (2005) präzise Werte angeben.

Im Rahmen des EU-Projektes DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) wurde das epidemiologische Risiko einer Verletzung von Kraftfahrzeugführern in Abhängigkeit von der Blutalkoholkonzentration anhand der Daten aus Belgien, Dänemark, Litauen und den Niederlanden berechnet. Im Ergebnis zeigt sich, dass ein ca. 3,5-fach erhöhtes Risiko bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 bis 0,8 Promille be-

steht. Mit einer Erhöhung der Blutalkoholkonzentration auf bis zu 1,2 Promille steigt das Verletzungsrisiko auf das 13-fache. Oberhalb von 1,2 Promille wurde ein 60-fach erhöhtes Risiko berechnet (Hargutt, Krüger & Knoche, 2011). Im Rahmen dieser DRUID-Studie wurde ebenfalls das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, anhand polnischer, finnischer und norwegischer Daten folgendermaßen ermittelt:

- Bei einer BAK von 0,1 bis 0,5 Promille ist das Risiko drei- bis neunfach erhöht.
- Bei einer BAK von über 0,5 bis 1,2 Promille ist das Risiko 18- bis 40-fach erhöht.
- Bei einer BAK von über 1,2 Promille ist das Sterberisiko 137- bis 2.123-fach erhöht.

5. Empfehlungen und Fazit

Gesetzlich verankert ist derzeit noch immer der „Grenzwert“ von 1,6 Promille BAK für die Anordnung einer Fahreignungsbegutachtung bei erstauffälligen Fahrzeugführern. Jedoch haben die wissenschaftlichen Erkenntnisse aus der Medizin, Psychologie und Toxikologie zwischenzeitlich auch Eingang in die Rechtsprechung gefunden. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts⁸⁾ liegt vor dem Hintergrund bestehender rechtlicher Regelungen bereits ab 1,1 Promille (ggf. auch schon ab 0,3 Promille) Alkoholmissbrauch vor. Das o. g. Bundesverwaltungsgerichtsurteil führt zurzeit zu unterschiedlichen Interpretationen und Handhabungen der Zuweisungsgründe für die amtliche Veranlassung einer Fahreignungsbegutachtung in den einzelnen Bundesländern. In diesem Zusammenhang setzt der VGH Baden-Württemberg⁹⁾ seine bisherige Rechtsprechung vom 18. Juni 2012 konsequent fort, die im Interesse der Verkehrssicherheit eine strenge Vorgehensweise im Rahmen der Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Alkoholfahrten, konkret Anordnung einer Fahreignungsbegutachtung auch unterhalb von 1,6 Promille, vorgibt. In der Urteilsbegründung wird hervorgehoben, dass bereits Blutalkoholkonzentrationen unter 1,6 Promille bei einer Trunkenheitsfahrt auf Alkoholmissbrauch im Sinne eines fehlenden Trennvögens zwischen Alkoholkonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen hinweisen und somit behördliche Eignungszweifel entstehen, die im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung – unabhängig davon, ob es sich um ein ärztliches oder medizinisch-psychologisches Gutachten handelt – abgeklärt werden sollten. Dieser Begründung ist auch der Bayerische VGH mit Urteil vom 17.11.2015¹¹⁾ gefolgt. Zu dieser Thematik steht gegenwärtig auch im OVG Berlin-Brandenburg¹⁰⁾ eine Entscheidung an. Die unterschiedliche Handhabung der Anordnung einer Fahreignungsbegutachtung in den Bundesländern führt derzeit zu Rechtsunsicherheit und einer Ungleichbehandlung der Betroffenen. Diese Situation hat auch bereits zum „Gutachtentourismus“ geführt.

Anhand der dargestellten Statistiken und der vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse lässt sich deutlich zeigen, dass Alkohol im Straßenverkehr noch immer eine große Gefahrenquelle darstellt. Eine Möglichkeit, dieser Gefahr zu begegnen, stellt – neben vie-

⁸⁾BVerwG, Beschl. v. 24.06.2013 – 3 B 71/12, BA 2013, 252.

⁹⁾VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 15.01.2014 – 10 S 1748/13, BA 2014, 131.

¹⁰⁾Die aktuelle Rechtsprechung in Berlin stützt die Anordnung einer Fahreignungsbegutachtung unter 1,6 Promille bei Ersttätern. Siehe dazu u. a. VG Berlin, Beschluss vom 02.05.2014 – 4 K 117/13; VG Berlin, Beschluss vom 22.12.2014 – 4 L 298/14, BA 2015, 295; VG Berlin, Beschluss vom 04.12.2014 – 11 L 467/14; VG Berlin, Beschluss vom 01.07.2014 – 18 K 536/13; VG Berlin, Beschluss vom 19.12.2014 – 18 L 485/14.

¹¹⁾VGH Bayern, Beschl. vom 17.11.2015 – 11 BV 14.2738.

len anderen, wie z. B. medialen Kampagnen – der Einsatz von Alkohol-Interlocks dar, die verhindern, dass ein Kraftfahrzeug von einem alkoholisierten Fahrer gestartet werden kann¹²).

Eine andere Möglichkeit, der Gefahr zu begegnen, besteht in einer höheren Kontroll-dichte. Noch immer gehen Schätzungen hinsichtlich der Dunkelziffer davon aus, dass nur jede 600. Alkoholfahrt überhaupt entdeckt wird (KAZENWADEL & VOLLRATH, 1997).

Außerdem lässt sich anhand der hier aufgeführten Datenlage schlussfolgern, dass die Anordnung einer Fahreignungsbegutachtung ab 1,6 Promille – unabhängig von der Art der Verkehrsbeteiligung – nicht mehr mit den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen übereinstimmt.

Der Staat muss sich – im Rahmen seiner Schutzpflicht – nunmehr entscheiden, wie viel Risiko er bereit ist zu tragen, da bereits bei 1,1 Promille ein 10fach erhöhtes Unfallrisiko besteht. Bei 1,6 Promille ist das Unfallrisiko sogar 40fach erhöht.

Zusammenfassung

Im Jahr 2013 fanden fast 40.000 Unfälle unter Alkoholeinfluss statt. Dies ist nur ein Indikator für die besondere Gefährdung des Straßenverkehrs durch Alkohol. Bei jährlich lediglich 0,17 % der etwa 54 Mio. Führerscheininhaber wird eine medizinisch-psychologische Begutachtung durch die Fahrerlaubnisbehörde angeordnet. Von diesen 0,17 % gehen rund 48 % auf Alkoholauffälligkeiten im Straßenverkehr zurück, was anhand der noch immer hohen Unfallzahlen recht wenig erscheint. Mit Hilfe einer Literaturanalyse wird daher der Zusammenhang von Blutalkoholkonzentration und psychofunktionalen Beeinträchtigungen als ein Indiz für die Fahreignung dargestellt. Im Ergebnis werden Empfehlungen mit Verbesserungspotenzial für das Begutachtungssystem vorgestellt. Es ergibt sich aus fachwissenschaftlicher Sicht die Notwendigkeit zur Prüfung der Anpassung der Indikation zur Veranlassung einer Fahreignungsbegutachtung unabhängig von der Art der Verkehrsbeteiligung von 1,6 ‰ auf 1,1 ‰.

Summary

In 2013, there were nearly 40.000 road accidents under the influence of alcohol in Germany. This is only one indicator for the hazard of alcohol in traffic. Only 0.17 % of about 54 million driving license holders have to take part in a medical-psychological assessment ordered by the driving license authority. Of these, 0.17 % only 48 % are due to driving under the influence of alcohol. Compared to the high number of accidents involving alcohol this number seems to be very low. Therefore, this article analyzes the relationship of blood alcohol concentration and psycho-functional impairments as an indicator for the fitness to drive. As a result, recommendations for the improvement of the assessment system are presented. From a scientific point of view the indication for a medical-psychological assessment should be adjusted from a BAC of 0.16 ‰ to a BAC of 0.11 ‰ – whether using a motorized or non-motorized vehicle.

¹²) Ausführlich zu den Hintergründen und Möglichkeiten von Alkohol-Interlocks:

Nickel, W.-R. & Schubert, W. (Hrsg.) (2012). Best Practice Alkohol-Interlock. Erforschung alkoholsensitiver Wegfahrsperrern für alkoholauffällige Kraftfahrer – Literaturstudie, Bewertung und Designperspektiven. Bonn: Kirschbaum; Hauser, B., Merz, J., Pauls, C., Schnabel, E., Aydeniz, K., Blume, I., Bogus, M., Nietzsche, S., Stengl-Herrmann, D. & Klipp, S. (2014). Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, „Mensch und Sicherheit“, Heft M 251.

Schlüsselwörter

Fahreignung – Alkohol – MPU – Begutachtung – Promillegrenze

Keywords

fitness to drive – alcohol – medical-psychological assessment – BAC limits – driving under the influence

Literatur

- Anderson, P. & Baumberg, B. (2006). Alkohol in Europa: Eine Public Health Perspektive. Ein Bericht für die Europäische Kommission. Institute for Alcohol Studies, U. K.
- Baum, H., Kranz, T. & Westerkamp, U. (2010). Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 208. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW
- Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2005). Crash Risk of Alcohol Involved Driving: A Case-Control Study. Stamford
- Borkenstein, R. F., Crowther, R. F., Shumate, R. P., Ziel, W. B., & Zylman, R. (1974). The role of the drinking driver in traffic accidents (The Grand Rapids Study). Blutalkohol 1974, Vol. 11
- Daldrup, T., Hartung, B., Maatz, K. R., Mindiashvili, N., Roth, E. H. & Schwender, H. (2014). Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern. Forschungsbericht Nr. 28. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
- Gerchow, J. (2005). Alkohol im Straßenverkehr. In M. V. Singer & S. Teysen (Eds.), Alkohol und Alkoholfolgekrankheiten. Grundlagen – Diagnostik – Therapie (2nd ed., pp. 532–539). Heidelberg: Springer
- Hargutt, V., Krüger, H.-P., & Knoche, A. (2011). Driving under the influence of alcohol, illicit drugs and medicines: Risk estimations from different methodological approaches (DRUID Deliverable (1.3.1))
- Kazenwadel, J. & Vollrath, M. (1997). The dark number of driving while intoxicated in Germany – how many intoxicated drivers are detected? In C. Mercier-Guyon (Ed.), Alcohol, drugs and traffic safety – T'97 (pp. 1153-1158). CERMT: Annecy
- Krüger, H.-P. (1995). Das Unfallrisiko unter Alkohol: Analyse, Konsequenzen, Maßnahmen. Stuttgart: G. Fischer
- Lindenmeyer, J. (2010). Lieber schlau als blau: Entstehung und Behandlung von Alkohol- und Medikamentenabhängigkeit (8., überarb. Aufl.). Weinheim: Beltz
- Moskowitz, H. Fiorentino D. (2000). A review of the literature on the effects of low doses of alcohol on driving-related skills. Washington, D.C.: US National Highway Traffic Safety Administration (Report no. DOT HS 809 028)
- Moskowitz, H. Robinson C. D. Effects of low doses of alcohol on driving-related skills: A review of the evidence. Washington, D.C.: US National Highway Traffic Safety Administration (Report no. DOT HS 807 280)
- Reimann, C., Schubert, W., van der Meer, E. & Berg, M. (2014). Indication for the Assessment of Driver Fitness after Problematic Alcohol Consumption, Sucht, 60 (3), 139-147
- Statistisches Bundesamt (2014). Verkehrsunfälle: Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2013. Wiesbaden
- World Health Organization (Ed.) (2012). Alcohol in the European Union: Consumption, harm and policy approaches

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Psych. Caroline Reimann
Institut für Psychologie
Humboldt-Universität zu Berlin
Rudower Chaussee 18
12489 Berlin
Email: caroline.reimann@hu-berlin.de

Zur Diskussion

MARIA FOCKEN

Atemalkoholanalyse – ein sicheres Beweismittel?

I. Ausgangssituation

1. Zulassung der Atemalkoholanalyse als Beweismittel

1998 wurde die Atemalkoholanalyse als Beweismittel im Bußgeldverfahren zugelassen. Seitdem gibt es auch immer wieder Bestrebungen, die Atemalkoholanalyse auch für das Strafverfahren als Beweismittel für die Straftatbestände der §§ 315c Abs. 1 und 316 Strafgesetzbuch (StGB) anzuerkennen.

In einer Entscheidung vom 03.04.2001¹⁾ hat der BGH hierzu ausgeführt, dass es sich bei einem Verstoß nach § 24a Straßenverkehrsgesetz (StVG) um eine Ordnungswidrigkeit handelt und es um die Erledigung massenhaft vorkommender Verfahren geht, in denen keine überhöhten Anforderungen an die Beweisaufnahme gestellt werden können. Am Ende des Beschlusses wird darauf hingewiesen, dass mit der Anerkennung im Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten die Atemalkoholanalyse nicht zugleich als hinreichend zuverlässiges Beweismittel zur abschließenden Feststellung der absoluten Fahrunsicherheit nach § 316 StGB anerkannt wird.²⁾

2. Verkehrsgerichtstag (VGT) 2009

Im Jahr 2009 befasste sich der Arbeitskreis III unter dem Titel „Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand“ mit der Frage, ob die Atemalkoholanalyse ein adäquater Ersatz für die Blutalkoholanalyse sein kann.

Der damalige Arbeitskreis hat folgende Empfehlungen gefasst:

1. Die Atemalkoholanalyse kann die Blutalkoholanalyse bei der strafrechtlichen Ahndung von Alkoholfahrten nicht ersetzen. Die Blutalkoholanalyse bleibt vielmehr weiterhin unverzichtbar. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein geeignetes Beweismittel zur Feststellung sog. „absoluter“ Fahrunsicherheit ist. Der Arbeitskreis empfiehlt weitere umfassende Forschungsarbeit unter Einbeziehung der Rechtsmedizin, der Justiz und der Polizei.

2. Fahrten unter der Wirkung von Alkohol und anderen Rauschmitteln (Trunkenheitsfahrten) müssen im Interesse der Verkehrssicherheit effektiv gehandelt werden. Dafür ist es wegen des raschen Abbaus der Wirkstoffkonzentration unabdingbar, dass eine erforderliche Blutprobe möglichst zeitnah entnommen wird. Der Arbeitskreis ist im Hinblick auf die andernfalls zu befürchtende Beeinträchtigung des Beweisergebnisses der Auffassung, dass bei Trunkenheitsfahrten typischerweise jedes Zuwarten eine Gefährdung des Untersuchungserfolges nach sich zieht, die die Anordnung der Blutentnahme durch die Ermitt-

¹⁾ BGH, Beschluss vom 3. April 2001, 4 StR 507/00, BGHSt 46, 358

²⁾ Bönke D O: Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten?, BA 2002 (Vol. 39):6-8

lungspersonen der Staatsanwaltschaft rechtfertigt. Der Gesetzgeber sollte die in der Frage der Anordnungskompetenz derzeit zu konstatierende Rechtsunsicherheit beseitigen. Der Richtervorbehalt bei Anordnung der Blutentnahme sollte jedenfalls in Verkehrsstrafsachen wegfallen.

3. Zwei unabhängige gaschromatographische Verfahren (GC-Verfahren) sind aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht zur sicheren forensischen BAK-Bestimmung geeignet. Daher sollten auch Doppelbestimmungen mit zwei unabhängigen GC-Verfahren als eigenständige Methoden zur BAK-Bestimmung anerkannt werden.

3. Koalitionsvertrag

Auch die große Koalition hat sich mit dem Thema Blutentnahmen im Strafrecht befasst. Im Koalitionsvertrag von 2013 findet sich folgender Passus:

„Bei Verkehrsdelikten streben wir an, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten. Eine Blutentnahme wird durchgeführt, wenn der Betroffene sie verlangt.“³⁾

II. Reform des § 81a Strafprozessordnung (StPO)

Die in den vergangenen Jahren zum Richtervorbehalt bzw. Annahme von Gefahr in Verzug bei § 81a StPO ergangenen Entscheidungen haben zu großen Unsicherheiten, insbesondere bei den Beamten der Polizei, geführt. Der Richtervorbehalt des § 81a StPO steht seit Jahren in der Diskussion. Seine Abschaffung wurde und wird immer wieder aus Justiz- und Polizeikreisen gefordert.

Die Strafprozessordnung wurde am 1. Februar 1877 erlassen und ist damit in ihrer Ursprungsfassung fast 150 Jahre alt. Die Vorschrift des § 81a wurde mit dem Ausführungsgesetz zu den Gesetzen gegen gefährliche Gewohnheitsverbrecher und über Maßregeln der Sicherung und Besserung vom 24.11.1933 eingeführt. Bis dahin war streitig, unter welchen Voraussetzungen die körperliche Untersuchung des Beschuldigten zulässig ist. In der Rechtsprechung wurden die Vorschriften über die Durchsuchung (§§ 102, 105 StPO) angewendet. Demgegenüber wurde im Schrifttum die Ansicht vertreten, dass die Durchsuchung der Person von der Besichtigung des Körpers eines lebenden Menschen, die sich nach den Vorschriften über den Augenschein richten müsse, zu unterscheiden sei. Eine dritte Meinung ging dahin, dass die körperliche Untersuchung des Beschuldigten teils als Durchsuchung, teils als Augenscheinseinnahme unbeschränkt statthaft sei. Die Entnahme von Blutproben und anderer körperliche Eingriffe wurden überwiegend für unzulässig gehalten.

Der im Jahre 1933 eingefügte § 81a StPO entschied den Streit über die Zulässigkeit körperlicher Untersuchungen und Eingriffe. Die Vorschrift erlaubt insbesondere Eingriffe in das durch Art. 1 Abs. 2 Satz 1 GG geschützte Recht auf körperliche Unversehrtheit und

³⁾Koalitionsvertrag: Deutschlands Zukunft gestalten (2013)
<http://www.bundesregierung.de/Content/DE/StatischeSeiten/Breg/koalitionsvertrag-inhaltsverzeichnis.html>
(eingesehen am 14.11.2015)

verpflichtet den Beschuldigten zur Duldung von Untersuchungen und Eingriffen, die der Aufdeckung seiner Tat und der Auffindung von Beweismitteln dienen.⁴⁾ Mit dem Gesetz zur Wiederherstellung der Rechtseinheit auf dem Gebiete der Gerichtsverfassung, der bürgerlichen Rechtspflege, des Strafverfahrens und des Kostenrechts vom 12.09.1950 (BGBl. Teil I Seite 455 ff.) wurde diese Vorschrift übernommen und nur marginal geändert. Der bereits enthaltene Richtervorbehalt blieb bestehen.

Welche Bedeutung diese Vorschrift damals hatte und heute hat, wird besonders deutlich, wenn man die Pkw-Bestandszahlen vergleicht: Zum 01.01.2015 waren in der Bundesrepublik Deutschland 44,4 Millionen Pkw zugelassen.⁵⁾ Im Jahr 1950 waren es gerade einmal 516.000 zugelassene Pkw. Mehr zugelassene Fahrzeuge bedeutet auch, dass sich proportional der Anteil der alkoholisierten Fahrer erhöht. Und, was in den Jahren 1933 und 1950 wohl kaum vorhersehbar war, es bedeutet auch, dass ein gewisser Anteil der Fahrer auch unter dem Einfluss anderer Substanzen (Drogen, Medikamente etc.) am Steuer sitzt. Der Alkoholkonsum in Deutschland ist leicht rückläufig. Während im Jahr 2000 der Pro-Kopf-Verbrauch reinen Alkohols noch 10,5 l betrug, waren dies im Jahr 2012 nur noch 9,5 l. Daneben stellt der gestiegene Verbrauch von Medikamenten auch im Straßenverkehr eine steigende Gefahr dar. So stieg nach einer OECD-Studie allein der Verbrauch von Antidepressiva von 21 Tagesdosen im Jahr 2000 auf 34 Tagesdosen im Jahr 2007 pro 1000 Einwohner.⁶⁾

III. Diskussion

Zwei Jahre nach Abschluss des Koalitionsvertrages wird nun die Diskussion um die Anerkennung der Atemalkoholanalyse wieder verstärkt und kontrovers geführt.

Während MÜBHOFF aus der Sicht des Rechtsmediziners sich sachlich-wissenschaftlich mit dem Thema auseinandersetzt und im Ergebnis eine Anerkennung – aus nachvollziehbaren Gründen – ablehnt⁷⁾, fordert der Vorsitzende der Deutschen Polizeigewerkschaft, RAINER WENDT, sehr nachdrücklich deren Einführung.⁸⁾

Auch der 54. Verkehrsgerichtstag, der vom 27. bis 29. Januar 2016 in Goslar stattfindet, wird sich im Arbeitskreis I unter dem Titel „Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht“ mit dieser Problematik auseinandersetzen.

1. Nachträgliche Überprüfbarkeit des Ergebnisses (Nachtrunkbehauptung)

Wird der Beschuldigte nicht unmittelbar am Tatort angetroffen, ist regelmäßig mit der Einlassung zu rechnen, die Alkoholaufnahme habe erst nach der Fahrt oder nach dem Unfall stattgefunden (z. B. der von der Polizei unbemerkt gebliebene Flachmann in der Jackentasche, dessen Inhalt auf einer Toilette während der Unfallaufnahme konsumiert wurde). Dies spielt in der Praxis, anders als von WENDT behauptet, durchaus eine Rolle.

⁴⁾ Dahn in Löwe-Rosenberg, 24. Auflage, 1988, Rn. 1 und 2 zu § 81a m. w. N.

⁵⁾ Quelle: Krafftahrt-Bundesamt (KBA) http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html (eingesehen am 14.11.2015)

⁶⁾ OECD „Gesundheit auf einen Blick 2015“ <http://www.oecd.org/germany/Health-at-a-Glance-2015-Country-Note-GERMANY-In-Deutsch.pdf> (eingesehen am 14.11.2015)

⁷⁾ Mübhoff F: Blutalkoholbestimmung – Beweissicherheit und Gleichbehandlung im Strafverfahren. BA 2014 (Vol. 51): 305-318

⁸⁾ Wendt R: Beweissichere Atemalkoholanalyse Besserer Grundrechtsschutz – Sinnvoller Personaleinsatz. BA 2015 (Vol. 52): 18-21

Nicht immer findet sich in den Akten ein Hinweis darauf, ob in der Wohnung bei Antreffen des Beschuldigten auch Alkohol vorgefunden wurde. Allein dieses „durchsichtige Vorgehen zu erkennen“ reicht hier nicht aus. Dies kann alleine durch eine nochmalige Untersuchung des Blutes im Rahmen einer Begleitstoffanalyse widerlegt werden. Diese Untersuchung ermöglicht es im Übrigen auch, Rückschlüsse auf das Trinkverhalten zu ziehen.⁹⁾ Allein die Blutuntersuchung bietet die Möglichkeit einer zuverlässigen Rückrechnung und Feststellung der Blutalkoholkonzentration zum Tatzeitpunkt.

Problematisch könnte in diesem Zusammenhang auch werden, wenn sich nachträglich herausstellen sollte, dass neben Alkohol auch andere Substanzen eine Rolle gespielt haben könnten. Eine häufige Einlassung der Angeklagten, wenn im gerichtlichen Hauptverhandlungstermin die Frage der Schuldfähigkeit zu prüfen ist. Eine zuverlässige Aussage zum Vorliegen der Voraussetzungen der §§ 20, 21 StGB ist dann nicht möglich, sodass im Zweifel – nach dem Grundsatz „in dubio pro reo“ – von einer eingeschränkten Schuldfähigkeit oder auch einer Schuldunfähigkeit ausgegangen werden muss.

2. Technische Mängel

Trotz PTB-Zulassung und Eichung kann es zu falschen Messergebnissen kommen. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn der „Bediener“ Fehler macht. Den besten Beweis liefert dafür die Auswertung der Polizei Mecklenburg-Vorpommern in den Jahren 2006–2009, bei der in über 50 % der Fälle mindestens ein Fehler festgestellt wurde.¹⁰⁾ Im schlimmsten Fall führt dies zu Unverwertbarkeit des Messergebnisses.

3. Identitätsfeststellung

Hier handelt es sich nicht um „ein in der Phantasie der Kritiker beheimatetes Exempel“. Diese Fälle gibt es, zugegebenermaßen nicht häufig, aber doch immer wieder. So berichtete das Hamburger Abendblatt im Jahr 2006 von einem solchen Vorfall.¹¹⁾ Hintergrund war der Fall von Ali R., dem vorgeworfen worden war, ein Fahrzeug unter Alkoholeinfluss geführt zu haben. Tatsächlich hatte er seinen gemieteten (hochwertigen) Wagen Freunden überlassen. Einer dieser Freunde hatte sich dann anlässlich der Alkoholfahrt mit dem Führerschein von Ali R. ausgewiesen, ohne dass den kontrollierenden Polizeibeamten dies aufgefallen war. Im weiteren Verlauf des Verfahrens kam dann die Einlassung, dass er nicht der Fahrer gewesen sei, was durch eine vergleichende Blutuntersuchung bestätigt wurde, sodass Ali R. freigesprochen wurde. Eine Atemalkoholanalyse hätte diese entlastende Beweiserhebung nicht zugelassen. Wäre Ali R. dann auch freigesprochen worden? Oder hätten die kontrollierenden Polizeibeamten Monate nach der Tat bemerkt, dass derjenige, den sie Monate zuvor kontrolliert hatten, nicht der Angeklagte war? Wie sollen Polizeibeamte nach dieser Zeit und nachdem sie zwischenzeitlich gegen eine Vielzahl weiterer Täter ermittelt haben, zweifelsfrei den Angeklagten wiedererkennen?

Dass diese Fälle in der Praxis so selten vorkommen, dürfte mit ziemlicher Sicherheit dem Umstand geschuldet sein, dass diese Behauptung in der Regel hoffnungslos ist, da

⁹⁾ Mußhoff F, a. a. O.

¹⁰⁾ Becker R, Manthey K: Heilbare Schwachstellen und Nachbesserungsmöglichkeiten bezüglich der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential im Ordnungswidrigkeitsverfahren. POLIZEI report 2010, 37(2): 12-16.

¹¹⁾ Hamburger Abendblatt vom 05.07.2006: Wie ein Student zum Justizirrtum wurde.

eine nachträgliche Blutuntersuchung Sicherheit bringt und regelmäßig die Einlassung, der Angeklagte sei nicht der Fahrer gewesen, zweifelsfrei widerlegt.

4. Feststellungen hinsichtlich des Verhaltens des Beschuldigten

Anlässlich der Blutentnahme findet – soweit möglich – eine ärztliche Untersuchung statt, die wichtige Anhaltspunkte für die Prüfung der Fahrfähigkeit liefert. Nur ein Arzt kann feststellen, ob die Verhaltensauffälligkeiten auf Alkoholkonsum, Rauschmittelkonsum, Medikamenteneinnahme oder auch auf Krankheit beruhen. Eine Alternative dazu ist nicht vorstellbar. Auch nicht, dass Polizeibeamte diese Aufgabe übernehmen könnten. Eine körperliche Untersuchung nach § 81a StPO darf eben nur durch einen Arzt durchgeführt werden. Alles andere hätte ein Verwertungsverbot zur Folge.

Der Vorschlag von WENDT, dass eine Übernahme dieser Feststellungen durch die Polizeibeamten zu freien Kapazitäten in den rechtsmedizinischen Instituten führen würde, die dann für die DNA-Analyse genutzt werden könnten, muss nicht diskutiert werden. Polemik und Platitüden sind einer ernsthaften Auseinandersetzung mit dem Thema eher hinderlich und helfen nicht weiter.

5. Blutentnahme unter Widerstandshandlungen

Widerstandshandlungen bei der Blutentnahme kommen selten vor. Es ist nicht zu erwarten, dass ein Proband, der zu Widerstandshandlungen neigt, freiwillig einen Atemalkoholtest durchführt.

6. Freiwilligkeit

Es ist mit einem erheblichen Zeitverlust zu rechnen, wenn ein Beschuldigter sich zunächst mit einem Atemalkoholtest einverstanden erklärt, es sich dann aber anders überlegt und gleichwohl eine Blutentnahme durchzuführen ist. Ein funktionierendes System von Blutentnahmeärzten wird dann auch nicht (mehr) zur Verfügung stehen.

Wenn eine Belehrung über die Freiwilligkeit unterbleibt, dürfte dies regelmäßig zu einem Beweisverwertungsverbot führen.

Ein Anspruch auf Blutentnahme besteht zudem für den Beschuldigten nicht, wenn das Ergebnis des Atemalkoholtests für diesen ungünstig ausfällt. Ggf. führt dies, wie ein Urteil des Amtsgerichts Leverkusen zeigt, dazu, dass der alkoholisierte Fahrer freizusprechen sein wird.¹²⁾

In seiner Begründung führte das Gericht u. a. aus, dass dem Betroffenen durch die verweigerte Blutentnahme die Chance abgeschnitten wurde, mittels einer Blutprobe gegebenenfalls die Unrichtigkeit der Atemalkoholanalyse nachweisen zu können.

¹²⁾AG Leverkusen, 52 OWi-217/02 (unveröffentlicht).

V. Fazit

Die Blutalkoholanalyse ist ein unverzichtbares Beweismittel. Selbst im Ordnungswidrigkeitenverfahren wird nicht ausschließlich auf den Wert der Atemalkoholkonzentration (AAK) zurückgegriffen. Grundlage von § 24a StVG ist auch der Wert der Blutalkoholkonzentration (BAK). Dass es sich um einen besonders schweren Grundrechtseingriff handeln soll, ist nicht nachvollziehbar. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, warum der Bundesvorsitzende der Polizeigewerkschaft die bis zu den obergerichtlichen Entscheidungen zum Richtervorbehalt gängige Praxis, dass von der Polizei regelhaft „Gefahr in Verzug“ angenommen und Blutentnahmen angeordnet wurden, bislang nicht in Frage gestellt hat, wenn er nun feststellt, dass es sich dabei um einen im Ergebnis schweren Grundrechtseingriff handelt. Blutentnahmen gehören zu den Standarduntersuchungen in den Arztpraxen und werden täglich tausendfach durchgeführt.

Dies sieht auch der Gesetzgeber so, denn dieser lässt eine Blutentnahme auch im Ordnungswidrigkeitenverfahren zu. § 46 Abs. 4 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG) sieht ausdrücklich die Entnahme einer Blutprobe im Bußgeldverfahren vor.

Auch die Expertenkommission zur Reform der StPO sieht keinen Anlass, auf die Entnahme einer Blutprobe zu verzichten. Der Vorschlag der Kommission zur Reform von § 81a StPO sieht vor, die Anordnungscompetenz in Straßenverkehrssachen vom Richter auf den Staatsanwalt zu übertragen.¹³⁾

Es gilt auch zu bedenken, dass es sich bei den Tatbeständen der §§ 315c, 316 StGB um Regelfälle der Entziehung der Fahrerlaubnis nach §§ 69 ff. StGB handelt. Diese Rechtsfolge darf nur auf der Grundlage einer sicheren Beweisführung angeordnet werden. Es ist zu erwarten, dass der Schwerpunkt bei gerichtlichen Verfahren im Falle der Anerkennung der Atemalkoholanalyse bei dieser Rechtsfolge liegen wird. Die Folgen für die Betroffenen sind, da es sich um Straftaten handelt, weitreichender, denn § 25 StVG sieht im Bußgeldverfahren „nur“ ein Fahrverbot von max. 3 Monaten vor.

Entscheidende Bedeutung dürften auch Fälle haben, bei denen ein AAK-Wert von 1,6 ‰ festgestellt wurde. Ziel eines Verteidigers wird es sein, die Zuverlässigkeit der Atemalkoholmessung anzugreifen, um seinem Mandanten eine nachfolgende MPU-Anordnung zu ersparen.

Mit der Einführung der AAK im Strafverfahren ist für die Justiz keine Arbeitserleichterung verbunden. Das Gegenteil ist der Fall: Regelmäßig müssen Polizeibeamte dann Gerichtstermine wahrnehmen, um eine Identitätsfeststellung durchzuführen und Angaben zu den Umständen der Atemalkoholmessung machen. Eine Verlesung ist nicht möglich. Dies dient weder der Rechts- noch der Verkehrssicherheit.

¹³⁾ http://www.bmjv.de/SharedDocs/Downloads/DE/pdfs/Abschlussbericht_Reform_StPO_Kommission.pdf?__blob=publicationFile (eingesehen am 15.10.2015)

Durch die Blutalkoholbestimmung steht den Strafverfolgungsbehörden ein zuverlässiges und bewährtes Beweismittel zur Verfügung, auf das nicht verzichtet werden kann. Den vermeintlichen Vorteilen einer Atemalkoholanalyse stehen zahlreiche Nachteile gegenüber, die zu einem ganz erheblichen Beweismittelverlust führen würden.

Anschrift der Verfasserin

Amtsanwältin Maria Focken
Staatsanwaltschaft Hamburg
Kaiser-Wilhelm-Str. 100
20355 Hamburg
Email: Maria.Focken@sta.justiz.hamburg.de

Aus der Forschung

BAST: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen^{*)}

Kinder und Jugendliche konsumieren regelmäßig Alkohol, das belegen verschiedene Studien. Inwieweit sich dieses Verhalten auf die Verkehrssicherheit auswirkt, wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) untersucht.

Aufgabenstellung

Der Zusammenhang von Alkoholkonsum und Mobilität wurde in der Vergangenheit im Hinblick auf erwachsene Verkehrsteilnehmer untersucht. Zur Frage, in welchem Umfang die Zielgruppe der unter 18-Jährigen von einer Mobilität unter Alkoholeinfluss betroffen ist, lagen bislang keine wissenschaftlichen Studien vor, obwohl der Konsum von Alkohol bereits bei Kindern und Jugendlichen belegt ist. Schon länger wurde eine hohe Dunkelziffer bei den Alkoholunfällen von Heranwachsenden angenommen. Die BAST ließ deshalb Art, Umfang und Folgen der Rauschmobilität von Heranwachsenden erforschen. Aufbauend auf den Erkenntnissen waren erste Präventionsmaßnahmen abzuleiten.

Untersuchungsmethode

Die Untersuchung des Zusammenhangs von übermäßigem Alkoholkonsum, Rauschmobilität und damit verbundenen Unfallgefahren umfasste Expertengespräche, Interviews und Gruppendiskussionen. An den insgesamt 31 Expertengesprächen waren Polizeibeamte, Sozialarbeiter und Mediziner beteiligt. Mit rauschmobilitätserfahrenen 14- bis 24-Jährigen wurden 21 qualitative Interviews und vier Gruppendiskussionen durchgeführt. Zudem fanden fünf Beobachtungen an Alkoholisierungsorten von Heranwachsenden statt. Zur weiteren Absicherung der Erkenntnisse wurden 1.065 11- bis 17-jährige Schüler verschiedener Schulformen im Rahmen einer Kinder- und Jugendgesundheitsstudie sowie 1.676 12- bis 22-jährige junge Menschen im Rahmen verkehrsunfallpräventiver Maßnahmen schriftlich befragt.

Ergebnisse

Die Häufigkeit, mit der Kinder und Jugendliche unter Alkoholeinfluss unterwegs sind, weist auf entsprechende Verkehrsunfallrisiken hin. Von 1.676 befragten 12- bis 22-Jährigen gaben etwa 71 Prozent an, mindestens einmal übermäßig alkoholisiert im öffentlichen Raum unterwegs gewesen zu sein. Im Durchschnitt kommt dies 2,4-mal im Monat vor. Männliche Jugendliche nehmen zweimal so oft alkoholisiert am Straßenverkehr teil und erleben dabei dreimal mehr gefährliche Verkehrssituationen und Unfälle als weibliche Jugendliche.

^{*)} Bericht „Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen“, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), 2015. Veröffentlicht in „Forschung kompakt 13/15“ und in „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe ‚Mensch und Sicherheit‘, Heft M 259.

Etwa 27 Prozent der Befragten gaben an, vor dem 18. Lebensjahr mindestens eine gefährliche Verkehrssituation unter Alkoholeinfluss erlebt zu haben. Jede achte Gefahrensituation unter Alkoholeinfluss mündete in einen Verkehrsunfall.

In 113 der berichteten "schlimmsten Ereignisse unter Alkoholeinfluss im Straßenverkehr" wurden leichte, in 24 Fällen schwere Verletzungen angeführt. Erlebt wurden solche Situationen mit durchschnittlich 15,7 Jahren, in überwiegender Zahl waren wiederum männliche Jugendliche betroffen. Ungefähr die Hälfte der Befragten verwies darauf, zum Zeitpunkt der erlebten Gefahrensituation „betrunken“, ein Drittel gar „volltrunken“ gewesen zu sein.

Zwei Drittel der 667 Befragten unter 18 Jahren gaben an, mindestens einmal im Monat stark alkoholisiert mobil zu sein. Jungen fast doppelt so häufig wie Mädchen. Der erste übermäßige Alkoholkonsum findet mit durchschnittlich 15 Jahren statt. 15-Jährige sind im Monat bereits durchschnittlich 1,8-mal, 16-Jährige 2,7-mal und 17-Jährige 2,9-mal alkoholisiert unterwegs. Etwa 27 Prozent der 12- bis 22-Jährigen gaben an, vor dem 18. Lebensjahr mindestens eine gefährliche Verkehrssituation unter Alkohol erlebt zu haben.

Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss werden nur selten in medizinischen Einrichtungen versorgt. Auch die Polizei erlangt nur in jedem fünften Fall Kenntnis von solchen Unfällen. Die Ursachen dafür liegen einerseits darin begründet, dass verunfallte Kinder vorrangig als Unfallopfer wahrgenommen werden, Alkohol als Ursache folglich gar nicht erwartet wird. Zudem werten die Betroffenen leichte Verletzungen infolge alkoholisierter Mobilität als normal oder sogar als statusförderlich; andererseits wird Alkohol als Ursache schwerer Verkehrsunfälle im sozialen Umfeld verschleiert.

Folgerungen

Die vorliegende Untersuchung belegt erstmals eine erhebliche Verkehrsgefährdung von Kindern und Jugendlichen durch den Konsum von Alkohol. Der Bericht enthält eine Vielzahl von Handlungsempfehlungen, die maßgeblich auf den Bereich der Verkehrserziehung abzielen. Die Forschungsergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit, das Phänomen der Mobilität alkoholisierter Kinder und Jugendlicher noch intensiver zu untersuchen.

BZgA: Anstieg des Cannabiskonsums bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen^{*)}

Neue Studienergebnisse der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) zum Cannabiskonsum junger Menschen in Deutschland dokumentieren einen Anstieg des Cannabiskonsums. So gaben 17,7 Prozent der jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 25 Jahren an, in den vergangenen zwölf Monaten mindestens einmal Cannabis konsumiert zu haben. Im Jahr 2008 waren es noch 11,6 Prozent. Der Anteil derer, die regelmäßig konsumieren (mehr als zehnmal in den letzten zwölf Monaten), ist in dieser Altersgruppe von 3,1 Prozent im Jahr 2008 auf aktuell 4,6 Prozent angestiegen.

Besonders deutlich ist der Anstieg des Cannabiskonsums in der Gruppe der 18- bis 25-jährigen Männer. Während 2008 noch jeder siebte junge Mann (14,8 Prozent) angab, in den letzten zwölf Monaten mindestens einmal Cannabis konsumiert zu haben, ist es aktuell jeder vierte (23,9 Prozent). Auch bei den 18- bis 25-jährigen Frauen ist ein Anstieg von 8,3 Prozent (2008) auf 11,2 Prozent (2014) zu verzeichnen. Ebenso geben mehr 12- bis 17-jährige Jugendliche an, in den letzten zwölf Monaten Cannabis konsumiert zu haben. Waren es 2011 noch 4,6 Prozent, sind es aktuell 7,7 Prozent (2014).

(Aus einer Pressemitteilung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, BZgA, vom 15. September 2015)

Auszug aus der Studie:

1 Einführung

Der Konsum von Cannabis kann zu gesundheitlichen und sozialen Beeinträchtigungen führen. Akute Folgen des Cannabiskonsums können zum Beispiel Angstzustände oder ein erhöhtes Risiko für Verkehrsunfälle sein. Längerfristig können Abhängigkeit, eine Verminderung der Lungenfunktion oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen entstehen sowie die psychosoziale Entwicklung und die psychische Gesundheit beeinträchtigt werden (HALL & EGENHARDT, 2009).

2 Methodische Informationen zur Studie

Die aktuellen Daten zum Cannabiskonsum stammen aus dem Alkoholsurvey 2014. An dieser deutschlandweiten Repräsentativbefragung haben 7.000 Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 12 bis 25 Jahren teilgenommen. Sie wurden telefonisch mit computergestützten Interviews (CATI) befragt. Die Interviews wurden im Zeitraum von Mai bis August 2014 durchgeführt. Die Organisation der Datenerhebung, Feldarbeit und Gewichtung führte KantarHealth im Auftrag der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) durch. Studienplanung, Datenanalyse und Berichterstellung erfolgten durch die BZgA.

^{*)} Studie „Der Cannabiskonsum Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland 2014 – Ergebnisse einer aktuellen Repräsentativbefragung und Trends“, Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, BZgA, Köln, September 2015.

3 Ergebnisse

Dieser Bericht untersucht vier Merkmale des Cannabiskonsums. Im Einzelnen sind das:

- 1) Die Lebenszeitprävalenz des Cannabiskonsums. Sie ist der prozentuale Anteil der Personen, die mindestens einmal im Leben Cannabis genommen haben. Sie beschreibt, ob überhaupt Konsumerfahrung vorliegt und sagt nichts über die Konsumintensität. Die Lebenszeitprävalenz wird mit der Frage „Haben Sie schon einmal selbst Marihuana oder Haschisch probiert, und sei es um nur einmal zu erfahren, wie das wirkt?“ ermittelt.
- 2) Die 12-Monats-Prävalenz des Cannabiskonsums ist der prozentuale Anteil der Personen, die in den letzten zwölf Monaten vor Durchführung des Interviews mindestens einmal Cannabis konsumiert haben. Die Frage lautet: „Und wie ist es in den letzten zwölf Monaten, wie oft haben Sie da Marihuana/Haschisch genommen: Einmal, zweimal, drei- bis zehnmal, häufiger oder gar nicht?“. Wer mindestens einmal Cannabis genommen hat, wird als Konsument bzw. Konsumentin eingestuft.
- 3) Die 30-Tage-Prävalenz des Cannabiskonsums ist der prozentuale Anteil der Personen, die in den letzten 30 Tagen mindestens einmal Cannabis konsumiert haben. Die entsprechende Frage ist: „Wenn Sie jetzt einmal an die letzten 30 Tage denken, an wie vielen Tagen haben Sie Haschisch oder Marihuana genommen?“.
- 4) Die Verbreitung des regelmäßigen Cannabiskonsums ist der Anteil derjenigen, die in den letzten zwölf Monaten häufiger als zehnmal Cannabis konsumiert haben. Sie wird über die Frage zur Häufigkeit in den letzten zwölf Monaten ermittelt (s. o.). Regelmäßiger Konsum ist ein Merkmal für stärker ausgeprägten Cannabiskonsum.

4 Diskussion

Dieser Bericht untersucht den Cannabiskonsum 12- bis 25-jähriger Jugendlicher und junger Erwachsener in Deutschland im Jahr 2014. Er baut zudem auf früheren Studien der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) auf und betrachtet die längerfristigen Veränderungen im Cannabiskonsum.

Die Ergebnisse des Jahres 2014 zeigen, dass die Erfahrung mit dem Konsum von Cannabis bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Deutschland weit verbreitet ist. Jeder zehnte Jugendliche im Alter von 12 bis 17 Jahren und mehr als ein Drittel der jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 25 Jahren haben die illegale psychoaktive Substanz Cannabis zumindest schon einmal probiert. Bei vielen Konsumentinnen und Konsumenten bleibt es aber beim einmaligen, gelegentlichen oder nur episodischen Gebrauch. So ist bei den jungen Erwachsenen der Anteil derjenigen, die in den letzten zwölf Monaten Cannabis konsumiert haben, deutlich geringer als der Anteil derjenigen, die überhaupt einmal im Leben Cannabis genommen haben. Bei über der Hälfte der 18- bis 25-Jährigen mit eigener Konsumerfahrung ist der letzte Konsum länger als zwölf Monate her.

Andererseits gibt es einen bedeutenden Anteil junger Menschen, die regelmäßig Cannabis konsumieren. Von den Jugendlichen im Alter von 12 bis 17 Jahren haben 2,2 % und von den 18- bis 25-jährigen jungen Erwachsenen hat jeder Zwanzigste (5,1 %) in den letzten zwölf Monaten mehr als zehnmal Cannabis konsumiert. Vor dem Hintergrund der gesundheitlichen und sozialen Risiken, die mit fortgesetztem, häufigem und starkem Cannabiskonsum verbunden sind, unterstreicht dieser Befund die Rolle von Prävention.

Aus den aktuellen Ergebnissen ergeben sich Hinweise, die für die Planung und Steuerung von Präventionsmaßnahmen nützlich sein können. Erstens machen die Altersunter-

schiede deutlich, wie wichtig es ist, junge Menschen mit Präventionsangeboten zu erreichen. Die Wahrscheinlichkeit für Cannabiskonsum steigt im Jugendalter erheblich und ist bei jungen Erwachsenen am höchsten. Andere Studien zeigen, dass der Cannabiskonsum mit weiter steigendem Alter wieder zurückgeht (PABST, KRAUS, GOMES DE MATOS et al., 2013). Zweitens sind Geschlechtsunterschiede zu beachten. Mehr männliche als weibliche Jugendliche und junge Erwachsene konsumieren Cannabis. Der Anteil 18- bis 25-jähriger Männer mit regelmäßigem Cannabiskonsum ist dreimal so hoch wie der entsprechende Anteil der 18- bis 25-jährigen Frauen. Drittens gibt es im Cannabiskonsum soziale Unterschiede. Sie zeigen sich noch nicht zwischen den Schülerinnen und Schülern, die die Sekundarstufe I besuchen, aber bei den älteren Befragten. In dieser Gruppe ist die vergleichsweise hohe Verbreitung des regelmäßigen Cannabiskonsums bei jungen Arbeitslosen hervorzuheben.

5 Literatur

Hall, W. & Degenhardt, L. (2009). Adverse health effects of non-medical cannabis use. *Lancet*, 374, 1383-1391.

Pabst, A., Kraus, L., Gomes de Matos, E. & Piontek, D. (2013). Substanzkonsum und substanzbezogene Störungen in Deutschland im Jahr 2012. *Sucht*, 59 (6), 321-331.

Literatur

ANDREAS DILLMANN

Andreas Patermann, Wolfgang Schubert, Matthias Graw: Handbuch des Fahreignungsrechts. Leitfaden für Gutachter, Juristen und andere Rechtsanwender

**Kirschbaum Verlag, Bonn, 2015, 456 Seiten, € 68,90,
ISBN: 978-3-781-1865-9**

Im Kirschbaum Verlag Bonn sind bisher viele Fachbücher zur Fahreignung, Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie veröffentlicht und einem interessierten Publikum zugänglich gemacht worden. Dies waren u. a. in der 3. Auflage die Beurteilungskriterien (Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung) aus dem Jahr 2013, das Handbuch zum Fahreignungsseminar aus dem Jahre 2014 und der aus dem Jahr 2005 stammende Kommentar zur den Begutachtungsleitlinien zur Kraffahreignung. Nun ist im weiten und manchmal auch unbekanntem Feld des Fahreignungsrechts ein neues Buch erschienen, welches sich in zehn Kapiteln mit dem Fahreignungsrecht befasst.

Im Vorwort schreiben die Herausgeber, ANDREAS PATERMANN (Verwaltungsrichter), WOLFGANG SCHUBERT (Diplom-Psychologe) und MATTHIAS GRAW (Rechtsmediziner), dass sie mit dem Buch u. a. Personen, die eine Fahrerlaubnis beantragen bzw. die im Rahmen ihrer Tätigkeit Fahrerlizenzen entziehen oder die Fahreignung prüfen, Rechtsanwälte, Psychologen und Medizinern in Begutachtungsstellen für Fahreignung und auch Suchtberatungsstellen und Vorbereitern auf eine Fahreignungsbegutachtung damit ansprechen wollen. Sie wollen mit dem Buch für ein Mehr an Transparenz, Rechtssicherheit und Einzelfallgerechtigkeit im Bereich des Fahreignungsrechts sorgen.

Was wird von den Autoren im Buch dargestellt?

Das Buch ist in zehn Kapitel aufgeteilt. Im ersten Kapitel wird der Stand der Fahreignungsbegutachtung erörtert, der historische Ablauf beschrieben und die Entwicklung der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung seit ihrem Beginn in den 50er Jahren ausführlich erläutert. Zudem ist eine Schlussfolgerung zum aktuellen Stand der Thematik eingefügt und es wird zutreffend festgehalten, dass sich das Begutachtungssystem, wie es in Deutschland angewandt wird, als „Instrument zur Steigerung der Verkehrssicherheit“ bewährt hat.

Im zweiten Kapitel werden zuerst die Grundlagen der gesetzlichen Fahreignungsbegutachtung beschrieben, es werden einzelne Eignungsmerkmale gesundheitlicher Art und solche in den Bereichen Alkohol und Betäubungsmittel erklärt. Dann erfolgt eine Darstellung über die Möglichkeiten der Wiedererlangung der Fahrerlaubnis, und es wird ausführlich und nachvollziehbar das System der Fahrerlaubnisbegutachtung beschrieben. Es werden auch die unterschiedlichen Ansätze der Fahreignungsbegutachtung (Nachweisdiagnostik,

Entlastungsdiagnostik und Überprüfungsdiagnostik) und die dazugehörigen Hintergründe aufgeführt. Zudem wird das Prozedere der Auswahl der Begutachtungsstelle bzw. des Gutachters mit dem schwierigen Hintergrund von Beratung, Begutachtung und Rehabilitation beschrieben.

Das dritte Kapitel befasst sich mit den Begutachtungsanlässen, es werden die klassischen Untersuchungsanlässe und die entsprechenden rechtlichen Anknüpfungspunkte dargestellt. Zudem werden auch die bisher wenig beschriebenen Punkte der Erkenntnisse von Eignungsmängeln durch Polizisten bei ihrer Tätigkeit, von Vertrauenspersonen, z. B. Ärzten und Psychologen, und dem Umgang hiermit beschrieben. Auch die Kenntniserlangung von Familienangehörigen und Dritten über vorliegende Eignungsmängel und der Umgang hiermit wird erörtert.

Im vierten Kapitel wird die Rolle der Fahrerlaubnisbehörde im Begutachtungsverfahren beschrieben, es wird der Umfang der Begutachtung, die behördliche Fragestellung und die Auswahl des Gutachters bzw. der Begutachtungsstelle für Fahreignung bzw. des ärztlichen Gutachters dargestellt. Hier wird darauf hingewiesen, dass die Qualität und Nachvollziehbarkeit wesentlich von der behördlichen Fragestellung abhängt. Die Erstellung eines bundesweit gültigen Fragenkataloges gestaltet sich aber schwierig und wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Es wird zudem erläutert, wann der geeignete Zeitpunkt einer Fahreignungsbegutachtung sein kann. Abschließend wird auch auf den Sachverhalt der Begutachtung bei Gefängnisinsassen bzw. Freigängern eingegangen.

Kapitel fünf geht auf die Methodik bei einer Fahreignungsbegutachtung ein, die verkehrsmedizinische Untersuchung, inklusive toxikologischer Aspekte werden dargestellt. Zudem werden die psychologische Untersuchung, Exploration, Leistungstests und eine psychologische Fahrverhaltensbeobachtung ausführlich erörtert. Auch wird die Erstellung von Gutachten von Ingenieuren nach § 11 Abs. 4 FeV und der Umgang mit vom Untersuchten vorgelegten Befundberichten beschrieben.

Kapitel sechs befasst sich mit den verwaltungsrechtlichen Folgen einer Begutachtung, es wird der mögliche Handlungsweg der Behörde bei der Erteilung oder Beschränkung der Fahrerlaubnis aufgezeigt. Zudem werden die Rahmenbedingungen bei der Beachtung der Schweigepflicht im Rahmen der Begutachtung dargestellt. Es wird auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Anwalt eines Betroffenen stets eine vom Betroffenen unterzeichnete Originalvollmacht vorlegen muss.

Im Kapitel sieben wird das rechtliche Verhältnis zwischen den drei beteiligten Akteuren beschrieben, also der Fahrerlaubnisbehörde, der Begutachtungsstelle und der zu begutachtenden Person. Hier wird die rechtliche Stellung des Gutachters in zivilrechtlicher Hinsicht als Erfüllungsgehilfe erläutert. Zudem wird hier auch darauf eingegangen, dass die Vergütung der Medizinisch-Psychologischen Begutachtung sich nicht ohne weiteres, wie es bisher gemacht worden ist, an der GebOSt orientieren kann, da hier keine Kosten für Amtshandlungen entstehen. Hier wird empfohlen, zukünftig eine eigene Gebührenordnung für Fahreignungsbegutachtungen, auch für ärztliche Gutachten, zu schaffen.

Im achten Kapitel behandelt MÜLLER-RATH die rechtlichen Folgen von werkvertraglichen Pflichtverletzungen, hier wird die Vorgehensweise bei einem mangelhaften Gutachten aus den verschiedenen Positionen dargestellt, im außerprozessualen Bereich und wenn ein Zivilprozess geführt wird.

Im neunten Kapitel wird das System der amtlichen Anerkennung von Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung und von Trägern von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung behandelt. Ausführlich werden hier die fachlichen Hintergründe, die Erfordernisse bei einer angestrebten Anerkennung und auch die Maßnahmen zur Qualitätssicherung bei Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung dargelegt. Zudem wird auch der Ablauf des Begutachtungsverfahrens der Bundesanstalt für Straßenwesen und die fachlichen Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung beschrieben.

Es wird zudem dargestellt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur darauf verweist, dass die Beurteilungskriterien in der 3. Auflage dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechen. Zudem wird angeführt, dass die Beurteilungskriterien auch für die Erstellung von fachärztlichen Eignungsbegutachtungen die Grundlage darstellt.

Im zehnten und letzten Kapitel werden noch zwei spezielle Sachgebiete erläutert, es erfolgt eine ausführliche Darstellung der Rechtsgrundlagen und Praxis des Fahreignungsseminars, und es wird auf die fachlichen Hintergründe der Dokumentation des Explorationsgesprächs eingegangen. Hier werden auch ausführlich die Vor- und Nachteile der jeweiligen Dokumentationsarten, handschriftliche Aufzeichnungen, Mitschrift am Computer, Audio- bzw. Videoaufnahmen, beschrieben.

Ein Abkürzungsverzeichnis zu Beginn des Buches, ein Anhang mit Darstellung der Anlagen 4 (zu den §§ 11, 13, 14 FeV), 4a, 5, 6, 9, 14, 15 und 16 sowie beispielhafte Informationen zum Drogen-Screening-Programm, zum Verlauf und Umfang der Begutachtung wegen Alkohol- bzw. Alkoholauffälligkeit runden das Werk ab.

Aus verkehrspsychologischer Sicht sind kleine Ungenauigkeiten festzustellen, wenn z.B. im Kapitel 10 zum Fahreignungsseminar geschrieben wird, dass der Seminarleiter Verkehrspsychologie „frei in der Wahl der Methodik zur Verhaltensbeeinflussung des Teilnehmers“ ist. Aus den direkt nach dieser Aussage richtig dargestellten Zielen und Inhalten der verkehrspsychologischen Teilmaßnahme, die in der FeV sehr genau aufgelistet sind, ergibt sich notwendigerweise eine verhaltenspsychologische Methodik in der praktischen Umsetzung.

Das Unterkapitel 10.2 befasst sich ausführlich mit der Dokumentation im Explorationsgespräch. Es werden die Vor- und Nachteile der Mitschrift, Audio- und Videodokumentation fachlich dargestellt. Für den Leser wird hier nicht ersichtlich, dass die Frage bereits geregelt ist: Der Betroffene kann auf Wunsch eine Audiodokumentation des psychologischen Untersuchungsgesprächs verlangen, diese sollte aber von beiden Parteien gebilligt werden. Dies ist in der dritten Auflage der Beurteilungskriterien geregelt. Entsprechend müssen die Begutachtungsstellen für Fahreignung mit der notwendigen Technik ausgestattet sein, was wiederum im Rahmen der Prüfung der sachlichen Ausstattung durch die BAST zu prüfen ist, also im Kapitel 9.6.3.3 aufgeführt werden müsste. Diese Punkte stellen beispielhaft auch die besondere Komplexität des Fahreignungsrechts dar.

Als Fazit ist abschließend festzuhalten, dass es sich um ein rundum sehr gut gelungenes Standardwerk mit einer sehr hohen fachlichen Qualität handelt, in welchem die fachlichen und rechtlichen Grundlagen immer ausführlich und nachvollziehbar dargestellt sind. Es empfiehlt sich unbedingt als fachliche Standardlektüre für alle in diesem Bereich tätigen Personen, für Mitarbeiter in Begutachtungsstellen für Fahreignung, Verwaltungsangestell-

te in Fahrerlaubnisbehörden, sonstigen Verwaltungsbehörden, Rechtsanwälte und Personen die im Vorfeld einer Begutachtung fachlich kompetent beraten. Etwas zu kurz geraten ist lediglich das Stichwortverzeichnis, dies ist aber in Anbetracht der Klarheit der Darstellung in den einzelnen Kapitel, nicht relevant.

Anschrift des Verfassers

Andreas Dillmann
Diplom-Psychologe
DEKRA Rostock
Begutachtungsstelle für Fahreignung
Charles-Darwin-Ring 7
18059 Rostock
Email: andreas.dillmann@dekra.com

The role of the drinking driver in traffic accidents
(THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein

R. F. Crowther, R. P. Shumate, W. B. Ziel, R. Zylman

1974:

Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

CENTER FOR STUDIES OF LAW IN ACTION
DEPARTMENT OF FORENSIC STUDIES
(formerly Department of Police Administration)

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US \$ 20,-

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Zur Information

24. Weltkongress für Verkehrsmedizin in Doha/Katar vom 16. bis 18. November 2015

– Kurzbericht –

Dieser Kongress der International Traffic Medicine Association (ITMA) stand unter der Schirmherrschaft des Premierministers (zugleich Innenminister) „His Excellency SHEIKH ABDULLAH BIN NASER BIN KHALIFA AL-THANI“. Das Leitthema war: „Traffic Medicine and Road Safety in the Fast Developing Countries“. – Zum ersten Mal war ein arabisches Land Gastgeber dieses internationalen Kongresses. Die Teilnehmer kamen aus Ländern auf allen Kontinenten, besonders viele aus dem Nahen und Mittleren Osten sowie aus Asien. Unter den Europäern waren besonders die Schweden vertreten, speziell veranlasst durch den amtierenden ITMA-Präsidenten LARS ENGLUND. Die Teilnehmerzahl lag bei über 600. Es wurden über 100 Vorträge und Poster präsentiert. Bis zu 4 Vortragsitzungen und Workshops liefen zeitweise parallel. Folgende fachliche Aspekte sind hervorzuheben:

- Es gab einen detaillierten Überblick über die Entwicklung bei den Verkehrsunfällen sowie im Hinblick auf verkehrsmedizinische Aspekte von allen Kontinenten. Die Entwicklung verläuft in einigen Regionen zum Teil völlig entgegengesetzt derjenigen in Europa. Die Zahlen an Verkehrsunfällen, Verletzten, Invaliden und Verkehrstoten nehmen insbesondere in Afrika, in verschiedenen Ländern Arabiens, Indien, Südostasien und Südamerika zu. Verstärkt betroffen sind junge Verkehrsteilnehmer (speziell Autofahrer unter 30 Jahren, speziell auch jugendliche Fahrer). Verkehrstote übertreffen in einigen Regionen die Zahl der Verstorbenen infolge Herz-Kreislauf-erkrankungen und Krebserkrankungen. Die UN gehen von etwa 1,3 Millionen Verkehrstoten weltweit aus. Viele Autoren belegen ein „Underreporting“ der Verkehrstoten mit konkreten eigenen Zahlen. Verkehrsunfälle werden mit einer sich ausbreitenden Pandemie verglichen.
- „Safety first“ und „Vision zero“ wurden erneut als Zielvorstellungen bemüht. Beispielsweise hat dies Schweden schon im Jahre 1997 formuliert: Niemand soll im Transportwesen ernsthaft verletzt oder getötet werden! – Andererseits wurden geradezu gegenläufige Entwicklungen beklagt: Z. B. die zunehmende Zahl wenig verkehrstüchtiger Autos in ärmeren Entwicklungsländern (gefördert durch den Export von ausrangierten PKWs aus den wohlhabenden Ländern, mit technischen Defekten und mangelndem Sicherheitsstandard). Beklagt wurde der Fatalismus junger Autofahrer in islamischen Ländern, die (auch tödliche) Verkehrsunfälle als schicksalhaft/gottgegeben ansehen, zu schnell und risikoreich fahren und Sicherheitseinrichtungen ablehnen bzw. nicht gebrauchen (z. B. Sicherheitsgurt, Helm, Kindersitze).
- Hervorgehoben wurde der große Wert regionaler/nationaler Register mit vernetzten Daten von Polizei, Krankenhäusern, Prosekturen, Laboren, technischen Sachverständigen, Fahrzeugherstellern und Verkehrsplanern. Für die Analyse von Un-

fallursachen und präventive Strategien ist die Auswertung derartiger Datensammlungen von größter Bedeutung. Retrospektive oder räumlich und zeitlich begrenzte prospektive Studien einzelner Autoren sind demgegenüber weniger aussagekräftig. Durchaus kritisch wurde in diversen Vorträgen dargestellt, dass z. B. in arabischen Ländern die Polizei weitgehend allein die Unfallursache untersucht und feststellt.

Einige Aspekte zum Verkehrsunfallgeschehen mit speziellem regionalem Bezug seien hervorgehoben:

- In Schweden geht man aufgrund von In-Depth-Analysen bei den Toten im Straßenverkehr von einem Anteil von etwa 10 % Suiziden aus!
- Übergewicht/Dickleibigkeit ist ein relevanter Risikofaktor im Straßenverkehr (dies betrifft neben PKW-Fahren insbesondere auch Lastkraftwagenfahrer und Motorradfahrer). Die Problematik gilt nicht nur im Hinblick auf Todesfälle, sondern auch im Hinblick auf Alkohol/Medikamentenkonsum und Sicherheitsvorkehrungen (z. B. Sicherheitsgurte).
- Überhöhte Geschwindigkeit stellt regional nach wie vor die Hauptunfallursache dar (z. B. in Saudi-Arabien, ein Land mit vergleichsweise sehr guten Straßenverhältnissen und technisch exzellent ausgestatteten PKWs. Hochgeschwindigkeit ist hier häufig mit gefährlichen Überholmanövern sowie insgesamt riskantem Verkehrsverhalten verknüpft).
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit müssen sich immer an den Verhältnissen vor Ort orientieren. In manchen Ländern (z. B. in Afrika, Indien, Ostasien) sind Motorräder/Mopeds extrem weit verbreitet. Und in einigen Regionen spielen Verkehrsunfälle mit Fahrrädern keine Rolle.
- Ältere Verkehrsteilnehmer (z. B. auch mit Krankheiten/Demenz) kommen derzeit in den Ländern in den Fokus, in denen die demographische Entwicklung dies nahelegt. Andererseits gibt es Länder mit einer Häufung von Erkrankungen, die die Verkehrseignung beeinträchtigen können (z. B. Diabetiker in Katar).

Die UN haben 2011 bis 2020 als Jahrzehnt ausgerufen, in dem die Zielvorstellung einer Halbierung der Zahl der Verkehrstoten realisiert werden soll. Einige Länder (insbesondere europäische Länder, Australien, Kanada) sind in dieser Hinsicht auf einem guten Weg. In anderen Ländern (s. o.) ist die Entwicklung allerdings gegenläufig. Für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde die Bedeutung sehr unterschiedlicher Disziplinen bzw. Bereiche des menschlichen Lebens hervorgehoben (im Englischen alle beginnend mit „e“: engineering, education, enforcement, emergency care). Die zentrale Rolle der Medizin wurde vielfach betont: Einerseits betreffend die Notfallmedizin mit der schnellst- und bestmöglichen Behandlung von Verletzungen zur Vermeidung von Invalidität und Tod, andererseits betreffend die ärztlichen Untersuchungen und medizinischen bzw. psychologischen Interventionen zur Sicherung der Verkehrseignung.

Der nächste ITMA-Weltkongress findet vom 24. bis 26. September 2017 in Beijing, China, statt. Gastgeber ist Herr Professor TIANBING WANG (Peking University Traffic Medical Center).

Prof. Dr. Klaus Püschel, Dr. Paul Brieler
und Prof. Kurt Bodewig, Hamburg

UN-Mitgliedstaaten: Gemeinsame Absichtserklärung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Mehr als 130 UN-Mitgliedstaaten haben sich auf eine gemeinsame Absichtserklärung für mehr Sicherheit im Straßenverkehr geeinigt. Auf der zweiten Globalen Konferenz für Verkehrssicherheit in Brasilia verabschiedeten sie die 30 Empfehlungen umfassende „Brasilia Declaration on Road Safety“. Mitgliedstaaten, Organisationen und Institutionen hatten seit 2014 die Möglichkeit, das Papier mitzugestalten [siehe hierzu auch BA 2010, 22 ff.].

Eckpunkte sind unter anderem eine Erhöhung der Sicherheit für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, Sensibilisierung aller Beteiligten für das Thema Verkehrssicherheit sowie eine verstärkte internationale Zusammenarbeit unter allen Akteuren. Die „Brasilia Declaration on Road Safety“ soll wegweisend für die zweite Hälfte des „Jahrzehnts der Verkehrssicherheit“ sein, das die Vereinten Nationen im Jahr 2010 eingeläutet hatten.

Rund 1.500 Teilnehmer waren am 18. und 19. November 2015 zusammengekommen, um das Thema Verkehrssicherheit auf internationaler Ebene zu diskutieren. Festzuhalten bleibt, dass trotz vereinzelter Erfolge noch viele gemeinsame Anstrengungen erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen: Von 2010 bis 2020 soll die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten weltweit auf die Hälfte reduziert werden.

(Aus einer Mitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, vom 23. November 2015)

Experts defend punishment for drivers under the effect of drugs^{*)}

Panel at the Global Conference on Road Safety brought experiences and statistics from several countries.

Drivers who driving vehicles under the influence of amphetamines, cocaine, marijuana and other drugs should be a target of inspection and administrative and criminal sanctions. This position was defended by the experts that participated in the pane “Driving under the influence of alcohol and other drugs”, during the 2nd Global High-Level Conference on Road Safety – Time for Results, which ended this past Thursday (19) in Brasilia.

The coordinator of the panel, MARIA SEGUI GOMEZ, Director General of Traffic in Spain, said that to achieve the goals set out in the Global Plan for the Decade of Action 2011–2020, countries should adopt strong measures to fight against driving under the influence of illicit drugs (other than alcohol), and also the use of mobile phones while driving, in addition to the other five key risk factors defined by the World Health Organization (WHO). According to her, some global statistics already show that in addition to mobile phone use by drivers, drugs other than alcohol are also among the factors that lead to fatal traffic accidents.

In Spain, according to MARIA GOMEZ, the government created enforcement groups in 2013 specialized in detecting the use of other drugs other than alcohol on the roads. This was preceded by studies aiming to increase the efficiency of the test mechanisms, in addition to the extension of monitoring for any time of day, during the week, including breathalyzer tests in mothers driving their children to schools.

^{*)} 2nd Global High-Level Conference on Road Safety, News, <http://www.roadsafetybrazil.com.br/en>

The traffic safety manager on federal highways in the United States, MARK ROSEKIND, said that a recent report warned his government about the increase in deaths caused by drivers under the influence of other illicit drugs. According to him, during the past seven years there has been a 50 % increase in accidents caused by drivers under the influence of marijuana, for example, on American roads. He criticized the legalization of marijuana in some regions of the United States.

“Road safety is not taken into account when discussing the legalization of marijuana use”, asserted ROSEKIND, saying that the levels of senses deprivation that marijuana and other drugs cause in drivers are still unknown.

Regarding the negative influence of alcohol, the American representative reported that even after 30 years of monitoring and sanctions, a third of deaths on US roads is still caused by drunk drivers, and 29 % of fatal victims are young people.

In Canada, drivers under the influence of alcohol kill four people a day, and injure 175. According ANGELIKI SOURANIS, president of the Association of Mothers Against Drunk Driving, whose child was a victim of a drunk driver in 2008, about 34 % of traffic deaths in her country are associated with the use of alcohol. She also expressed her concern regarding marijuana/driving association given that, according to her, the Canadian government will soon legalize the use of cannabis.

Awareness – Reducing the alcohol/driving association is a cultural matter in the opinion of SEBASTIAN URBINA CAÑAS, Deputy Minister of Transport in Costa Rica. He said that after an intense work of awareness and education, his country managed to reduce to 1 % the percentage of deaths in traffic caused by alcohol effect. “It was not easy, but there was political will and awareness campaigns, particularly among children and young people. Driving and alcohol use became a topic of social rejection”, he said.

The representative of Lebanon, RAMZI SALAMÉ, said that in his country there is a “silence policy”, especially by the police, who often hides cases, preventing official records on drunk driving from being made. “There is a strong cultural resistance, because they think families should not pay for the mistakes of those who drink and cause traffic accidents”, SALAMÉ said.

The representative of the Philippines, LATIN DANTE, said that his country introduced, in the previous year, more incisive policies against the use of alcohol by drivers and approved a law that reduced to 0.5 % the percentage of alcohol in the blood of drivers in general, and zero tolerance for drivers of vehicles and motorcycles belonging to the public service.

Prohibition – In Brazil, the expert and former Secretary of Transportation of the Federal District, NAZARENE AFFONSO, said that prohibition was one of the measures that effectively has helped to reduce by 6 % the number of deaths by traffic across the country for the past two years. In his opinion, however, states and cities need to be more efficient in law enforcement.

For the coordinator of the discussions, MARIA GOMEZ, the authorities and the society has been doing an exhaustive work on the awareness that alcohol and driving must be dissociated. “A behavioral change is necessary”, she said.

Key Factors – The World Health Organization (WHO) defines five key risk factors for road safety in the world: drinking and driving, speeding, failing to use seat belts, motorcycle helmets and child restraints.

Schweiz: Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrssicherheitspaketes „Via sicura“

Gemäß Bundesbeschluss vom 15. Juni 2012 wurden im Rahmen des schweizerischen Verkehrssicherheitspaketes „Via sicura“ umfangreiche Maßnahmen festgelegt. Die Maßnahmen wurden bzw. werden gestaffelt in Kraft gesetzt.

Auszug aus dem Via sicura Faktenblatt:

Noch nicht umgesetzte Maßnahmen:

1. geplantes Inkrafttreten nicht vor 2016

Maßnahmen	Kurzbeschreibung der Maßnahmen
Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung und Aktualisierung der medizinischen Mindestanforderungen	Festlegung durch den Bundesrat von gesamtschweizerisch einheitlichen Qualitätssicherungsmaßnahmen bei der Fahreignungsabklärung und Anpassung der medizinischen Mindestanforderungen an den heutigen Stand der Wissenschaft und Technik (inkl. differenzierte Beschränkung des Führerausweises von Senioren).
Beweisichere Atemalkoholprobe	Die Atemalkoholprobe kann neu auch bei Werten von 0,80 Promille oder mehr unterschritlich anerkannt und gerichtlich verwertet werden. Die Blutprobe wird nur noch ausnahmsweise durchgeführt (z.B. auf Verlangen der kontrollierten Person oder wenn Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum besteht).
Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen	Pflicht zur Teilnahme an einem Nachschulungskurs, wenn der Führerausweis wegen Fahrens unter Alkohol- oder Betäubungsmittelinfluss entzogen wird (auch bei Ersttätern, wenn die Blutalkoholkonzentration mind. 0,80 Promille beträgt) oder wenn der Führerausweis aus andern Gründen für mindestens sechs Monate entzogen wird (nur Wiederholungstäter).

2. geplantes Inkrafttreten nicht vor 2017

Maßnahmen	Kurzbeschreibung der Maßnahmen
Alkohol-Wegfahrsperre	Personen, denen der Führerausweis auf unbestimmte Zeit wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand entzogen wurde, erhalten den Führerausweis – nach Durchführung einer Therapie und aufgrund einer günstigen Prognose – mit der Auflage zurück, während fünf Jahren nur noch Motorfahrzeuge zu führen, die mit einer Atemalkohol-Wegfahrsperre ausgerüstet sind.

Umgesetzte Maßnahmen:**Paket 1: in Kraft getreten am 1. Januar 2013**

Maßnahmen	Kurzbeschreibung der Maßnahmen
Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen	Begleitpersonen müssen zusätzlich zu den bisherigen Anforderungen (mind. 23-jährig und 3 Jahre im Besitz der entsprechenden Kategorie) die Probezeit erfolgreich bestanden haben.
Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz	Obligatorische Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung bei bestimmten Tatbeständen: z. B. Konsum von Betäubungsmitteln mit hohem Suchtpotenzial, extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Schikanestopps.

Paket 2: in Kraft getreten am 1. Januar 2014

Maßnahmen	Kurzbeschreibung der Maßnahmen
Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren	Das Fahren unter Alkoholeinfluss ($\geq 0,10$ Promille) ist verboten für: <ul style="list-style-type: none"> – Berufsschauffeure (Lastwagen, Car, Gefahrguttransport) – Neulenkende (Inhaber Führerausweis auf Probe) – Fahrschüler und -schülerinnen – Fahrlehrer und -lehrerinnen – Begleitpersonen von Lernfahrten

Paket 2: in Kraft getreten am 1. Juli 2014

Maßnahmen	Kurzbeschreibung der Maßnahmen
Abklärung der Fahreignung bei hoher Alkoholisierung	Obligatorische Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung bei Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr.

Details zu den für 2016 geplanten Maßnahmen**1. Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung und Aktualisierung der medizinischen Mindestanforderungen**

Der Bundesrat führt für Ärztinnen und Ärzte sowie für Psychologinnen und Psychologen, die Abklärungen zur Fahreignung treffen, ein Stufenmodell ein: Je komplexer die Untersuchung, desto höher die fachlichen Anforderungen. Damit werden die Abklärungen verbessert. Zudem werden die aus den 1970er Jahren stammenden medizinischen Mindestanforderungen an Fahrzeuglenker dem heutigen Stand der Wissenschaft und Technik angepasst. Die Änderungen treten am 1. Juli 2016 in Kraft.

Die Fahreignung von Automobilisten und Berufsschauffeuren ist ein zentrales Element der Verkehrssicherheit. Nur wer die notwendigen Anforderungen erfüllt, soll am Straßenverkehr teilnehmen dürfen. Der Bundesrat passt deshalb einerseits die medizinischen Mindestanforderungen an Fahrzeuglenkende, andererseits die fachlichen Anforderungen an Fachleute an, die Fahreignungsabklärungen durchführen.

Qualitätssicherung bei Fahreignungsabklärungen

Die Anforderungen an die Untersuchenden werden neu je nach Aufgabengebiet abgestuft. So sind die Anforderungen an Ärztinnen und Ärzte, die Seniorinnen und Senioren oder Berufschaffeurinnen und Berufschaffeuere routinemäßig überprüfen, weniger hoch als die Anforderungen an Ärzte, die Personen nach einem Unfall oder nach schweren Krankheiten beurteilen müssen. Verkehrsmedizinische und -psychologische Fahreignungsabklärungen dürfen nur noch von Ärztinnen und Ärzten sowie Psychologinnen und Psychologen durchgeführt werden, die entsprechend ausgebildet sind und die sich regelmäßig weiterbilden. Künftig wird zudem nicht mehr zwischen Hausärzten und Amtsärzten unterschieden. Maßgebend ist allein, ob sich ein Arzt für diese Aufgabe aus- und weitergebildet hat (Details siehe Faktenblatt). Wer lediglich Seniorinnen und Senioren untersucht, kann selber entscheiden, wie er das nötige Wissen erwerben will. Neu besteht für Ärztinnen und Ärzte die Möglichkeit, bei einem unklaren Ergebnis der Fahreignungsuntersuchung dem Straßenverkehrsamt zu empfehlen, dass die Beurteilung durch eine Fachperson mit einer höheren Ausbildungsstufe vorgenommen wird. Damit wird verhindert, dass trotz Unsicherheit eine abschließende Beurteilung abgegeben wird. Diese Neuerungen tragen dazu bei, die Fahreignungsuntersuchungen gesamtschweizerisch zu verbessern.

Faktenblatt „Qualitative Verbesserung der Fahreignungsabklärungen“ Anforderungen an Personen, die Fahreignungsuntersuchungen durchführen

Ärzte und Ärztinnen, die Fahreignungsuntersuchungen durchführen wollen, müssen dazu entsprechend ausgebildet sein. Vorgesehen ist ein Stufenmodell: Je komplexer die durchzuführende Untersuchung, desto höher sind die Anforderungen an die ärztliche Fachperson:

Ausbildungsstufe 1

Für Ärzte und Ärztinnen, die Senioren und Seniorinnen untersuchen. Voraussetzung ist, dass sie über die in der Verkehrszulassungsverordnung festgelegten Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen. Die Ärzte und Ärztinnen können selbst entscheiden, wie sie sich dieses Knowhow aneignen (z. B. Kursbesuch, Selbststudium).

Ausbildungsstufe 2

Für Ärzte und Ärztinnen, die Berufschaffeuere und -chaffeurinnen untersuchen. Voraussetzung: eintägige Fortbildung.

Ausbildungsstufe 3:

Für Ärzte und Ärztinnen, die Zweifelsfälle der Stufen 1 und 2 untersuchen oder Abklärungen in Spezialfällen (z. B. körperbehinderte Personen) machen. Voraussetzung: zweitägige Fortbildung.

Ausbildungsstufe 4:

Für Ärzte und Ärztinnen, die alle in Frage kommenden Untersuchungen zur Fahreignung und Fahrfähigkeit (inkl. schwierige Abklärungen von Suchtproblematiken und komplexen Erkrankungen) durchführen. Voraussetzung: Fachtitel «VerkehrsmedizinerIn SGRM».

Voraussetzung für verkehrspsychologische Gutachten:

Wer verkehrspsychologische Abklärungen machen will, benötigt den Titel «Fachpsychologe/Fachpsychologin für Verkehrspsychologie FSP mit Schwerpunkt Diagnostik».

Weiterbildung:

Um ihr Wissen à jour zu halten, müssen Ärzte und Ärztinnen der Ausbildungsstufen 2 und 3 alle fünf Jahre eine vierstündige verkehrsmedizinische Fortbildung besuchen. Ärzte und Ärztinnen der Stufe 1 müssen der kantonalen Behörde alle fünf Jahre bestätigen, dass ihr Wissen auf dem neusten Stand ist. Verkehrsmediziner und -medizinerinnen SGRM sowie Fachpsychologen und -psychologinnen für Verkehrspsychologie FSP müssen die obligatorische Fortbildung zur Beibehaltung ihres Titels absolvieren.

Aktualisierung der medizinischen Mindestanforderungen

Der Bundesrat hat heute außerdem beschlossen, die aus den 1970er Jahren stammenden medizinischen Mindestanforderungen dem heutigen Stand der Wissenschaft und Technik anzupassen.

Auszug aus dem Faktenblatt „Aktualisierte medizinische Mindestanforderungen – wichtigste Änderungen“

	Bisher		Ab dem 1. Juli 2016	
	nicht berufsmäßig	berufsmäßig	nicht berufsmäßig	berufsmäßig
Alkohol Betäubungsmittel und psychotrop wirk- same Medikamente	Keine ausdrücklich formulierten Mindestanforderungen		<ul style="list-style-type: none"> – Keine Abhängigkeit – Kein verkehrsrelevanter Missbrauch 	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Abhängigkeit – Kein verkehrsrelevanter Missbrauch – Keine Substitutionstherapie (z. B. Methadon therapie)

Motorisierte Mobilität erhalten

Die bereits bestehende Möglichkeit, die Fahrberechtigung falls medizinisch begründbar nur zu beschränken, statt ganz aufzuheben, wird neu in der Verordnung präziser geregelt. So kann die Zulassungsbehörde die Fahrberechtigung zum Beispiel mit einem Autobahn- oder Nachtfahrtverbot verknüpfen. Es ist auch möglich, die Fahrberechtigung auf speziell ausgerüstete Fahrzeuge (z. B. mit Bremsassistent, Automatikgetriebe) oder auf Fahrten innerhalb eines bestimmten Rayons oder für eine bestimmte Strecke (Weiler – Dorf) zu beschränken. Solange sich die Person an die Anordnung hält und ihr gesundheitlicher Zustand die erlaubten Fahrten auf sichere Art ermöglicht, kann so die motorisierte Mobilität beibehalten werden.

2. Beweissichere Atemalkoholprobe

Die vom Parlament im Rahmen von «Via sicura» beschlossene beweissichere Atemalkoholprobe im Straßenverkehr wird am 1. Oktober 2016 eingeführt. Eine Blutprobe wird nur noch bei Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum, auf Verlangen der betroffenen Person oder in Ausnahmefällen durchgeführt.

Zur Feststellung der Fahrunfähigkeit kann bereits heute eine Atemalkoholprobe durchgeführt werden. Das Ergebnis genügt aber nur dann als Beweis, wenn der Wert unter 0,80 Promille liegt und die betroffene Person diesen mit ihrer Unterschrift anerkennt. In allen anderen Fällen ist für den Nachweis der Angetrunkenheit eine Blutprobe nötig.

Heute sind auf dem Markt technisch hoch entwickelte Geräte erhältlich, die auch im Bereich von 0,80 Promille oder mehr den Atemalkoholwert beweissicher bestimmen können. Diese werden in zahlreichen EU-Staaten und weiteren Ländern bereits seit längerem eingesetzt. Das Parlament hat deshalb im Juni 2012 im Rahmen von «Via sicura» beschlossen, dass künftig auch in der Schweiz die Angetrunkenheit im Regelfall mit der Atemalkoholprobe bewiesen wird und eine Blutprobe nur noch bei Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum, auf Verlangen des Betroffenen oder in Ausnahmefällen (z.B. Atemwegserkrankungen) nötig ist. Der Bundesrat hat heute die Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe auf den 1. Oktober 2016 beschlossen.

Neue Messeinheit

Bei einer Atemalkoholprobe wird gemessen, wie viel Alkohol die betroffene Person in ihrer Atemluft hat (Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft; mg/l). Bei einer Blutprobe hingegen wird ermittelt, wie viel Alkohol jemand im Blut hat (Gramm Alkohol pro Kilo Blut; g/kg = Promille). Für die beiden Messarten werden somit unterschiedliche Messeinheiten verwendet. Das Parlament hat deshalb im Juni 2012 zusätzlich zu den bereits bestehenden Blutalkoholgrenzwerten eigene Grenzwerte für den Atemalkohol festgelegt. Die Grenzwerte wurden dabei aber nicht verändert, sondern einzig in einer anderen Messeinheit angegeben.

Um den Wert einer Atemalkoholprobe in einer Blutalkoholkonzentration auszudrücken, kann das Ergebnis der Atemalkoholprobe einfach verdoppelt werden:

Missachtung des Alkoholverbots (z. B. Neulenkende, Berufschaffeuere)

Atemalkoholkonzentration $\geq 0,05$ mg/l

Blutalkoholkonzentration $\geq 0,10$ Promille

Fahren in angetrunkenem Zustand

Atemalkoholkonzentration $\geq 0,25$ mg/l

Blutalkoholkonzentration $\geq 0,50$ Promille

Fahren mit qualifizierter Alkoholkonzentration

Atemalkoholkonzentration $\geq 0,40$ mg/l

Blutalkoholkonzentration $\geq 0,80$ Promille

Da es bisher keine Atemalkoholgrenzwerte gab, müssen die heutigen Atemalkoholtestgeräte die gemessene Atemalkoholkonzentration in eine Blutalkoholkonzentration umrechnen. Dies entfällt künftig und die bisherigen Atemalkoholtestgeräte werden ab dem 1. Oktober 2016 – wie auch die neuen beweissicheren Messgeräte – direkt die tatsächlich gemessene Atemalkoholkonzentration angeben.

(Aus Medienmitteilungen des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA,
vom 1. Juli 2015)

Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020^{*)}

1. Einleitung

Im November 2011 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI, ehem. BMVBS) das Verkehrssicherheitsprogramm [VSP], welches die Leitlinie für die Verkehrssicherheitspolitik des Bundes bis zum Jahr 2020 vorgibt. Dieses Programm enthält 56 Maßnahmen und wurde auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse erstellt. Das Verkehrssicherheitsprogramm ist das Ergebnis eines breiten Dialogprozesses, an dem die Bundesländer und viele private Institutionen beteiligt waren. Es versteht sich auch als Orientierungsrahmen für programmatische Ansätze der Bundesländer sowie privater Institutionen. Es lädt alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit ein, sich an dieser wichtigen gesellschaftlichen Daueraufgabe engagiert zu beteiligen.

Mit der vorliegenden Halbzeitbilanz wird ein Resümee über die vergangenen Jahre gezogen und ein Ausblick auf die nächsten fünf Jahre gegeben. Dabei werden die Maßnahmen identifiziert, die die größten Potenziale zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit aufweisen. Der Bund wird hierbei seine Handlungsmöglichkeiten in vollem Umfang nutzen.

2. Unfallgeschehen

Bezogen auf die Laufzeit des aktuellen Verkehrssicherheitsprogrammes 2011 ging die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Personen im Vergleich 2011 und 2014 um rund 16 % zurück [siehe BA 2015, 334 ff.].

3. Rahmenbedingungen und europäische Einordnung

Die EU-Kommission hat 2010 die Mitgliedstaaten aufgefordert, durch nationale Strategien für die Straßenverkehrssicherheit zum Erreichen des europäischen Ziels einer Halbierung der Zahl der Straßenverkehrstoten bis 2020 unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Ausgangslagen, Erfordernisse und Gegebenheiten beizutragen. Deutschland hat im Verkehrssicherheitsprogramm erstmals unter Berücksichtigung der „Leitlinien für die Politik im Bereich Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“ der EU-Kommission ein quantitatives Ziel formuliert: Deutschland strebt als Zielperspektive die Reduktion der Getöteten bis 2020 um 40 Prozent an. Im europäischen Vergleich wird deutlich, dass die Entwicklung in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich ausfällt. Dabei gehört Deutschland bislang mit einigen Staaten zu den sogenannten „best performern“. Es ist festzustellen, dass auch in diesen Ländern in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unternommen wurden. Bei direkten Vergleichen müssen auch die jeweils zugrunde liegenden Sachverhalte berücksichtigt werden. So sind mitunter die Einwohnerzahl, der Fahrzeugbestand und die Fahrleistungen sehr unterschiedlich. Ebenso wirkt sich Deutschlands Lage als Transitland in der Mitte Europas deutlich auf das Verkehrsgeschehen aus.

^{*)} Auszug aus der „Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011–2020“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI, Berlin, Oktober 2015.

Aufgrund der bereits erreichten Erfolge sind weitere Sicherheitsverbesserungen schwieriger zu erreichen. Auch ist bei geringen absoluten Zahlen an Getöteten im Straßenverkehr mit deutlicheren Schwankungen zu rechnen, z. B. durch witterungsbedingte Expositionsänderungen. Insoweit ist das nationale gesteckte Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 bei weiter steigendem Verkehr um 40 % in Deutschland zu reduzieren, weiterhin ein sehr ambitioniertes, aber erreichbares Ziel.

4. Was wurde bisher erreicht?

Im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 wurden insgesamt 56 Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in den Aktionsfeldern Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugsicherheit identifiziert. Dabei standen besonders die Maßnahmen im Fokus, die von der Politik und Verwaltung aktiv betrieben werden können. Die Umsetzung aller Maßnahmen wurde seitdem engagiert vorangetrieben.

Grundlage dieser Maßnahmen sind wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse der Verkehrssicherheitsforschung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Hierzu betreibt die BASt mit ihren rund 400 Mitarbeitern auf allen drei Aktionsfeldern Mensch, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur erhebliche Eigenforschungen, um neue Erkenntnisse zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu gewinnen, die dann in die politische und fachliche Arbeit einfließen. Diese Eigenforschung wird unterstützt durch externe Forschungen. Hierfür werden jährlich Mittel in Höhe von über 5 Mio. Euro, u. a. aus dem Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit und dem Forschungsprogramm Straßenwesen bereitgestellt.

Bei der wissenschaftlichen Analyse der Vielzahl der Maßnahmen fällt auf, dass einige Maßnahmen in besonderem Maße zur Reduktion der Getöteten im Straßenverkehr beigetragen haben. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 resultieren sowie Maßnahmen, die schon vorher implementiert wurden, aber erst im Bezugszeitraum ihre volle Wirkung entfalteten. Aufgrund der Tatsache, dass in dem betrachteten Zeitraum viele Maßnahmen gleichzeitig ein- und durchgeführt wurden, lassen sich keine Rückschlüsse auf quantifizierbare Einzelwirkungen schließen. Insbesondere auch deshalb, weil einige Maßnahmen aufeinander aufbauen oder sich gegenseitig bedingen. Politik und Verwaltung tragen durch ihr Wirken maßgeblich zur Verbesserung der Infrastruktur und der Fahrzeugtechnik bei. Letztendlich ist Verkehrssicherheit jedoch eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die Gestaltung von Rechtsvorschriften und Aufklärungsmaßnahmen wirkt dabei auf das korrekte und rücksichtsvolle Verhalten jedes Einzelnen im Straßenverkehr hin. Der Verkehrsraum ist ein sozialer Raum, in dem es auf jeden Einzelnen ankommt, der sich darin bewegt.

Im Zeitraum von 2011 bis heute sind folgende Maßnahmen mit Blick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders hervorzuheben:

4.1 Aktionsfeld „Mensch“

Begleitetes Fahren ab 17

Das „Begleitete Fahren ab 17“ senkt nach einer Untersuchung der BASt die Unfallrate von Fahranfängern in den ersten beiden Jahren des selbständigen Fahrens um rund 20 %. Der Anteil der Fahranfänger, die am Begleiteten Fahren teilnehmen, ist seit der bundesweiten Umsetzung des Modells im Jahre 2008 kontinuierlich gestiegen und umfasste 2013

40 % aller Pkw-Fahrerlaubniserwerber. Diese Maßnahme, verknüpft mit der Einführung des absoluten Alkoholverbotes für Fahranfänger und mit gezielten Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen für die Altersgruppe der jungen Fahrer [siehe BA 2010, 243 f.], hat sicherlich ganz entscheidend dazu beigetragen, dass die Getöteten in der Altersgruppe der „Jungen Fahrer“ in den letzten Jahren signifikant zurück gegangen ist. Derzeit läuft ein Forschungsprojekt der BAST zur weiteren Optimierung des Maßnahmenansatzes des Begleitenden Fahrens [laufendes Forschungsprojekt Nr. 82.362].

6. Schwerpunkte der zweiten Halbzeit

Wie die Analyse der Unfallzahlen zeigt, verunglückten im Trend in den vergangenen Jahren immer weniger Menschen im Straßenverkehr tödlich. Dies ist ein großer Erfolg der bisherigen Bemühungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland. Die erfreuliche Entwicklung der Vergangenheit ist Ansporn und Verpflichtung für die Zukunft, unter den oben beschriebenen Rahmenbedingungen das gesetzte Ziel zu erreichen. Deshalb hat das BMVI mit wissenschaftlicher Unterstützung der BAST einen Fahrplan entwickelt, wie die beabsichtigte Wirkung der Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 verstärkt werden kann.

Um unter den genannten Rahmenbedingungen die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern und das gesteckte Ziel der Reduzierung der Anzahl der Verkehrstoten um 40 % bis 2020 zu erreichen, werden für die kommenden Jahre

- effektive übergreifend wirksame Maßnahmen festgelegt und zusätzlich
- besonders erfolgversprechende Maßnahmen in den Aktionsfeldern „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Fahrzeugtechnik“ definiert, ...

6.2 Aktionsfeld „Mensch“

- Stärkung der bundesweiten Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen

Neue Projekte in 2015/2016 sind die ab Sommer 2015 durchgeführte Innenstadtkampagne im Rahmen von „Runter vom Gas“ mit dem aktuellen Themenschwerpunkt „Ablenkung“, das Projekt zur Förderung des Tragens von Fahrradhelmen besonders bei Erwachsenen und das Projekt zur Förderung des „Begleitenden Fahrens ab 17“, jeweils mit vielfältigen auch online gestützten Aktivitäten.

- Weiterführende Maßnahmen zur Verbesserung der Fahranfängervorbereitung

Auf der Grundlage des in den Jahren 2011–2013 im Auftrag des BMVI erarbeiteten „Rahmenkonzepts zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland“ werden zurzeit in einer Projektgruppe der BAST weiterführende Maßnahmenansätze für Fahranfänger erarbeitet, die an die positiven Erfahrungen mit dem Begleitenden Fahren ab 17 und dem absoluten Alkoholverbot für Fahranfänger anknüpfen und weitere Sicherheitsverbesserungen versprechen [laufendes Forschungsprojekt Nr. 4409017].

- Verbesserung des Systems der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Fahreignung und der Maßnahmen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung
 - Reform der MPU

Im März 2012 wurde die BAST mit der Konzeption einer sogenannten „MPU-Reform“ beauftragt, um mehr Qualität, Transparenz und Akzeptanz für die MPU zu erreichen und Ansatzpunkte für eine wissenschaftlich-fachliche Weiterentwicklung der

Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) zu identifizieren. Der Abschlussbericht der Projektgruppe „MPU-Reform“, die sich aus Fachexperten, Vertretern der Träger der Begutachtungsstellen für Fahreignung, Trägern von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV, niedergelassenen Verkehrspsychologen, Fachgesellschaften und Behördenvertretern zusammengesetzt hat, liegt zwischenzeitlich vor und wurde bereits in Teilen umgesetzt: Betroffene werden besser informiert, das Regelwerk ist klarer und eine unabhängige Stelle wird die eingesetzten Verfahren überprüfen. Weitere Empfehlungen, wie die amtliche Anerkennung und öffentlich zugängliche Liste der Fahreignungsberater, Erarbeitung eines einheitlichen Fragenkatalogs, rechtliche Festschreibung von Obergutachtern als Beschwerdestellen und Klärung rechtlicher Fragen bezüglich möglicher Ton- oder Videoaufzeichnungen werden derzeit geklärt [BA 2015, 140 ff.].

– Alkohol-Interlock-Systeme

Atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrern, sog. „Alkohol-Interlock-Systeme“ sollen verhindern, dass das Fahrzeug startet oder weiterfährt, wenn die Fahrerin oder der Fahrer alkoholisiert ist. Das Starten des Motors ist ohne vorherige Atemalkoholmessung nicht möglich. Forschungsergebnisse zeigen, dass die Einführung von Alkohol-Interlocks zusammen mit einer begleitenden Rehabilitation bei bereits alkoholauffällig gewordenen Fahrern die bisherigen Maßnahmen des Deutschen Fahrerlaubnissystems sinnvoll ergänzen kann. Erforscht wurde in diesem Zusammenhang sowohl die Wirkungsweise von Alkohol-Interlock-Systemen als auch, welche Gruppe alkoholauffälliger Fahrer als Zielgruppe in Frage kommt. In enger Zusammenarbeit mit Vertretern von Landes- und Bundesministerien wurden die rechtlichen Problemstellungen erörtert. Darüber hinaus wurden in einem Forschungsprojekt die Teilnahmebedingungen und die Ausgestaltung einer begleitenden Rehabilitationsmaßnahme aufgezeigt. Das BMVI bereitet derzeit die Rechtsgrundlagen zur Einführung atemalkoholgesteuerter Wegfahrsperrern vor [siehe hierzu BA 2014, 173; 2015, 264].

- Durchführung von freiwilligen fahrpraktischen Maßnahmen zur Erhaltung der Fahrsicherheit älterer Verkehrsteilnehmer

Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass im Rahmen von individuellen fahrpraktischen Übungen vor Ort von älteren Bürgern mit besonders hierfür geschulten Fahrlehrern die individuellen Kompetenzen und Defizite besprochen werden können, um möglichst lange die sichere Automobilität zu erhalten. Das BMVI wird hier gemeinsam mit den einschlägigen Akteuren eine freiwillige fahrpraktische Maßnahme für ältere Kraftfahrzeugführer zur Erhaltung der Fahrsicherheit entwickeln und evaluieren sowie deren Umsetzung im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten unterstützen, wie zum Beispiel durch die Umsetzung einer Kommunikationsstrategie zur Erhöhung der Akzeptanz dieser Maßnahme in der Zielgruppe.

- Erweiterung der Angebote zur verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmer

Befragungen von Senioren (z.B. im Rahmen der vom BMVI geförderten Aktion „Schulterblick“ des DVR) [siehe entsprechenden Info-Beitrag in diesem Heft] haben gezeigt, dass Ärzte für ihre Patienten vertrauenswürdige Ansprechpartner sind, deren Rat, auch in Hinsicht auf das Autofahren, einen hohen Stellenwert hat. Daher ist angemessene Aufklärung und Mobilitätsberatung vor allem durch Ärzte ein sinnvolles Präventionsinstrument und wird auch künftig, wegen der Zunahme älterer Verkehrsteil-

nehmer, immer bedeutsamer werden. Die Instrumente für eine adäquate Mobilitätsberatung Älterer durch Ärzte sind vorhanden. Das BMVI wird gemeinsam mit dem Bundesministerium für Gesundheit die Möglichkeit von Anreizen prüfen, damit Beratungsleistungen auch tatsächlich vermehrt durchgeführt werden.

- Angemessene Bezeichnung und Klassifikation von Medikamenten

Wie internationale Studien (unter anderem das EU-Projekt DRUID Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) [BA 2012, 23 ff.] und praktische Erfahrungen in anderen europäischen Ländern nachgewiesen haben, kann ein nutzerfreundliches, einfaches Kennzeichnungssystem von Medikamenten, die einen Einfluss auf die Fahrtüchtigkeit haben könnten, dazu beitragen, Patienten über mögliche Beeinträchtigungen auf den ersten Blick zu informieren. Ziel sollte sein, dass sie ggf. nicht unter dem Einfluss des Medikaments fahren bzw. sich ärztlich beraten lassen. Die Kennzeichnung ist eine hocheffiziente Form der Risikokommunikation, die die gesamte Zielgruppe erreicht. Innerhalb der Bundesregierung ist deshalb zu prüfen, ob und welche Möglichkeiten es gibt, die Umsetzung eines nutzerfreundlichen, einfachen Kennzeichnungssystems voranzutreiben.

7. Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahre war sehr erfolgreich. Die Entwicklung der Getöteten bis einschließlich 2014 folgt insgesamt bislang dem Entwicklungspfad hin zu dem durch das VSP 2011 gesetzten Ziel. Die Umsetzung der im Programm aufgeführten Maßnahmen zeigt ihre Wirkung, sodass eine strategische Neuausrichtung nicht erforderlich ist. In der festen Absicht, das gesteckte Ziel der Reduzierung der Getötetenzahl bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent zu erreichen, wird das BMVI deshalb seine ihm zur Verfügung stehenden Instrumente nutzen, um die Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms nochmals zu schärfen und dort anzusetzen, wo die größten Potenziale vorhanden sind.

In der vorgelegten Halbzeitbilanz wurden solche Maßnahmen identifiziert, die auf wissenschaftlicher Grundlage besonders geeignet erscheinen, die Verkehrssicherheit spürbar zu stärken und die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr bis zum Jahr 2020 möglichst effizient zu verringern. Dabei werden bei der Auswahl und Umsetzung der Maßnahmen auch die weiteren bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen, insbesondere solche mit schweren Verletzungen, berücksichtigt.

Bundesweites Forschungsprojekt zur Atemalkoholanalyse gestartet

Sachsen hat eine bundesweite Initiative gestartet, um Blutproben durch Atemalkoholtests zu ersetzen. Auf Einladung des Dresdner Innenministeriums trafen sich im März 2015 erstmals Vertreter von zwölf Bundesländern, um das Thema gemeinsam anzugehen.

Die Hochschule der Polizei im ostsächsischen Rothenburg hat dazu am 1. September 2015 ein Forschungsprojekt begonnen. In den teilnehmenden Ländern soll die Polizei für insgesamt 3.000 Einzeltests sorgen, an denen sich Fahrzeugführer mit mehr als 1,1 Promille beteiligen sollen. Sie sollen freiwillig insgesamt drei Tests absolvieren: zwei mit einem Atemalkoholtestgerät je 15 Minuten vor und nach einer zu Analyse Zwecken erfolgten Blutabnahme. Die Ergebnisse werden anonymisiert an die Hochschule weitergeleitet und dort an modernen Apparaturen mit der klassischen Blutprobe verglichen. Das Projekt soll beweisen, dass die Atemalkoholanalyse eine gerichtsfeste Alternative zu Blutproben in Verkehrsstrafverfahren darstellt. Als Untersuchungszeitraum ist ein Jahr vorgesehen.

Es gehe darum, so der Sächsische Innenminister MARKUS ULBIG (CDU), ob technische Entwicklungen genutzt werden können, „um polizeiliche Arbeit zu sparen, ohne Beweiskraft einzubüßen“. Gleichzeitig sollen Kosten gespart werden. Der Test mit einem Analysegerät bietet dem Betroffenen auch die Vorteile, dass zukünftig seine Wartezeit bei der Polizei verkürzt wird und der Alkoholwert sofort feststeht.

Das Bundesland Nordrhein-Westfalen beteiligt sich mit 21 Kreispolizeibehörden an dem Projekt. Der Innenminister von Nordrhein-Westfalen, RALF JÄGER (SPD), sieht im Atemalkoholtest eine beweissichere Alternative bei Straftaten im Straßenverkehr. „Eine Blutprobe ist immer ein Eingriff in die körperliche Unversehrtheit, der sich heute vermeiden lässt. Eine Atemprobe dagegen kann jeder verkraften“, erklärte er und bedauerte, dass eine bundesweite Regelung zur Atemalkoholanalyse, auf die sich die Parteien bei ihren Koalitionsverhandlungen in Berlin geeinigt hatten, noch nicht umgesetzt wurde. „Die neue Studie kann der aktuellen Diskussion einen wichtigen Impuls geben und diese weiter vorantreiben“, ist JÄGER überzeugt. In anderen europäischen Ländern wird die Atemalkoholanalyse schon lange ganz selbstverständlich bei Verkehrsstrafaten angewendet. Und in der Schweiz soll die Blutprobe zum 1. Oktober 2016 durch die Atemalkoholprobe ersetzt werden.

„Im Ernstfall muss die Blutprobe her.“ Für REINHARD SCHADE, Chef des Sächsischen Richtervereins, ist das Gesetz. Daran sollte sich aus seiner Sicht auch nichts ändern, „solange die Beweismittel nicht gleichwertig sind“. Allein das zähle. Wenn jemand nicht pusten will, könne niemand etwas machen, meint er. „Wenn sich das erst herumspricht, wird bald niemand mehr freiwillig bereit sein.“

OLIVER TEMME, Toxikologe am rechtsmedizinischen Institut in Düsseldorf, hält eine Abschaffung der Bluttests nicht für sinnvoll. „Ohne Blutprobe ist im Nachhinein keine Untersuchung möglich. Außerdem können wir anhand der Blutprobe zum Beispiel auch herausfinden, ob die betreffende Person noch andere Drogen konsumiert hat“, erklärt TEMME.

(Aus Pressemitteilungen der Freien Presse online vom 21. April 2015, des Ministeriums für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen und des Westdeutschen Rundfunks online vom 1. September 2015)

B.A.D.S.: Krankheit und Kraftverkehr: Das Problem muss angepackt werden!

Hinter einer relevanten Anzahl sogenannter rätselhafter Verkehrsunfälle stecken nicht selten krankheitsbedingte Ursachen. Da ihre Zahl deutlich zunimmt, fordert der Leiter des Instituts für Rechtsmedizin an der Universitätsklinik Hamburg-Eppendorf, Prof. Dr. med. PÜSCHEL, diesem Problem entschieden entgegenzuwirken.

In einer Fortbildungsveranstaltung des B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr) und des Niedersächsischen Richterbundes in Lüneburg nannte der Rechtsmediziner unterschiedliche Fälle. „Wenn es in Unfallmeldungen heißt, der Fahrer sei in den Gegenverkehr geraten oder im Straßengraben gelandet, gilt es nach den Ursachen zu forschen“, sagte Prof. PÜSCHEL. „Ist unser Körper voll funktionsfähig, gerät man nicht in den Gegenverkehr oder kommt von der Fahrbahn ab. Wenn Alkohol und Drogen ausgeschlossen werden können, rücken Krankheiten oder damit verbundene Medikamenteneinnahme in den Verdacht, denen nachgegangen werden muss.“ PÜSCHEL nannte in diesem Zusammenhang neurologische Anfallsleiden wie Epilepsie, Unterzuckerung bei Diabetes, Schlafapnoe mit der Gefahr des sogenannten Sekundenschlafes und auch die zunehmend auftretende Demenz. „Menschen mit Demenz neigen dazu, Vorschriften und Restriktionen zu umgehen bzw. zu missachten.“ Im Fokus stünde darüber hinaus auch ein Mischkonsum von Medikamenten im Zusammenwirken mit Alkohol oder Drogen. Diese könnten sowohl stimulierend als auch dämpfend wirken und im Zusammenspiel zu unvorhersehbaren körperlichen und psychischen Reaktionen führen. „Die negativen Auswirkungen auf den Straßenverkehr sind dann sogar teilweise potenziert.“

Neben einem wirksamen Opferschutz und einer adäquaten rechtlichen Ahndung gelte es aber bei der Prävention vorhandene Krankheiten und ihre Medikation stärker zu beachten, so PÜSCHEL weiter. Er forderte hierzu die Ärzte auf, Patienten bei ihren Krankheiten intensiver zu beraten. Erfahrungen zeigten, dass konstruktive Beratung durch den Arzt die Zahl der Unfälle um bis zu 50 Prozent senken kann. „Grundsätzlich müssen daneben aber auch Fahrlehrer, Angehörige sowie Mitarbeiter von Polizei, Justiz und weiterer staatlicher Stellen für krankheitsbedingte Verkehrsunfälle sensibilisiert werden“, forderte der Rechtsmediziner.

Zur Eröffnung der Veranstaltung hatte der Vorsitzende der Landessektion Niedersachsen des B.A.D.S., der frühere Leitende Oberstaatsanwalt und Leiter der Staatsanwaltschaft Verden/Aller, HELMUT TRENTMANN, die aktuellen Zahlen von Verkehrsunfällen durch den Einfluss von Alkohol und Drogen vorgestellt. Danach stieg zwar die Zahl der Verkehrstoten im vergangenen Jahr insgesamt mit 3.377 wieder etwas an. Dennoch kann von einer positiven Verkehrsbilanz gesprochen werden. So sank die Zahl der Alkohol- und Drogenopfer bei den Verkehrstoten erfreulicher Weise von 349 auf 302 und damit auf 9 Prozent. „Dennoch gehören Alkohol und Drogen im Straßenverkehr damit leider weiterhin zu den Hauptunfallursachen. Der B.A.D.S. wird seine erfolgreiche Arbeit in der Prävention daher mit Nachdruck insbesondere durch Vorträge, Filme und Info-Material fortsetzen“, sagte TRENTMANN.

Abgerundet wurde die Veranstaltung vor mehr als fünfzig Juristen im Lüneburger Landgericht mit einem Vortrag des Richters am Bundesgerichtshof WOLFGANG PFISTER. Er stellte mehrere höchstrichterliche Entscheidungen vor, die aufgrund von Revisionen beim

BGH getroffen worden sind. „Alkohol und Drogen stellen einen wesentlichen kriminogenen Faktor dar. Mit ihren Auswirkungen muss sich die Rechtsprechung stets aufs Neue auseinandersetzen“, sagte PFISTER.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 5. November 2015)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2015, Vol. 1–52), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 52/2015

und ebenso Vol. 1–51 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Rechtsprechung

Die mit einem *) bezeichneten Leitsätze sind von der Schriftleitung formuliert worden.

01. Will sich der Tatrichter dem Ergebnis eines zur Blutalkoholkonzentration eingeholten Sachverständigengutachtens ohne Angabe eigener Erwägungen anschließen, so müssen in den Urteilsgründen die Berechnungsgrundlagen so wiedergegeben werden, dass das Revisionsgericht überprüfen kann, ob der Blutalkoholwert zutreffend ermittelt worden ist.

Oberlandesgericht Frankfurt am Main,
Beschluss vom 23. November 2015 – 1 Ss 386/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Büdingen hat den Angeklagten am 04.03.2014 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit Fahren ohne Fahrerlaubnis schuldig gesprochen und zu einer Freiheitsstrafe von 8 Monaten verurteilt.

Das Landgericht Gießen hat durch das angefochtene Urteil die gegen das amtsgerichtliche Urteil eingelegte Berufung des Angeklagten verworfen.

Hiergegen richtet sich die frist- und formgerecht eingelegte sowie mit der allgemeinen Sachrüge begründete Revision des Angeklagten.

Aus den Gründen:

Die nach § 333 StPO statthafte Revision hat Erfolg.

Der Schuldspruch hält revisionsrechtlicher Überprüfung bereits deshalb nicht stand, da die Beweiswürdigung lückenhaft ist, soweit sie die Feststellung der Blutalkoholkonzentration und somit die Bewertung der Fahruntüchtigkeit sowie der Schuldfähigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt betrifft.

Die Generalstaatsanwaltschaft Frankfurt am Main hat in ihrer Stellungnahme vom 10.11.2015 insoweit Folgendes ausgeführt:

„In den Urteilsgründen wird zwar festgestellt, dass der Angeklagte zur Tatzeit – gegen 12.30 Uhr – eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,82 Promille hatte (...).

Es lässt sich dem Urteil allerdings nicht entnehmen, aufgrund welcher tatsächlichen Umstände das Gericht diese Feststellung getroffen hat. Die im Zusammenhang mit den Wahrnehmungen der Zeugen M.S. (...) und K. und Sch. (...) jeweils erwähnte ‚Blutalkoholuntersuchung‘ lässt mangels weiterer Ausführungen hierzu näheres nicht erkennen, namentlich schon nicht, ob dem Angeklagten nach der Tat eine Blutprobe abgenommen worden ist, ob, wie und von wem diese untersucht wurde pp.

Will das Tatgericht dem Gutachten eines Sachverständigen folgen, muss es dies zunächst angeben und dann in der Regel die wesentlichen An-

knüpfungstatsachen und Ausführungen des Gutachters so darlegen, dass das Rechtsmittelgericht überprüfen kann, ob die Beweiswürdigung auf einer tragfähigen Tatsachengrundlage beruht und ob die Schlussfolgerungen nach den Gesetzen, den Erkenntnissen, der Wissenschaft und den Erfahrungssätzen des täglichen Lebens möglich sind (vgl. BGH StV 2014, 587; NSStZ 2013, 420; OLG Frankfurt am Main – 1 Ss 200/15 –; – 2 Ss 32/15 –). Will sich der Tatrichter dem Ergebnis eines zur Blutalkoholkonzentration eingeholten Sachverständigengutachtens ohne Angabe eigener Erwägungen anschließen, so müssen in den Urteilsgründen die Berechnungsgrundlagen so wiedergegeben werden, dass das Revisionsgericht überprüfen kann, ob der Blutalkoholwert zutreffend ermittelt worden ist (vgl. OLG Frankfurt am Main – 3 Ss 63/14 –). Für die Bestimmung des Blutalkoholgehalts bedeutet dies, dass im Urteil grundsätzlich Angaben über den Zeitpunkt der Tat, über den Zeitpunkt der Blutentnahme, über den Blutalkoholgehalt zur Zeit der Entnahme und über den zugrunde gelegten Rückrechnungswert enthalten sein müssen (vgl. OLG Frankfurt am Main – 3 Ss 342/15 –; – 3 Ss 34/09 –; Fischer, StGB, 62. Auflage, § 316 Rn. 16a).

Diesen Anforderungen genügt das angefochtene Urteil nicht.

Es fehlt sowohl an der Mitteilung, ob ein Sachverständigengutachten eingeholt wurde, als auch an der Angabe des Entnahmezeitpunktes, des Blutalkoholgehaltes zur Entnahmezeit und der für die Berechnung der Mindest- bzw. der Maximalblutalkoholkonzentration zugrunde gelegten Rückrechnungswerte.

Auch sonst fehlen jegliche Angaben dazu, worauf das Gericht den festgestellten Blutalkoholwert stützt. Für das Revisionsgericht ist daher nicht nachvollziehbar; ob das Tatgericht die Mindest- und Maximalblutalkoholkonzentration zutreffend ermittelt hat.

Da es an jeglichen Anknüpfungspunkten für eine Berechnung der Blutalkoholkonzentration fehlt, kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass das angefochtene Urteil, mit dem der Angeklagte wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr verurteilt wurde, auf dem aufgezeigten Darlegungsmangel beruht (§ 337 StPO).

Ein Ausnahmefall, bei dem das Messergebnis in keiner Weise in Zweifel gezogen wird, ist hier nicht gegeben, da der Angeklagte seine Fahrereigenschaft in Abrede stellt und das Urteil insgesamt angreift (...).

Unerheblich ist in diesem Zusammenhang, ob die Feststellungen des angegriffenen Urteils die

Annahme einer relativen Fahruntüchtigkeit getragen hätten. Denn zwar ist in den Urteilsgründen festgehalten, dass der Angeklagte am Tagtag bereits morgens Alkohol getrunken hat (Aussage des Zeugen W., ...). Weiter, dass der Angeklagte entgegen der vorgegebenen Fahrtrichtung zwei Einbahnstraßen befahren hat (...). Auch, dass der Angeklagte nach Absteigen vom Motorrad schwankend ins Lokal gegangen ist und deutlich unter Alkoholeinfluss gestanden habe, ist vom Zeugen M.S. beobachtet und in den Urteilsgründen festgehalten worden (...). Die Zeugen K. und S. gaben an, der Angeklagte sei zunächst so aggressiv gewesen, dass man Verstärkung angefordert habe, und habe sich erst im weiteren Verlauf beruhigt (...). Im Rahmen der Beweiswürdigung hat die Kammer diese Umstände aber nicht weiter bewertet, insbesondere nicht erkennbar als Zeichen einer Fahruntüchtigkeit behandelt oder Ausführungen zu einer relativen Fahruntüchtigkeit gemacht.

Im Hinblick auf die festgestellte tateinheitliche Begehung der Trunkenheit im Verkehr und des Fahrens ohne Fahrerlaubnis kann aufgrund der aufzuhebenden Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr auch die Verurteilung wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis keinen Bestand haben.

Das Urteil kann daher insgesamt keinen Bestand haben.“

Dem tritt der Senat bei.

Danach war das angefochtene Urteil mit den grundlegenden Feststellungen aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts Gießen zurückzuweisen (§ 349 Abs. 4, 353, 354 Abs. 2 StPO).

02. Eine im Wege der Führungsaufsicht auf § 68b Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 StGB gestützte Weisung, Kraftfahrzeuge nicht zu führen, kann in der Regel auch dann angeordnet werden, wenn sie einer Entziehung der Fahrerlaubnis i. S. d. § 69 StGB gleichkommt.

Kammergericht Berlin,

Beschluss vom 22. Juni 2015 – 2 Ws 172/15 –

Zum Sachverhalt:

Der Beschwerdeführer verbüßt noch bis voraussichtlich zum 30. Juni 2015 eine Gesamtfreiheitsstrafe von drei Jahren und neun Monaten aus einem Gesamtstrafenbeschluss des Schöffengerichts Tiergarten in Berlin vom 5. Juni 2013. Im Anschluss daran ist noch die Vollstreckung einer Ersatzfreiheitsstrafe bis zum 30. Juli 2015 notiert. Dem Gesamtstrafenbeschluss lagen Strafen aus Urteilen des Amtsgerichts Tiergarten vom 3. August 2011 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen, vom 1. Dezember 2011 wegen Verstoßes gegen die Weisungen der Füh-

rungsaufsicht und vom 5. März 2012 wegen Diebstahls in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis in fünf Fällen, Diebstahls in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen oder (wahlweise) gewerbsmäßiger Hehlerei in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis in zwei Fällen, wegen Betruges in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis in neunzehn Fällen und wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie unerlaubtem Entfernen vom Unfallort zugrunde.

Mit der angefochtenen Entscheidung hat die Strafvollstreckungskammer des Landgerichts Berlin es abgelehnt, die Führungsaufsicht nach Vollverbüßung der Strafe entfallen zu lassen oder ihre Dauer abzukürzen. Sie hat den Beschwerdeführer der Aufsicht und Leitung des örtlich zuständigen hauptamtlichen Bewährungshelfers unterstellt und ihm die folgenden Weisungen erteilt:

1. keine Kraftfahrzeuge zu halten und zu führen (§ 68b Abs. 1 Nr. 6 StGB),
2. sich einmal monatlich bei dem Bewährungshelfer zu den von diesem oder der Führungsaufsichtsstelle nach Tag und Stunde zu bestimmenden Zeitpunkten zu melden (§ 68b Abs. 1 Nr. 7 StGB),
3. jeden Wechsel der Wohnung oder des Arbeitsplatzes unverzüglich der Aufsichtsstelle mitzuteilen (§ 68b Abs. 1 Nr. 8 StGB),
4. sich im Fall der Erwerbslosigkeit bei der zuständigen Agentur für Arbeit oder einer anderen zur Arbeitsvermittlung zugelassenen Stelle zu melden (§ 68b Abs. 1 Nr. 9 StGB),
5. keine alkoholischen Getränke oder andere berauschenden Mittel zu sich zu nehmen und sich auf Weisung seines Bewährungshelfers bis zu viermal jährlich Alkohol- und Suchtmittelkontrollen zu unterziehen, die nicht mit einem körperlichen Eingriff verbunden sind, wobei die Kosten für die Kontrolluntersuchungen die Landeskasse Berlin zu tragen hat (§ 68b Abs. 1 Nr. 10 StGB).

Gegen diesen Beschluss wendet sich der Verurteilte mit seiner „sofortigen Beschwerde“. Dabei führt er aus, die „sofortige Beschwerde“ richte sich „hauptsächlich“ gegen die Weisung, keine Kraftfahrzeuge zu halten und zu führen.

Aus den Gründen:

1. Die von dem Verurteilten eingelegte „sofortige Beschwerde“ ist hinsichtlich der Ablehnung des Entfallens bzw. der Verkürzung der Führungsaufsicht als sofortige Beschwerde (§§ 463 Abs. 3, 454 Abs. 3 Satz 1, 300 StPO) anzusehen und im Übrigen als (einfache) Beschwerde (§§ 463 Abs. 2, 453 Abs. 2 Satz 1, 300 StPO) zu behandeln. [...]

2. Die sofortige Beschwerde ist unbegründet. Die Voraussetzungen des § 68f Abs. 1 Satz 1 StGB für den Eintritt der Führungsaufsicht kraft Gesetzes liegen vor. Der Beschwerdeführer wird eine Freiheitsstrafe von mehr als zwei Jahren vollständig verbüßen. [...]

3. Die (einfache) Beschwerde ist ebenfalls unbegründet, soweit sie die Nichtabkürzung der Höchstdauer der Führungsaufsicht (§ 68c Abs. 1 Satz 2 StGB) und die weiteren Anordnungen betrifft. [...]

c) Soweit der Beschwerdeführer sich insbesondere gegen die Weisung wendet, keine Kraftfahrzeuge zu halten und zu führen, gilt das Folgende:

Die Weisung findet ihre gesetzliche Grundlage in § 68b Abs. 1 Nr. 6 StGB. Es kann im Hinblick auf die letzte Verurteilung des Beschwerdeführers und unter Berücksichtigung der Vorstrafen des Verurteilten, die immer wieder auch Straßenverkehrsdelikte betrafen, kein Zweifel daran bestehen, dass der Verurteilte versucht sein könnte, Kraftfahrzeuge auch künftig zur Begehung von Straftaten zu verwenden. Die Weisung, dass der Beschwerdeführer keine Kraftfahrzeuge halten darf, hält sich nicht nur im Rahmen des Gesetzes, sie ist auch sachgerecht und verhältnismäßig, denn das Halten eines Kraftfahrzeuges erhöht die Gefahr, dass sich der Beschwerdeführer – verführt durch die sofortige Verfügbarkeit eines Fahrzeuges – dazu hinreißen lässt, erneut alkoholisiert mit einem Auto zu fahren.

Allerdings ist umstritten, ob darüber hinaus ein allgemeines Verbot Kraftfahrzeuge zu führen im Wege der Führungsaufsicht angeordnet werden kann. Auch das Kammergericht hat diesbezüglich in der Vergangenheit besorgt, eine solche allgemeine Weisung komme der Entziehung der Fahrerlaubnis gleich und unterlaufe damit die Regelung des § 69 StGB (vgl. u. a. KG, Beschluss vom 8. Oktober 1998 – 5 Ws 572/98 –, juris). Entgegen der von Teilen des Schrifttums und der früher vom Kammergericht vertretenen Ansicht hat u. a. das OLG Frankfurt/M. die Auffassung vertreten, dass es weder verfassungs- noch einfachrechtlich ausgeschlossen sei, auf § 68b Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 StGB auch solche Verbote zu stützen, die einer Entziehung der Fahrerlaubnis gleichkommen (vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 10. August 2010 – 3 Ws 423/10 – Rdn. 9, juris; Stree/Kinzig in: Schönke/Schröder, StGB 29. Aufl. § 68b Rdn. 11). Auf Wortlaut und -sinn der Vorschrift lasse sich eine eingrenzende Auslegung nicht stützen. § 68b Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 StGB erlaubt es gerade zu verbieten, Kraftfahrzeuge oder bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen oder von anderen Fahrzeugen zu halten oder zu führen. Daraus ergebe sich, dass neben einem begrenzten Verbot im Sinne von „Arten von Kraftfahrzeugen“ auch ein umfassendes Verbot im Sinne von alle „Kraftfahrzeuge“ möglich sei. Mithin lasse sich im Wortlaut des Gesetzes gerade keine Stütze für eine nur eingeschränkte Zulässigkeit der Anordnung von Fahrverboten finden (vgl. OLG Frankfurt/M. a. a. O.).

Der Senat stimmt dieser Auffassung zu. Er teilt ferner die Ansicht, dass sich aus dem Gesetzeszweck kein Gebot zur einengenden Auslegung der Vorschrift ableiten lässt (vgl. OLG Frankfurt/M. a. a. O., mit ausführlicher und überzeugender Darstellung).

Auch aus dem systematischen Verhältnis des § 68b Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 StGB auf der einen Seite und von § 69 StGB auf der anderen Seite lässt sich kein grundsätzlicher Vorrang des Erkenntnisverfahrens folgern.

Die Vorschriften über die Führungsaufsicht treten nicht konkurrierend, sondern ergänzend neben die Maßregeln aus § 69 und § 69a StGB. Während die Entziehung der Fahrerlaubnis und die isolierte Sperre für deren Neuerteilung unmittelbar an die begangene Straftat anknüpfen, kommen die Weisungen nach § 68b StGB regelmäßig erst zum Zuge, wenn die sonstigen Einwirkungsmöglichkeiten des Straf- oder Maßregelvollzuges nicht zu einer verbesserten Sozial- und damit auch Legalprognose geführt haben. Deshalb steht ihre Anordnung auch unter dem Vorbehalt von § 62 StGB, während § 69 Abs. 1 Satz 2 StGB die Anordnung dieser Maßregel ausdrücklich einer besonderen Verhältnismäßigkeitsprüfung entzieht.

Auch im Einzelfall ist die Anordnung des umfassenden Verbots zum Führen und Halten von Kraftfahrzeugen im Sinne des § 68b Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 StGB nicht zu beanstanden. Abgesehen davon, dass der Verurteilte, der sich seit dem 19. September 2011 durchgehend in Haft befindet, zurzeit schon deshalb keine Kraftfahrzeuge führen darf, weil er keine Fahrerlaubnis besitzt, ist das weiterführende Verbot, während der Führungsaufsicht Kraftfahrzeuge zu führen auch dann nicht unverhältnismäßig, wenn man berücksichtigt, dass die erteilte Weisung grundsätzlich zu einer faktischen Ausweitung der Sperre für die Erlangung einer Fahrerlaubnis bis zum Ende der Führungsaufsicht führt. Denn: Anders als bei der Maßregel nach § 69a StGB liegt der Sinn der Anordnung nach § 68b Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 StGB nicht bloß darin, einen ungeeigneten Verkehrsteilnehmer vom Führen eines Kraftfahrzeugs abzuhalten, sondern darin, zusätzlich weitere erhebliche Straftaten des Verurteilten unter Verwendung von Kraftfahrzeugen zu erschweren (wie z. B. gewerbsmäßige Kraftfahrzeugdiebstähle und Tankbetrügereien).

Die fragliche Weisung ist auch im Einzelfall nicht unverhältnismäßig. Hierbei ist zunächst zu berücksichtigen, dass die vor der jetzigen Inhaftierung erlittene Strafhaft den Verurteilten nicht von weiteren Straftaten (auch im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen) hatte abhalten können. Auch ist zu bedenken, dass die im Urteil des Amtsgerichts Tiergarten vom 5. März 2012 angeordneten Sperrfrist gemäß § 69a StGB für den Verurteilten faktisch keine Belastung dargestellt hat, da sie komplett in den Zeitraum der Haftverbüßung gefallen ist und in dem nachträglichen Gesamtstrafenbeschluss nicht aufrechterhalten wurde. Schließlich kann die Strafvollstreckungskammer im Rahmen des § 68d StGB Weisungen auch nachträglich abändern. Das heißt, bei begründetem Anlass, etwa wenn der Verurteilte nachweist, dass er konkret beabsichtigt eine Fahrschule zum Erwerb einer Fahrerlaubnis aufzusuchen und die Straßenverkehrsbehörde bereit ist, ihn zur Prüfung zuzulassen, könnte das Verbot auch hinsichtlich einzelner Fahrzeuge oder Fahrzeugarten aufgehoben werden.

03. *) Eine Pflicht zur Vorlage einer Unbedenklichkeitsbescheinigung der Führerscheinbehörde ist für das Verfahren nach § 69a Abs. 7 StGB ge-

setzlich nicht normiert. Eine „unbestrittene Übung der Gerichte im Landgerichtsbezirk“ kann eine solche formelle Voraussetzung nicht begründen.

Landgericht Offenburg,
Beschluss vom 26. Juni 2015 – 3 Qs 75/15 –

Zum Sachverhalt:

Im Strafverfahren [...] erließ das Amtsgericht Kehl gegen G. S. Strafbefehl wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort [...] und verhängte eine Geldstrafe in Höhe von 40 Tagessätzen. Die Fahrerlaubnis wurde G. S. entzogen und der Verwaltungsbehörde untersagt, vor Ablauf von neun Monaten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Diese Entscheidung ist rechtskräftig seit dem 9. Februar 2015.

Mit Schriftsatz vom 4. Mai 2015 [...] stellte G.S. über seinen Verteidiger den Antrag, die Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis aufzuheben. Es wurde u. a. vorgetragen, der Verurteilte habe aus eigener Initiative Verbindung mit der verkehrstherapeutischen Intensivberatung (VIB) aufgenommen und am 2. Februar 2015 ein Rehabilitationsprogramm verkehrstherapeutische Intensivberatung (VIB) bei der TÜV Süd Pluspunkt GmbH begonnen und nach insgesamt neun individuellen Sitzungseinheiten unter Begleitung der Verkehrspsychologischen Beraterin Dipl.-Psychologin W. in O. am 30. März 2015 erfolgreich abgeschlossen. Aus der Teilnahmebescheinigung der Dipl.-Psychologin vom 1. April 2015 ergebe sich, dass von G. S. die persönliche Verantwortung für den aktenkundigen Vorfall der Unfallflucht erkannt und auch emotional verarbeitet worden sei. Bei der Darstellung des Vorfalls zeige er eine emotionale Betroffenheit. Die Auseinandersetzung mit der damaligen Fehlentscheidung sowie die Erfahrung der daraus resultierenden Folgen würden erwarten lassen, dass G. S. vergleichbaren Situation[en] in der Zukunft angemessen begegnen und sich engagiert um verantwortungsbewusstes Handeln bemühen werde. Abschließend gehe Dipl.-Psychologin W. davon aus, dass bei G. S. mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit kein erneutes Fehlverhalten im Straßenverkehr zu erwarten sei.

G. S. habe zudem aufgrund der Gespräche mit der Verkehrspsychologin zur Verbesserung seiner kardiovaskulären Fitness einen Kurs Medizinische Trainingstherapie für zwölf Monate oder länger begonnen.

Mit Verfügung vom 11. Mai 2015 erklärte die Staatsanwaltschaft Offenburg, im Hinblick auf die absolvierte verkehrstherapeutische Intensivberatung der TÜV Süd Pluspunkt GmbH vom 1. April 2015 und unter der Voraussetzung der Vorlage einer Unbedenklichkeitsbescheinigung des Landratsamtes O. werde einer vorzeitigen Aufhebung der Fahrerlaubnis-sperre mit Wirkung vom 25. Juli 2015 nicht entgegengetreten.

Das Amtsgericht Kehl forderte mit Verfügung vom 27. Mai 2015 G. S. auf, eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Landratsamts O. vorzulegen. Mit Schreiben vom 8. Juni 2015 teilte G. S. über seinen Verteidiger mit, dass das Landratsamt bei Straftaten wie dem unerlaubten Entfernen vom Unfallort keine Unbedenklichkeitsbescheinigung ausstelle.

Mit Beschluss des Amtsgerichts Kehl vom 12. Juni 2015 wurde die Sperrfrist für die Erteilung der Fahrerlaubnis gegen den Verurteilten G. S. vorzeitig zum 12. Juni 2015 aufgehoben.

Die Entscheidung über die vorzeitige Aufhebung der Sperre stütze sich auf § 69a Abs. 7 StGB, dessen formelle Voraussetzungen vorlägen.

Gemäß der genannten Vorschrift könne das Gericht die Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis vorzeitig aufheben, wenn Grund zu der Annahme bestehe, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet sei. Solche Tatsachen lägen vor.

Der Verurteilte habe durch Vorlage einer Bescheinigung über die Teilnahme an einer verkehrstherapeutischen Intensivberatung der TÜV Süd Pluspunkt GmbH nachgewiesen, mit nicht unerheblichem Geld- und Zeitaufwand in der Zeit vom 2. Februar 2015 bis 30. März 2015 an einem Nachschulungskurs teilgenommen und erfolgreich über sein Verhalten im Straßenverkehr reflektiert zu haben.

Unter diesen Umständen bestehe hinreichender Grund zu der Annahme, dass der Verurteilte zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet sei. Die Sperre für die Wiedererteilung sei deshalb mit sofortiger Wirkung aufzuheben.

Gegen diesen [...] Beschluss hat die Staatsanwaltschaft Offenburg [...] Beschwerde eingelegt. Die Voraussetzungen für eine Sperrfristabkürzung seien gegenwärtig nicht erfüllt. Das Gericht habe die Tatsachen unzureichend ermittelt, indem es auf die Vorlage einer Unbedenklichkeitsbescheinigung der zuständigen Führerscheinebehörde verzichtet habe. Dies sei aber nach bislang unbestrittener Übung der Gerichte im hiesigen Landgerichtsbezirk eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Frage des vorzeitigen Wegfalls der charakterlichen Ungeeignetheit eines Verurteilten. Weshalb das Amtsgericht gleichwohl von der Einholung einer solchen Bescheinigung abgesehen habe, erschließe sich aus dem angefochtenen Beschluss nicht. Dieser leide damit unter einem erheblichen rechtlichen Mangel. Es werde beantragt, den angefochtenen Beschluss aufzuheben und den Antrag auf Sperrfristabkürzung zurückzuweisen.

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde der Staatsanwaltschaft Offenburg ist unbegründet.

Das Amtsgericht Kehl hat mit zutreffender Begründung, auf die die Kammer zur Vermeidung von Wiederholungen billigend Bezug nimmt, die Sperrfrist vorzeitig aufgehoben.

Die Staatsanwaltschaft selbst hat in einem Vermerk vom 26. Mai 2015 zutreffend dargelegt, dass der Wortlaut von § 69a Abs. 7 StPO keine Einschränkungen auf bestimmte Arten von Verkehrsstraftaten vorsehe. Im vorliegenden Fall unterzog sich der Verurteilte einer speziellen verkehrspsychologischen Einzeltherapie. Der Verurteilte ist Jahrgang 1949 und erstmals strafrechtlich und insbesondere verkehrsstrafrechtlich in Erscheinung getreten. Bei zusammenfassender Würdigung – wie dies im genannten Vermerk auch festgehal-

ten worden ist – kommt deshalb als Einzelfallentscheidung eine Abkürzung der Sperrfrist in Betracht.

Eine Pflicht zur Vorlage einer Unbedenklichkeitsbescheinigung der Führerscheinbehörde ist für das Verfahren nach § 69a Abs. 7 StGB gesetzlich nicht normiert. Eine „unbestrittene Übung der Gerichte im Landgerichtsbezirk“ kann eine solche formelle Voraussetzung nicht begründen.

Umstände, die gegen die Annahme sprechen könnten, dass die ausführlich begründete Erwartung der Verkehrspsychologin, G. S. werde mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit kein erneutes Fehlverhalten im Straßenverkehr zeigen, unzutreffend sei, sind nicht ersichtlich geworden. Vielmehr indizieren der sich aus der Akte ergebende persönliche Hintergrund des Betroffenen und dessen straffreies Vorleben die günstige Prognose. Bei einer solchen Sachlage besteht keine Veranlassung zu weiteren Ermittlungen oder zur Erhebung einer Unbedenklichkeitsbescheinigung.

Da die Führerscheinbehörde ohnehin eine solche Bescheinigung lediglich in Fällen von Trunkenheitsfahrten ausstellt, würde bei anderen Delikten – wie dem vorliegenden unerlaubten Entfernen vom Unfallort – eine Sperrzeitverkürzung nie in Betracht kommen, wenn ausnahmslos die Vorlage eines entsprechenden Dokumentes verlangt würde. Letzteres würde zu einer gesetzeswidrigen Anwendung des § 69a Abs. 7 StGB führen, der sich wie bereits dargestellt, nicht auf Taten beschränkt, die in Zusammenhang mit Alkoholkonsum stehen.

Letztlich müssen die Bewertung der vom Betroffenen begangenen Straftat als solcher und die aus der Straftat selbst abzuleitenden Würdigungen für die Frage der (nicht mehr) gegebenen Ungeeignetheit des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen dem Strafrichter als dessen originäre Aufgabe überlassen bleiben.

Für die Entscheidung nach § 69a Abs. 7 StGB trüge die Vorlage einer Unbedenklichkeitsbescheinigung der Führerscheinbehörde nur dann aussagekräftig bei, wenn – gerade unabhängig von der Ausgangsstraftat – bestätigt würde, dass keine sonstigen Umstände gegen eine Sperrzeitverkürzung sprechen. Dies ist aber nicht der Fall.

Zumindest soweit es bei einem Ausgangsdelikt nicht um eine Trunkenheitstat geht, lassen sich damit aus dem Fehlen einer Unbedenklichkeitsbescheinigung keine validen Folgerungen ableiten.

04. Zum Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO und zur Annahme eines Beweisverwertungsverbotes.

Amtsgericht Zeitz,
Beschluss vom 3. August 2015
– 13 OWi 723 Js 204201/15 –

Aus den Gründen:

Der Betroffene hat gegen den Bußgeldbescheid der Verwaltungsbehörde fristgerecht Einspruch eingelegt.

Mit dem Bußgeldbescheid wird der Betroffene beschuldigt, am 05. 10. 2014 um 16:30 Uhr in Z., Am G., als Führer des PKWs [...] das Kraftfahrzeug unter Wirkung des berauschenden Mittels (Tetrahydrocannabinol 8,3 ng/ml, Methamphetamin 180 ng/ml, Amphetamin 30 ng/ml) geführt zu haben.

Von diesem Vorwurf war der Betroffene freizusprechen, weil ihm die Tat nicht in rechtsstaatlich noch hinzunehmender Weise nachzuweisen ist. Das einzige zum Tatnachweis zur Verfügung geeignete Beweismittel, das Untersuchungsergebnis der Blutprobenentnahme, darf nicht verwertet werden. Eine Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung i. S. d. § 81a Abs. 2 StPO hat es nicht gegeben. Dass kein erkennbarer Versuch stattgefunden hat, den Bereitschaftsrichter zu erreichen, stellt sich insgesamt als nicht frei von Willkür dar.

Das ergibt sich aus Folgendem:

Der Zeuge POM [...] hat] am 05. 10. 2014 dokumentiert, um 16:30 Uhr sei der PKW [...] am G. in Z. festgestellt, angehalten und kontrolliert worden. Fahrzeugführer sei der Betroffene gewesen. Ein freiwilliger Drogenschnelltest habe eine positive Reaktion auf Einnahme von Methamphetamin und Amphetamin ergeben. Der Betroffene sei belehrt worden und zwecks Blutprobenentnahme zum Klinikum Z. verbracht worden. Der Blutprobenentnahme habe der Betroffene nicht zugestimmt. Die Anordnung sei daher aufgrund Gefahr im Verzuge durch den Zeugen erfolgt (...).

Der Zeuge [...] ordnete die Blutprobenentnahme gem. § 81a StPO an (...).

Bei der Untersuchung wurden folgende Substanzen nachgewiesen (...):

Cannabinoidbestätigung:

Serum: Tetrahydrocannabinol 8,3 ng/ml und

THC-Metabolite

11-Hydroxy-THC 4,3 ng/ml

THC-Carbonsäure 120 ng/ml

Bestätigung für Amphetamine:

Serum: Amphetamin 30 ng/ml

Methamphetamin 180 ng/ml

Ausweislich des Dienstplans für den gemeinsamen richterlichen Bereitschaftsdienst der Amtsgerichte Naumburg, Weißenfels und Zeitz stand am Sonntag, 05. 10. 2014, RiAG [...] AG Zeitz, von 08:30 Uhr bis 21:00 Uhr als Bereitschaftsrichter zur Verfügung (...).

Der Zeuge [...] hat zur Frage nach Gefahr im Verzuge angegeben:

„Zur Frage der Anordnung der Blutprobenentnahme können durch Unterzeichner keine Angaben mehr gemacht werden. Im Laufe der letzten Monate und Jahre wurden ständig neue Weisungen und Verfügungen der StA und Richterschaft bzw. durch die Polizeidirektionen erlassen, sodass es dem Unterzeichner sichtlichweg unmöglich ist, zum heutigen Zeitpunkt nachzuvollziehen, welche Verfügung oder Weisung zum Tatzeitpunkt Gültigkeit besaß. In der Regel wird und wurde auch in der Vergangenheit bei fehlender Zustimmung des Beschuldigten/Betroffenen durch den handelnden Beamten der Diensthabende des RK

Zeit darüber informiert, welcher dann den Bereitschaftsstaatsanwalt bzw. den Bereitschaftsrichter telefonisch in Kenntnis setzt, sofern ein solcher erreichbar ist. Ob dies im vorliegenden Fall geschehen ist, kann durch Unterzeichner nicht negiert oder bestätigt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zumindest der Diensthabende des RK Zeitz benachrichtigt wurde.

Evtl. hat zum Tatzeitpunkt sogar eine Weisung oder Verfügung existiert, die von vornherein am Wochenende einen richterlichen Eildienst ausschloss. Dies kann durch Unterzeichner jedoch nicht mit Gewissheit gesagt werden. Aktuell ist es definitiv so, dass die Erreichbarkeit des Bereitschaftsrichters in der Zeit von 21:00 Uhr bis 05:00 Uhr per Weisung nicht gegeben ist, sodass immer von ‚Gefahr im Verzuge‘ auszugehen ist. Warum eine solche Weisung existiert, ist für den Unterzeichner ebenso nicht nachvollziehbar. Außerdem gibt es genügend Beispiele dafür, dass Bereitschaftsrichter tel. nicht erreichbar sind, obwohl sie dies laut Zeitangabe sein müssten.

Weiteres kann durch Unterzeichner nicht angegeben werden. In Zukunft wird der Unterzeichner immer persönlich und zu jeder Zeit versuchen, den Bereitschaftsrichter bzw. den Bereitschaftsstaatsanwalt zu erreichen, wie es der § 81a Abs. 2 StPO vorschreibt.“ (...)

Der Zeuge POK [...] hat vermerkt:

„Zur Frage, ob durch Unterzeichner versucht wurde, den richterlichen Bereitschaftsdienst zwecks der Blutprobenentnahme zu erreichen, kann dieser zum jetzigen Zeitpunkt keinerlei Angaben mehr tätigen. Es konnten keine Aufzeichnungen bekannt gemacht werden, wo vermerkt wurde, ob durch Unterzeichner versucht wurde, den richterlichen Eildienst zu erreichen.“

Im Laufe der letzten Jahre gab es ständig neue Verfügungen bzw. Weisungen der Richterschaft und Staatsanwaltschaft bzw. Polizeidirektionen, wie es mit der Informationspflicht des richterlichen Eildienstes zu handeln gewesen ist. Welche der Verfügungen zum damaligen Zeitpunkt bestanden, kann durch Unterzeichner nicht nachvollzogen werden.

Weitere Angaben können nicht getätigt werden.“

Eine Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung bestand objektiv nicht. Ein Bereitschaftsrichter stand zur Verfügung. Anhaltspunkte dafür, dass die richterliche Anordnung ohne Aktenvorlage von vornherein verweigert worden wäre, sind weder dokumentiert noch sonst auch nur ansatzweise ersichtlich. Eine fernmündliche richterliche Anordnung war nicht nur nicht von vornherein ausgeschlossen, sondern wäre mit hoher Wahrscheinlichkeit sogleich erfolgt. Es handelte sich um einen überschaubaren und einfachen Sachverhalt, die Fahrerlosigkeit des Betroffenen stand außer Frage, und es gab aufgrund des Ergebnisses des Drogenschnelltests Drogenbeeinflussung, die den Verdacht einer Straftat oder einer Ordnungswidrigkeit begründeten.

Es ist nichts dokumentiert, aus dem entnommen werden könnte, dass es einen Versuch gegeben hätte, den Bereitschaftsrichter zu erreichen. Es liegt vielmehr auf der Hand, dass es einen solchen Versuch auch nicht gegeben hat, denn es ist davon auszugehen, dass dann der Bereitschaftsrichter erreicht worden wäre und die Blutprobenentnahme fernmündlich angeordnet hätte.

Das Unterbleiben des Versuchs stellt sich im konkreten Fall als nicht frei von Willkür dar und führt zum Beweisverwertungsverbot. Von einem Beweisverwertungsverbot ist nur dann auszugehen, wenn einzelne Rechtsgüter durch Eingriffe fern jeder Rechtsgrundlage so massiv beeinträchtigt werden, dass dadurch das Ermittlungsverfahren als ein nach rechtsstaatlichen Grundsätzen geordnetes Verfahren nachhaltig geschädigt wird und folglich jede andere Lösung als die Annahme eines Verwertungsverbots unerträglich wäre. Ein solcher Ausnahmefall liegt vor bei bewusster und zielgerichteter Umgehung des Richtervorbehalts sowie bei willkürlicher Annahme von Gefahr im Verzug oder bei Vorliegen eines gleichwertigen, besonders schwerwiegenden Fehlers (OLG Schleswig, Beschluss vom 23.12.2009 – 2 Ss OWi 153/09 –, BeckRS 2010, 26145).

Vorliegend hat sich der Zeuge entweder gar nicht um den Richtervorbehalt gekümmert oder er wurde durch fehlerhafte Anweisungen seiner Vorgesetzten zur Erreichbarkeit der Richter davon abgehalten, sich um die richterliche Anordnung zu bemühen. Die Ignorierung des Richtervorbehalts stellt einen ein Beweisverwertungsverbot begründenden Umstand dar; werden Polizeibeamte durch fehlerhafte Anweisungen davon abgehalten, sich um die richterliche Anordnung zu bemühen, stellt dies nach Auffassung des Gerichts einen gleichwertigen, besonders schwerwiegenden Fehler dar.

05. Fordert die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 FeV die Vorlage eines fachärztlichen Fahreignungsgutachtens, hat sie dem Betroffenen in der Beibringungsanordnung außer den Tatsachen, die die Eignungsbedenken begründen, und der Fachrichtung des Arztes, der die Begutachtung durchführen soll, auch die zu untersuchende Fragestellung so mitzuteilen, dass der Betroffene unter Einbeziehung der weiteren Darlegungen in der Beibringungsanordnung zweifelsfrei erkennen kann, welche Problematik in welcher Weise geklärt werden soll, und er in der Lage ist zu beurteilen, ob die Aufforderung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist.

Bundesverwaltungsgericht,
Beschluss vom 5. Februar 2015 – 3 B 16/14 –

Aus den Gründen:

Nach dem Tod des Klägers haben seine Prozessbevollmächtigte (§ 173 Satz 1 VwGO i. V. m. §§ 239,

246 ZPO) und der Beklagte den Rechtsstreit übereinstimmend in der Hauptsache für erledigt erklärt. Danach ist das Verfahren entsprechend § 92 Abs. 3 Satz 1 VwGO i. V. m. § 125 Abs. 1 Satz 1 und § 141 Satz 1 VwGO einzustellen. Die im Verfahren ergangenen Urteile sind gemäß § 173 Satz 1 VwGO i. V. m. § 269 Abs. 3 Satz 1 Halbs. 2 ZPO für unwirksam zu erklären.

2 Über die Kosten des Verfahrens ist gemäß § 161 Abs. 2 Satz 1 VwGO nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung des bisherigen Sach- und Streitstandes zu entscheiden. Danach ist es hier angemessen, dass diese Kosten vom Beklagten getragen werden; er wäre voraussichtlich unterlegen.

3 1. Der Kläger hatte sich gegen die auf § 11 Abs. 8 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) gestützte Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen A, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, DIE, D, DE, M, L, T/S gewandt. Sie war vom Beklagten unter Anordnung des Sofortvollzugs im Oktober 2010 verfügt worden, nachdem der Kläger der auf § 46 Abs. 3 i. V. m. §§ 11, 13 und 14 FeV gestützten Aufforderung vom 8. Februar 2010 nicht nachgekommen war, ein Fahreignungsgutachten eines Facharztes für Neurologie und Psychiatrie beizubringen. Der Beklagte hatte diese Aufforderung mit verschiedenen ihm von der Polizei mitgeteilten Vorkommnissen begründet (Kreislaufzusammenbruch und Krampfanfall; Notruf des Klägers bei der Polizei, dass fremde Personen in seiner Wohnung seien, die sich „wie Pantomime“ bewegten; wiederholtes Auffälligerwerden des Klägers unter erheblicher Alkoholeinwirkung); deshalb sei nun generell zu überprüfen, ob der Kläger noch geeignet sei, am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen. Es sei zur Frage Stellung zu nehmen, ob eine Erkrankung vorliege, die die Kraftfahreignung des Klägers gegebenenfalls einschränke oder sogar ausschließe. Die gegen die Fahrerlaubnisentziehung nach erfolglosem Widerspruchsverfahren erhobene Anfechtungsklage hat das Verwaltungsgericht abgewiesen. Diese Entscheidung hat das Berufungsgericht geändert und die angegriffenen Bescheide aufgehoben. Zwar habe hinreichender Anlass bestanden, die Fahreignung des Klägers durch einen Facharzt für Neurologie und Psychiatrie begutachten zu lassen, doch habe die Aufforderung zur Vorlage des Gutachtens nicht den formellen Anforderungen von § 11 Abs. 6 FeV genügt. Das Untersuchungsthema müsse bereits in der gegenüber dem Betroffenen ergehenden Beibringungsanordnung konkretisiert werden. Hier sei die gebotene Eingrenzung und Begründung des Untersuchungsthemas aber weder in der an den Kläger gerichteten Aufforderung vom 8. Februar 2010 noch in den Übersendungsschreiben an die vom Kläger daraufhin benannten Fachärzte erfolgt; in jenen Schreiben habe der Beklagte als klärungsbedürftig nur die Fragen benannt, ob beim Kläger eine Krankheit vorliege, die nach Anlage 4 zur FeV dessen Fahreignung in Frage stelle und ob der Kläger (wieder) in der Lage sei, den Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen gerecht zu werden. Keiner abschließenden Klärung bedürfe, ob bei der Gutachtensanforderung

stets die genaue(n) Nummer(n) der Anlage 4 zur FeV festzulegen sei(en). Hier habe, wie der Beklagte im Berufungsverfahren klargestellt habe, lediglich begutachtet werden sollen, ob der Kläger an einer neurologischen oder psychischen Erkrankung im Sinne der Nummern 6 und 7 leide. Es wäre ihm unschwer möglich gewesen, die gemäß § 11 Abs. 6 FeV vorzugebende Fragestellung auch bereits im Verwaltungsverfahren weiter einzugrenzen. Der Betroffene habe auch nicht aufgrund des in der Anordnung mitgeteilten Sachverhalts unzweideutig erkennen können, worauf sich die Untersuchung beziehen solle. Im Aufforderungsschreiben seien mehrere Sachverhalte dargestellt worden, die unter verschiedenen Gesichtspunkten Eignungszweifel begründen könnten (Nr. 7.6: Psychose; Nr. 6.4: kreislaufabhängige Störung der Hirntätigkeit; Nrn. 8.1 bzw. 8.3: Alkohol). Jedenfalls bei einer Fallgestaltung, in der mehrere eignungs ausschließende Störungen in Betracht kämen, sei es unabdingbar, dass die Fahrerlaubnisbehörde selbst, etwa durch Zuordnung zu einer konkreten Ziffer der Anlage 4 zur FeV verlaublich, unter welchem Gesichtspunkt sie den geschilderten Sachverhalt für bedenklich hinsichtlich der Fahreignung halte.

2. Der Antrag des Beklagten, die Revision gegen dieses Urteil des Berufungsgerichts wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zuzulassen, wäre voraussichtlich ohne Erfolg geblieben.

a) Die nach Auffassung des Beklagten in einem Revisionsverfahren klärungsbedürftigen Fragen, ob

die Fragestellung einer Gutachtensanordnung nach § 11 FeV bei unbekanntem Krankheitsbild auf Ziffern bzw. Unterziffern der Anlage 4 zur FeV präzisiert werden darf;

bejahendenfalls, die Fahrerlaubnisbehörde bei Verdacht auf mehrere eignungs ausschließende Störungen im Rahmen der Gutachtensanordnung verpflichtet ist, neben der genauen Angabe der Fachrichtung des Arztes die Fragestellung auf Ziffern bzw. Unterziffern der Anlage 4 zur FeV zu präzisieren;

sich die Fahrerlaubnisbehörde zur Konkretisierung der Fragestellung des öffentlichen Gesundheitsdienstes bedienen darf?

wären nicht geeignet, die Zulassung der Revision wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache zu rechtfertigen.

Diese Fragen zielten auf die Auslegung von § 11 Abs. 6 Satz 1 und 2 FeV; dort sind die formellen Anforderungen an die Aufforderung zur Beibringung eines Fahreignungsgutachtens geregelt. Nach dieser Bestimmung legt die Fahrerlaubnisbehörde unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalles und unter Beachtung der Anlagen 4 und 5 zur FeV in der Anordnung zur Beibringung des Gutachtens fest, welche Fragen im Hinblick auf die Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu klären sind (Satz 1); die Behörde teilt dem Betroffenen unter Darlegung der Gründe für die Zweifel an seiner Eignung und unter Angabe der für die Untersuchung in Betracht

kommenden Stelle oder Stellen mit, dass er sich innerhalb einer von ihr festgelegten Frist auf seine Kosten der Untersuchung zu unterziehen und das Gutachten beizubringen hat; sie teilt ihm außerdem mit, dass er die zu übersendenden Unterlagen einsehen kann (Satz 2).

- 7 b) Der Sache nach wäre es dem Beklagten mit seinen beiden ersten (Teil-)Fragen um eine Präzisierung gegangen, wie weit die nach § 11 Abs. 6 Satz 1 FeV gebotene Konkretisierung der durch Begutachtung zu klärenden Fragestellung gegenüber dem Betroffenen gehen darf bzw. gehen muss. Diese Fragen hätten sich hier nur hinsichtlich der Aufforderung gestellt, ein fachärztliches Gutachten vorzulegen (§ 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 FeV).
- 8 Für deren Beantwortung hätte es aber, soweit sie entsprechend § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO fallübergreifend sein soll, nicht erst der Durchführung eines Revisionsverfahrens bedurft. Die Anforderungen, die an die Konkretisierung des Untersuchungsthemas bei der Aufforderung zur Beibringung eines fachärztlichen Gutachtens nach § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 FeV abstrakt zu stellen sind, erschließen sich unmittelbar aus dem Wortlaut sowie dem Sinn und Zweck von § 11 Abs. 6 Satz 1 und 2 FeV. Der Betroffene soll durch die Mitteilung der zu begutachtenden Fragestellung, die ebenso wie die Angabe der Gründe, die Zweifel an der Fahrtauglichkeit begründen sowie der Fachrichtung des zur Begutachtung einzuschaltenden Facharztes bereits in der an ihn gerichteten Beibringungsanordnung zu erfüllen hat, in die Lage versetzt werden, sich innerhalb der nach § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV zu bestimmenden Frist zur Vorlage dieses Gutachtens ein Urteil darüber zu bilden, ob die Aufforderung zu dessen Beibringung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2005 – 3 C 21.04 – Buchholz 442.10 § 2 StVG Nr. 11 S. 6 m. w. N. [= BA 2006, 52]). Davon hängt es ab, ob sich der Betroffene dieser Aufforderung verweigern kann, ohne befürchten zu müssen, dass ihm die Fahrerlaubnisbehörde bei nicht fristgerechter Vorlage des Gutachtens unter Berufung auf § 11 Abs. 8 FeV seine Fahrerlaubnis entzieht. Ebenso wenig ist es zu beanstanden, wenn das Berufungsgericht außerdem darauf abstellt, dass sich der Betroffene nur bei genauer Kenntnis der Fragestellung darüber schlüssig werden könne, ob er sich – unbeschadet der Rechtmäßigkeit der Anordnung – der mit einer Exploration voraussichtlich verbundenen Offenlegung von Details aus seiner Privatsphäre aussetzen will. Schließlich nimmt das Berufungsgericht zu Recht an, dass die Mitteilung der konkreten Fragestellung an den Betroffenen auch deshalb geboten ist, um ihm die Prüfung zu ermöglichen, ob die an den/die Gutachter mitgeteilte(n) Frage(n) mit der Beibringungsanordnung identisch sind und sich die Begutachtungsstelle daran hält (ebenso wie das Berufungsgericht: OVG Magdeburg, Beschluss vom 16. April 2012 – 3 M 527/11 – NJW 2012, 2604 = juris Rn. 4 [= BA 2013, 42]; vgl. auch VGH München, Beschluss vom 15. November 2010 – 11 C 10.2329 – juris Rn. 37 f.; sowie Dauer, in: Hent-

schel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 11 FeV Rn. 42 f.).

Hinsichtlich des genauen Grades der Konkretisierung, die die von der Fahrerlaubnisbehörde festzulegende und mitzuteilende Fragestellung aufweisen muss, kommt es ausgehend von diesen abstrakten Anforderungen auf die besonderen Umstände jedes Einzelfalls an. Das kann ebenfalls unmittelbar aus § 11 Abs. 6 Satz 1 FeV entnommen werden, der anordnet, dass die Fahrerlaubnisbehörde die Festlegung der zu klärenden Fragen unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalls vorzunehmen hat. Der Beibringungsanordnung muss sich – mit anderen Worten – zweifelsfrei entnehmen lassen, welche Problematik auf welche Weise geklärt werden soll. Das verbietet zugleich eine generalisierende Aussage darüber, ob die Fahrerlaubnisbehörde stets bereits im Rahmen der Beibringungsanordnung genau die entsprechende(n) Nummer(n) der Anlage 4 zur FeV angeben muss. Eine Vorgabe, die für die Begutachtung maßgebliche Nummer der Anlage 4 zur FeV festzulegen, hat auch das Berufungsgericht nicht gemacht, sondern dies offengelassen. Ebenso wenig lässt sich von vornherein ausschließen, dass sich die vom Gutachter zu klärende Frage, selbst wenn sie nicht konkret ausformuliert ist, dennoch mit hinreichender Deutlichkeit den Gründen entnehmen lassen kann, mit denen die Behörde ihre Eignungsbedenken dargelegt hat. Unter welchen Voraussetzungen das anzunehmen ist, bestimmt sich gleichermaßen nach den jeweiligen tatsächlichen Gegebenheiten.

Bei einer Durchführung des vom Beklagten erstrebten Revisionsverfahrens wäre im Übrigen von den mit zulässigen und begründeten Verfahrensrügen nicht in Frage gestellten tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts auszugehen gewesen. Danach war dem Kläger hier selbst bei einer Gesamtschau der Beibringungsanordnung mit den Schreiben an die in Aussicht genommenen Gutachter und unter Berücksichtigung des dort mitgeteilten Sachverhalts nicht ohne Weiteres erkennbar, unter welchen Gesichtspunkten die Fahrerlaubnisbehörde Eignungszweifel durch die Begutachtung aufklären wollte. Insoweit verhält es sich hier anders als in dem Fall, der dem Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 15. November 2010 – 11 C 10.2329 – (juris Rn. 37 f.) zugrunde lag, und auf den sich der Beklagte daher in der Beschwerde zu Unrecht beruft, um eine „Divergenz“ zu dessen Rechtsprechung darzulegen. Festgestellt hat das Berufungsgericht darüber hinaus, dass es dem Beklagten unschwer möglich gewesen wäre, die gemäß § 11 Abs. 6 Satz 1 FeV vorzuziehende Fragestellung auf die aus seiner Sicht tatsächlich klärungsbedürftigen Fahreignungsmängel – neurologische oder psychische Erkrankung im Sinne der Nummern 6 und 7 der Anlage 4 zur FeV – einzuschränken.

Ansonsten hat sich die Begründung der Nichtzulassungsbeschwerde weitgehend darin erschöpft, dass der Beklagte in der Art einer Revisionsbegründung dargelegt hat, weshalb aus seiner Sicht die Fragestellung hinreichend konkret war und die Bewertung des Beru-

fungsgerichts damit unzutreffend ist. Das wird den Anforderungen, die an die Begründung der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache zu stellen sind, nicht gerecht. Deshalb sei nur ergänzend darauf hingewiesen, dass das Argument des Beklagten, die dem Kläger in der Gutachtensanforderung vom 8. Februar 2010 mitgeteilte Fragestellung entspreche der aktuellen Erlasslage (Erlass des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden Württemberg zur Einführung des neuen Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts vom 22. Dezember 1998) und den von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin herausgegebenen in den Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahrereignungsbegutachtung (3. Aufl. 2013) aufgeführten „Musterfragen“, aus mehreren Gründen nicht verfehlt. Zum einen wird in der Beschwerdebeurteilung die dem Kläger in der Beibringungsanordnung vom 8. Februar 2010 mitgeteilte Fragestellung nicht zutreffend wiedergegeben; sie lautete (lediglich) wie folgt: „... ist zu der Frage Stellung zu nehmen, ob bei Ihnen eine Erkrankung vorliegt, die die Kraftfahreignung ggf. einschränkt oder sogar ausschließt“. Außerdem wird in diesem Schreiben als Rechtsgrundlage für die Anforderung des fachärztlichen Gutachtens keineswegs nur § 11 FeV aufgeführt; genannt werden dort zusätzlich noch § 13 FeV (Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik) sowie § 14 FeV (Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel). Damit ist zugleich der Hinweis in der Beschwerdebeurteilung nicht tragfähig, die im Schreiben angegebene Rechtsgrundlage habe zu der vom Berufungsgericht vermissten Eingrenzung der Fragestellung geführt. Im Übrigen hat die Beschwerde den Umstand außer Acht gelassen, dass sich sowohl die im genannten Erlass als auch in den „Begutachtungsleitlinien“ formulierten Fragestellungen nicht als feste Vorgaben, sondern ausdrücklich nur als Empfehlungen verstehen (vgl. Nr. 2.6 des Erlasses: „Empfehlung für die behördlichen Fragestellungen im ärztlichen bzw. medizinisch-psychologischen Gutachten nach § 11 Abs. 6 FeV“ sowie S. 58 der „Beurteilungskriterien“: „Empfehlung für einen einheitlichen Katalog von Fragestellungen“). Abgesehen davon sehen auch diese Empfehlungen im Zusammenhang mit der Anforderung eines ärztlichen Gutachtens nach § 11 Abs. 2 FeV nach dem Wort „Erkrankung“ einen Klammerzusatz vor, sodass offensichtlich konkretisierende Hinweise zu den in Betracht kommenden Krankheiten gemacht werden sollen (zweifelnd, ob die „Musterfragen“ den Anforderungen an eine hinreichende Eingrenzung des Untersuchungsthemas genügen auch Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. 2013, § 11 FeV Rn. 42).

12 Ebenso wenig kann sich der Beklagte gegenüber dem Berufungsgericht auf den in der Beschwerde angeführten Aufsatz von Geiger (ZVS 2013, 260 ff.) stützen. Diesem Aufsatz kann nicht die Auffassung entnommen werden, dass den formellen Anforderungen

von § 11 Abs. 6 Satz 1 FeV mit der Benennung der Fachrichtung des als Gutachter einzuschaltenden Facharztes Genüge getan ist. Zwar heißt es dort, dass es, soweit die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines fachärztlichen Gutachtens gemäß § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 FeV anordne, die hinreichende Bestimmtheit der Anordnung grundsätzlich die genaue Angabe der Fachrichtung des Arztes fordere, bei dem die gebotene Untersuchung erfolgen könne. Doch wird im Anschluss daran weiter ausgeführt, dass es zur Rechtmäßigkeit einer Gutachtensanordnung gehöre, dass dem betroffenen Fahrerlaubnisinhaber die konkrete Fragestellung mitgeteilt werde (Geiger, ZVS 2013, 260 <261>). Dabei geht der Autor davon aus, dass es nicht genüge, undifferenziert nach dem Vorliegen von Krankheiten oder Mängeln nach den Anlagen 4 oder 5 zur FeV zu fragen. Vielmehr seien die Krankheit oder der Mangel genau zu benennen, wobei regelmäßig auf die Bezeichnung in der entsprechenden Anlage abzustellen sei (Geiger, ZVS 2013, 189).

13 c) Die dritte vom Beklagten aufgeworfene Frage, ob sich die Fahrerlaubnisbehörde zur Konkretisierung der durch die Begutachtung zu klärenden Frage(n) des öffentlichen Gesundheitsdienstes bedienen darf, hätte sich nicht entscheidungserheblich gestellt; deshalb wäre ihre Beantwortung im Revisionsverfahren auch nicht zu erwarten gewesen. Auch diese Frage hätte somit nicht auf die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO geführt.

14 Die vom Beklagten im Berufungsverfahren abgegebene Stellungnahme (...) zeigt nach den Feststellungen des Berufungsgerichts, er sei davon ausgegangen, dass sich die durchzuführende Untersuchung auf Krankheitsbilder der Anlage 4 Nummern 6 (Krankheiten des Nervensystems) und 7 zur FeV (Psychische - geistige - Störungen) zu beschränken habe. Der Beklagte war danach – wie das Berufungsgericht weiter festgestellt hat (...) – zu einer Eingrenzung des Untersuchungsauftrags auch ohne eine Einbeziehung des öffentlichen Gesundheitsdienstes, gegen die er nun unter anderem datenschutzrechtliche Bedenken geltend macht, in der Lage und hätte dem Kläger diese konkretisierte Fragestellung damit auch in der Beibringungsanordnung mitteilen können und – ausgehend von den Feststellungen des Berufungsgerichts zu dessen mangelnden Erkenntnismöglichkeiten – auch mitteilen müssen. Eine weitergehende Eingrenzung des Gutachtenauftrags auf Unternummern der Anlage 4 zur FeV, zu der sich der Beklagte nach seinem Vortrag nicht in der Lage gesehen hat, hat das Berufungsgericht im vorliegenden Fall nicht für notwendig erachtet.

06. Nach strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), die auf einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss beruht, ist im Wiedererteilungsverfahren unabhängig von der bei der Verkehrsteilnahme vorgelegenen Blutalko-

holkonzentration die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen (Änderung der Rechtsprechung).

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Urteil vom 17. November 2015 – 11 BV 14.2738 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin erstrebt die Neuerteilung der Fahrerlaubnis der Klasse B.

Ihr war am 29. Juli 1965 die Fahrerlaubnis der Klasse 3 (alt) erteilt worden. Mit Urteil vom 11. Februar 2014 verurteilte sie das Amtsgericht Amberg wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (Blutalkoholkonzentration – BAK 1,28 ‰), entzog ihr die Fahrerlaubnis und ordnete eine Sperre von noch drei Monaten (bis 11.05.2014) an. Dem Urteil zufolge war die Klägerin am 14. Juni 2013 mit einem Pkw mindestens 500 m auf öffentlichen Straßen gefahren, obwohl sie infolge vorangegangenen Alkoholgenusses fahruntüchtig war. Aus der Tat ergebe sich, dass die Klägerin zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sei. Eine Sperre von noch drei Monaten sei erforderlich, aber auch ausreichend, um die Klägerin so nachhaltig zu beeindrucken, dass sie die zum Führen von Kraftfahrzeugen notwendige charakterliche Eignung wiedergewinne. Die von der Polizei am Tattag am Unfallort durchgeführte Messung hatte eine Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,72 mg/l ergeben. Der Führerschein der Klägerin war bereits am Tattag sichergestellt worden.

Mit Schreiben vom 18. März 2014 informierte die Fahrerlaubnisbehörde die Klägerin darüber, dass sie einen Neuerteilungsantrag frühestens drei Monate vor Ablauf der Sperrfrist stellen könne und dass in ihrem Falle vor der Durchführung der ggf. erforderlichen medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) ein Abstinenznachweis erbracht werden müsse.

Am 19. März 2014 beantragte die Klägerin die Neuerteilung der Fahrerlaubnis der Klasse B. Auf die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen BE und C1E verzichtete sie unter dem 3. Juni 2014.

Mit Schreiben vom 30. September 2014 forderte die Fahrerlaubnisbehörde die Klägerin gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d i. V. m. Buchst. a FeV zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens auf. Es sei zu klären, ob zu erwarten sei, dass die Klägerin auch zukünftig ein (Kraft-)Fahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde und/oder als Folge eines unkontrollierten Alkoholkonsums Beeinträchtigungen vorlägen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs der Gruppe 1 (hier: Klasse B) infrage stellten.

Bereits am 3. September 2014 hatte die Klägerin beim Verwaltungsgericht Regensburg Klage auf Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klasse B erheben lassen. [...] Das Verwaltungsgericht wies die Klage mit Urteil vom 4. November 2014 ab. [...] Gegen das Urteil richtet sich die vom Verwaltungsgericht wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassene Berufung der Klägerin. [...]

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung bleibt ohne Erfolg. Die Klägerin hat keinen Anspruch auf Erteilung einer Fahrerlaubnis (§ 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO). Die Fahrerlaubnisbehörde musste – wie durch die Gutachtensanordnung vom 30. September 2014 geschehen – die Erteilung der Fahrerlaubnis an die Klägerin von der Vorlage eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens über die Frage abhängig machen, ob zu erwarten sei, dass sie erneut unter (unzulässig hohem) Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führen werde.

1. [...] Auch bei der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung in einem Strafverfahren kann die Fahrerlaubnisbehörde grundsätzlich von den für die Fahreignung relevanten strafgerichtlichen Feststellungen ausgehen, sofern nicht ausnahmsweise gewichtige Anhaltspunkte für deren Unrichtigkeit bestehen (vgl. BayVGH, B. v. 13.02.2015 – 11 ZB 14.1452 – NJW 2015, 2988 Rn. 10). Letztere bestehen hier nicht. Das Beweisergebnis des Strafverfahrens hat die Klägerin nicht substantiiert in Frage gestellt.

Das Strafgericht hat der Klägerin hier die Fahrerlaubnis wegen Ungeeignetheit, die sich aus der Tat ergebe, entzogen; dass es gleichzeitig ausgeführt hat, eine Sperre von noch drei Monaten sei erforderlich, aber auch ausreichend, um die Klägerin so nachhaltig zu beeindrucken, dass sie die zum Führen von Kraftfahrzeugen notwendige charakterliche Eignung wiedergewinne, kann die Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund des Erfordernisses der strafgerichtlichen Überzeugung der Fahreignung letztlich nicht in Frage stellen. Zwar kann auch im Wiedererteilungsverfahren von den Feststellungen im Strafverfahren ausgegangen werden (vgl. BayVGH, B. v. 13.02.2015 a. a. O. Rn. 10 m. w. N.). Allein der Ablauf der Sperrfrist hat jedoch nicht zur Folge, dass die Fahrerlaubnisbehörde von der (wiedergewonnenen) Fahreignung ausgehen müsste, solange die Tat im Fahreignungsregister noch nicht getilgt ist (vgl. hierzu § 29 StVG). Denn Voraussetzung hierfür ist eine hinreichende Stabilität der Änderung des Trinkverhaltens (vgl. Nr. 8.2 der Anlage 4 zur FeV). Darüber hat die Fahrerlaubnisbehörde ggf. nach Einholung eines Gutachtens (vgl. auch 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV) zu entscheiden. In soweit geht von der strafgerichtlichen Entscheidung keine Bindungswirkung aus. Die Aussage des Strafgerichts zur Wiedergewinnung der Fahreignung reflektiert im Übrigen nur die bisher weitgehend geübte Rechtspraxis.

Zwar kann entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts die streitgegenständliche Gutachtensbeibringungsanordnung hier nicht auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gestützt werden (2.). Die Fahrerlaubnisbehörde war jedoch gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV verpflichtet, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen (hierzu 3.).

2. Es liegt hier kein Fall vor, der nach der Rechtsprechung des Senats eine allein auf § 13 Satz 1 Nr. 2

Buchst. a Alt. 2 FeV gestützte Gutachtensanordnung rechtfertigt. Hiernach ist ein medizinisch-psychologisches Gutachten anzuordnen, wenn sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen. Diese Tatsachen müssen im Erteilungsverfahren im Zeitpunkt der Beibringungsanordnung, des Erlasses eines etwaigen Bescheids und im Fall der Klage zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung vorliegen. Alkoholmissbrauch ist dabei im fahrerlaubnisrechtlichen Sinn der Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung zu verstehen und meint den Fall, dass das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können (vgl. z.B. BayVGH, U. v. 02.12.2011 – 11 B 11.246 – SVR 2012, 236; OVG NW, B. v. 14.11.2013 – 16 B 1146/13 – Blutalkohol 51, 36 m.w.N.). Hierfür reicht es nicht aus, dass die Klägerin bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,28 ‰ mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilgenommen hat.

Der Senat hält daran fest, dass ein anderes Verständnis der Systematik des § 13 FeV zu einem Wertungswiderspruch zu § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV führen würde, wonach entweder wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss oder das Führen eines Fahrzeugs mit einer BAK von 1,6 ‰ oder mehr oder einer AAK von 0,8 mg/l oder mehr Voraussetzung für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung sind. Daher müssen in den Fällen einer Gutachtensanordnung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV zusätzliche Tatsachen vorliegen, die für die Annahme von Alkoholmissbrauch sprechen, d.h. es müssen zur einmaligen Trunkenheitsfahrt mit weniger als 1,6 ‰ BAK bzw. 0,8 mg/l AAK Umstände hinzutreten, denen eine annähernd gleich starke Aussagekraft dafür zukommt, dass der Betroffene den Konsum von Alkohol und das Fahren nicht zu trennen vermag (vgl. BayVGH, B. v. 25.10.2010 – 11 ZB 08.3166 – juris Rn. 13).

Solche Tatsachen können nach der Rechtsprechung des Senats z.B. bei Berufskraftfahrern vorliegen, bei denen naturgemäß die Wahrscheinlichkeit der alkoholisierten Straßenverkehrsteilnahme höher ist (vgl. z.B. BayVGH, U. v. 02.12.2011 – 11 B 11.246 – SVR 2012, 236). Ferner kann auch sonstiger Kontrollverlust in Zusammenhang mit Alkoholkonsum eine Tatsache darstellen, die auf fehlendes Trennungsvermögen schließen lässt, etwa bei unkontrolliert aggressivem Verhalten Dritten gegenüber (vgl. BayVGH, B. v. 06.12.2012 – 11 CS 12.2173 – juris), bei offensichtlicher Fahrbereitschaft unter signifikanter Alkoholkonzentration (vgl. BayVGH, B. v. 22.09.2008 – 11 C 08.2341 – juris) oder bei nahezu täglichen Autofahrten (BayVGH, B. v. 30.11.2006 – 11 CS 06.1092, 11 C 06.1093 – juris). Im Fall der Klägerin liegen solche Umstände nicht vor. Weder die Tatsache, dass sie Melissegeist in großen Mengen vorhält, noch die Vermutung, dass sie evtl. Melissegeist zur Berausung missbrauchen könnte, sind als ausreichende Zusatzfakten (neben der Trunkenheitsfahrt mit 1,28 ‰) für die Anwendung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2

FeV anzusehen. Auch ein Spiegeltrinken, bei dem im Übrigen (Verdacht auf) Alkoholabhängigkeit (Typ C) vorläge, was allenfalls zur Anordnung eines ärztlichen Gutachtens nach § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV führen müsste, kann allein aufgrund der Schilderungen der Klägerin zum Tattag nicht angenommen werden.

Die Voraussetzungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV liegen hier nach Auffassung des Senats auch nicht wegen des festgestellten Fehlens von Ausfallerscheinungen bei der Blutabnahme trotz einer zu diesem Zeitpunkt bei der Klägerin bestehenden BAK von 1,28 ‰ vor.

Zwar kann aus den festgestellten fehlenden Ausfallerscheinungen auf eine gewisse Gifffestigkeit der Klägerin geschlossen werden, die auf eine Alkoholgewöhnung hindeutet. Nach den Begutachtungsleitlinien für Kraftfahrreignung (Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, gültig ab 01.05.2014, Begründung zu Nr. 3.13.1 und 3.13.2) führt häufiger Alkoholmissbrauch zur Gewöhnung an die Giftwirkung und damit zur Unfähigkeit einer realistischen Einschätzung der eigenen Alkoholisierung und des hierdurch ausgelösten Verkehrsrisikos. Das allein reicht jedoch als Tatsache für die Annahme von (fahrerlaubnisrechtlichem) Alkoholmissbrauch i. S. v. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV nicht aus. Der Gesetzgeber hat nach Auffassung des Senats mit den Regelungen in § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV zum Ausdruck gebracht, dass der Alkoholenuss – auch in schädlich großen Mengen – solange er nicht in wenigstens mittelbarem Zusammenhang mit dem Straßenverkehr steht und keine Alkoholabhängigkeit vorliegt, die Fahrreignung nicht ausschließt (BayVGH, B. v. 20.03.2009 – 11 CE 08.3308 – juris Rn. 12 [= BA 2009, 299]; v. 04.01.2006 – 11 CS 05.1878 – juris; v. 04.04.2006 – 11 CS 05.2439 – DAR 2006, 413). Der bloße medizinische Alkoholmissbrauch ist daher unterhalb der Schwelle der Alkoholabhängigkeit für eine Gutachtensanordnung allein, also ohne Hinzutreten weiterer (Zusatz-)Tatsachen, die für die Frage des Trennungsvermögens maßgeblich sein können, nicht ausreichend; denn unterhalb der Schwelle der Alkoholabhängigkeit ist nach der gesetzgeberischen Wertung allein das Trennungsvermögen maßgeblich. Aus einem bloßen medizinischen Alkoholmissbrauch kann daher nicht ohne Weiteres auf fehlendes Trennungsvermögen geschlossen werden (vgl. auch OVG NW, B. v. 29.07.2015 – 16 B 584/15 – juris Rn. 9 ff. [= BA 2015, 350]). Hierzu bedarf es der Kenntnis über die Fahrgewohnheiten des Betroffenen (z. B. Häufigkeit der Teilnahme mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr). Insoweit liegen keine Erkenntnisse bei der Klägerin vor.

Zwar erscheint es nach dem dargelegten System des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a, b und c FeV nicht ausgeschlossen, fehlende Ausfallerscheinungen trotz hoher Blutalkoholkonzentration dann als ausreichende Zusatzfakten für die Annahme von Alkoholmissbrauch nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV anzusehen, wenn gleichzeitig eine Teilnahme mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr vorliegt (vgl. VGH BW, U. v.

07.07.2015 – 10 S 116/15 – DAR 2015, 592 Rn. 42 ff. ab 1,3 ‰). Doch für diese Konstellation bedarf es nicht der Heranziehung von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV, weil in diesem Fall die strafgerichtliche Entscheidung über die Fahrgeeignetheit Vorrang hat (vgl. §§ 69, 316, 315c Abs. 1 StGB, § 3 Abs. 3 und 4 StVG; § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV).

Im Übrigen belegen die hier bei der Klägerin laut Untersuchungsbericht über die ärztliche Blutabnahme (formblattmäßig) festgestellten Ausfallerscheinungen (der Gang geradeaus, die Finger-Finger- und die Finger-Nasen-Prüfung werden als sicher bezeichnet; Störung der Orientierung: ja; äußerlicher Anschein des Einflusses von Alkohol leicht bemerkbar usw.) den erforderlichen häufigen Alkoholmissbrauch und die entsprechende Giftfestigkeit nicht ausreichend.

Die bei der Klägerin festgestellten fehlenden Ausfallerscheinungen reichen auch als Tatsachen für die Annahme von Alkoholabhängigkeit nach § 13 Satz 1 Nr. 1 FeV nicht aus. Das Fahrerlaubnisrecht definiert den Begriff der Alkoholabhängigkeit nicht selbst, sondern setzt ihn voraus. Abschnitt 3.13.2 der Begutachtungsleitlinien für Kraftfahrereignung nennt in Übereinstimmung mit Abschnitt F10.2 der ICD-10 sechs diagnostische Kriterien, von denen nach den Begutachtungsleitlinien mindestens drei während des letzten Jahres gleichzeitig vorgelegen haben müssen, um Alkoholabhängigkeit bejahen zu können. Um eine dahingehende Diagnose zu stellen, bedarf es mithin keiner prognostischen Überlegungen, sondern der Ermittlung und Bewertung anamnestischer und aktuell vorliegender (sozial-)medizinischer Gegebenheiten (BayVGH, B. v. 09.12.2014 – 11 CS 14.1868 – juris Rn. 16). Entsprechendes wurde nicht festgestellt.

3. Die Fahrerlaubnisbehörde war jedoch gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV verpflichtet, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Nach dieser Vorschrift ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen war.

3.1 In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist geklärt, dass unter Entziehung im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV nicht nur die Entziehung durch die Verwaltungsbehörde, sondern auch die strafgerichtliche Entziehung aufgrund von § 69 StGB zu verstehen ist (BVerwG, B. v. 24.06.2013 – 3 B 71.12 – NJW 2013, 3670 [= BA 2013, 252]). Vor allem Sinn und Zweck des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV sprechen dafür, dass die verwaltungsbehördliche und die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung gleichermaßen von der Bestimmung erfasst sind. Grund für die Fahrerlaubnisentziehung war jeweils, dass der Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen wurde. Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 24. Juni 2013 (a. a. O.) kann dem nicht entgegengehalten werden, der Verordnungsgeber habe in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV anders als in der strukturgleichen Vorschrift des § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV nicht zum Ausdruck gebracht,

dass sowohl Fahrerlaubnisentziehungen durch die Verwaltungsbehörde als auch durch die Strafgerichte erfasst sein sollen. Die Historie der Fahrerlaubnis-Verordnung bestätigt vielmehr das vom Bundesverwaltungsgericht vertretene Normverständnis. Der Verordnungsgeber hat das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 18. Mai 2004 (– 10 S 2796/03 – VBIBW 2004, 428 [= BA 2006, 57]), in dem dieser bereits in Bezug auf die damals noch gleichlautende Vorschrift des § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV zum Ergebnis gekommen war, dass sowohl Fahrerlaubnisentziehungen durch die Verwaltungsbehörden als auch durch die Gerichte erfasst seien, zum Anlass genommen, mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Juli 2008 (BGBl I S. 1338) den Wortlaut von § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV entsprechend zu ergänzen. Zur Begründung (VkBl 2008, 567) hat der Verordnungsgeber in Anlehnung an die Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg ausgeführt, den Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes könne entnommen werden, dass sich der Gesetzgeber der Möglichkeit der Fahrerlaubnisentziehung aufgrund von § 69 StGB und durch einen Verwaltungsakt der Fahrerlaubnisbehörde bewusst gewesen sei. Wenn in der aufgrund von § 6 Abs. 1 StVG erlassenen Fahrerlaubnis-Verordnung der Begriff der Entziehung der Fahrerlaubnis verwendet werde, so sei davon auszugehen, dass damit beide Wege der Entziehung der Fahrerlaubnis gemeint seien. Die Beschränkung des Begriffs der Entziehung der Fahrerlaubnis auf die Feststellung der Fahrungsgeeignetheit in einem verwaltungsbehördlichen Verfahren widerspräche der Vorrangstellung, die der Gesetzgeber (vgl. § 3 Abs. 3 StVG) der im Rahmen eines Strafverfahrens erfolgenden Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis beimesse. Diese Gründe treffen in gleicher Weise auf die Parallelregelung in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV zu. Die Bestimmungen unterscheiden sich der Sache nach nur dadurch, dass es bei § 13 FeV um die Klärung von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik und bei § 14 FeV um die Klärung solcher Eignungsbedenken im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel geht. Daraus, dass der Verordnungsgeber eine entsprechende Ergänzung des Normtextes nicht auch in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV vorgenommen hat, kann nicht geschlossen werden, dass dort etwas anderes gelten soll (so ausdrücklich BVerwG, B. v. 24.06.2013 a. a. O.). Ein anderer Wille ist dem Verordnungsgeber deshalb hinsichtlich § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV nicht zu unterstellen. Auch dass diese Erkenntnis erst 15 Jahre – bzw. wenn man auf die Änderung von § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV im Jahre 2008 abstellen würde – zehn Jahre nach Inkrafttreten der Fahrerlaubnis-Verordnung 1998 gereift ist, und der Verordnungsgeber trotz zahlreicher Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung die von der Rechtsprechung und den Fahrerlaubnisbehörden in Deutschland zugrunde gelegte, früher andere Auffassung nicht korrigiert oder klarstellt hat, zwingt nicht zu einer anderen Auslegung.

3.2 Die Fahrerlaubnis ist der Klägerin vom Strafgericht wegen (fahrerlaubnisrechtlichen) Alkoholmissbrauchs und damit aus einem der unter den Buchstaben a bis c des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV genannten Gründe entzogen worden. Nach strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), die auf einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss (hier § 316 StGB) beruht, ist im Wiedererteilungsverfahren unabhängig von der bei der Verkehrsteilnahme vorgelegenen Blutalkoholkonzentration die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erforderlich. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV und den Buchstaben b und c der Vorschrift liegt zugrunde, dass zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch im straßenverkehrsrechtlichen Sinne, d.h. das Unvermögen zur hinreichend sicheren Trennung eines die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsums vom Führen von Kraftfahrzeugen, vorliegt.

Der „durch § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a bis c FeV gezogene Rahmen“ (vgl. BVerwG, B. v. 24.06.2013 a. a. O. Rn. 6) bedeutet nach Auffassung des Senats, dass die Fahrerlaubnisentziehung auf (fahrerlaubnisrechtlichem) Alkoholmissbrauch und nicht auf anderen in § 69 Abs. 2 StGB genannten Gründen (z. B. § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b, § 315c Abs. 1 Nr. 2 oder § 142 StGB) beruht. Dieser führt nach Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Strafgericht zu fortbestehenden Eignungszweifeln und daher nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV zur Anforderung eines Fahreignungsgutachtens.

Der Senat schließt sich insoweit der Auffassung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg in seinen Entscheidungen vom 15. Januar 2015 (– 10 S 1748/13 – juris [= BA 2014, 131]), vom 18. Juni 2012 (– 10 S 452/10 – juris) und vom 7. Juli 2015 (– 10 S 116/15 – DAR 2015, 592 Rn. 34 ff. [in diesem Heft]) an (ebenso OVG MV, B. v. 22.05.2013 – 1 M 123/12 – ZfSch 2013, 595; VG München, B. v. 19.08.2014 – M 6b E 14.2930 – DAR 2014, 712; offen gelassen von OVG NW, B. v. 21.01.2015 – 16 B 1374/14 – juris; OVG BB, B. v. 17.07.2015 – OVG 1 S 123.14; bereits BayVGH, B. v. 08.10.2014 – 11 CE 14.1776 – DAR 2015, 35; v. 28.11.2014 – 11 CE 14.1962 – juris; a. A. VG München, U. v. 09.12.2014 – M 1 K 14.2841 – DAR 2015, 154; VG Würzburg, B. v. 21.07.2014 – W 6 E 14.606 – DAR 2014, 541; VG Regensburg, B. v. 12.11.2014 – RO 8 K 14.1624 – DAR 2015, 40).

3.3 An der aus den Beschlüssen vom 20. März 2009 (– 11 CE 08.3308 – juris Rn. 13 [= BA 2009, 299]), vom 9. Februar 2009 (– 11 CE 08.3028 – juris Rn. 14) und vom 11. Juni 2007 (– 11 CS 06.3023 – juris Rn. 16) hinsichtlich der Bedeutung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV abzuleitenden anderen Auffassung hält der Senat nicht mehr fest.

Nach dieser Rechtsprechung schloss bei einer einmaligen Alkoholfahrt mit Werten unter 1,6 ‰ BAK bzw. 0,8 mg/l AAK die Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen den Rückgriff auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV für eine Gutachtenanordnung aus, und zwar sowohl bei der Erst- oder Neuerteilung als auch

bei der Fahrerlaubnisentziehung (vgl. die Ausführungen unter Nr. 2).

Diese Rechtsprechung, die – soweit ersichtlich – bundesweit einheitlich und gefestigt war (vgl. Ixmiller, DAR 2015, 36), entsprach der Begründung und der Entstehungsgeschichte der Fahrerlaubnis-Verordnung 1998 (BR-Drs. 443/98). Im ursprünglichen Entwurf der Fassung des § 13 FeV war zum einen vorgesehen, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen sein sollte, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer BAK von 2 ‰ oder einer AAK von 1,0 mg/l oder mehr geführt werde, zum andern sollte dieses Gutachten beizubringen sein, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer BAK von 1,6 ‰ oder einer AAK von 0,8 mg/l oder mehr geführt werde und weitere Umstände den Verdacht auf überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung nahelegten. Der Bundesrat beschloss jedoch, in der ersten Variante des Normvorschlages die Zahl 2 durch die Zahl 1,6 und die Zahl 1,0 durch die Zahl 0,8 zu ersetzen und die zweite Variante zu streichen. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass nach einhelliger Auffassung in Wissenschaft und Literatur die bisherige Differenzierung, eine MPU erst bei einer BAK von 2,0 ‰ oder mehr bzw. bei einer BAK von 1,6 bis 1,99 ‰ und zusätzlichen Anhaltspunkten anzuordnen, nicht mehr dem aktuellen Forschungsstand entspreche. Vielmehr sei davon auszugehen, dass alkoholauffällige Kraftfahrer bereits mit einer BAK ab 1,6 ‰ über deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit verfügten. Da diese Personen doppelt so häufig rückfällig werden würden wie Personen mit geringeren Blutalkoholkonzentrationen, sei das Erfordernis zusätzlicher Verdachtsmomente nicht mehr vertretbar. Die Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV (damals Buchst. e) wird weder in der ursprünglichen Begründung explizit erläutert noch geht der Beschluss des Bundesrats darauf ein. In der Begründung heißt es lediglich, mit Nummer 2 Buchstabe e und f (jetzt d und e) seien außerdem alle anderen Fälle erfasst, bei denen es um die Frage der Eignung im Zusammenhang mit Alkoholauffälligkeit im Straßenverkehr gehe. Ixmeier (a. a. O.) weist zu Recht darauf hin, dass bereits nach damaliger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (B. v. 28.06.1990 – 4 StR 297/90 – NJW 1990, 2393 [= BA 1990, 370]) ab einer BAK von 1,1 ‰ eine absolute Fahrunsicherheit anzunehmen und somit regelmäßig bei einer Trunkenheitsfahrt ab 1,1 ‰ nach § 69 StGB die Fahrerlaubnis zu entziehen war. Insoweit spricht vieles dafür, dass der Normgeber 1998 von einem systematischen Verständnis der Vorschrift des § 13 FeV ausgegangen ist, wie sie der Senat in seinen Beschlüssen vom 20. März 2009, vom 9. Februar 2009 und vom 11. Juni 2007 (jeweils a. a. O.) zugrunde gelegt hat. Die Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in diesem Zusammenhang ebenso wie die ursprüngliche Normbegründung und der Bundesrat in seiner Beschlussbegründung in Bezug auf das Verhältnis zur Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e (jetzt d) FeV

nicht thematisiert. Ihr Anwendungsbereich blieb offen. Auch in (elektronischen) juristischen Datenbanken liegen zu dieser Vorschrift bis in die jüngere Zeit hinein kaum gerichtliche Entscheidungen vor.

Dieses Verständnis der Systematik des § 13 FeV ist im Hinblick darauf, dass § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 24. Juni 2013 (a. a. O.) auch die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis erfasst, nicht mehr zu halten. Ausgangspunkt war das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 18. Mai 2004 (– 10 S 2796/03 – VBIBW 2004, 428 [= BA 2006, 57]) wonach § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV auch strafgerichtliche Entscheidungen erfasse, woraufhin der Verordnungsgeber diese Vorschrift mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Juli 2008 (BGBl I S. 1338) ergänzte. Daher ist es gerechtfertigt, auch § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV in diesem Sinne auszulegen, auch wenn das nach der Begründung der Vorschrift bei ihrem Erlass, wie die Ausführungen zu § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d (jetzt c) FeV zeigen, zumindest nicht erkannt worden war.

3.4 Für die aus dieser neuen Erkenntnis abzuleitende Folge, dass nach strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis, die auf einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss beruht, im Wiedererteilungsverfahren unabhängig von der bei der Verkehrsteilnahme vorgelegenen Blutalkoholkonzentration die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen ist, sprechen zwingende Gründe.

a) § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV wäre selbst nach der nunmehr vorliegenden Erkenntnis, dass darunter auch die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis fällt, überflüssig, d. h. ohne jeden eigenständigen Anwendungsbereich, wenn für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung auch nach einer Fahrerlaubnisentziehung wegen Alkoholmissbrauchs durch ein Strafgericht stets die Voraussetzungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a, b oder c FeV vorliegen müssten. Dass für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung die Vorschriften über die Ersterteilung – mithin auch § 13 FeV – gelten, bestimmt bereits § 20 Abs. 1 Satz 1 FeV (vgl. BayVGh, B. v. 20.03.2009 – 11 CE 08.3308 – juris Rn. 12 [= BA 2009, 299]). § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV ist aber so verstehen, dass er in seinen Buchstaben a bis e voneinander unabhängige Fälle normiert, in denen wegen ähnlich gewichtiger Hinweise auf eine alkoholbedingte Straßenverkehrsgefährdung die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erforderlich ist (vgl. BayVGh, B. v. 09.02.2009 – 11 CE 08.3028 – juris, VGH BW, U. v. 07.07.2015 – 10 S 116/15 – DAR 2015, 592 Rn. 36 [in diesem Heft]). Es kann dem Normgeber nicht unterstellt werden, dass er eine Vorschrift ohne jeden eigenständigen Anwendungsbereich erlassen wollte, auch wenn, worauf die Landesanstalt für Bayern zu Recht hinweist, seine „Motivlage“ letztlich unklar ist. Der eigenständige Anwendungsbereich des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV kann daher nur darin bestehen, dass diese Norm

sich vom Vorrang des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV gegenüber § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV löst und als eigenständigen Sachgrund für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung die vorangegangene strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung wegen Alkoholmissbrauchs genügen lässt. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV misst der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis eine eigenständige und – auch nach Ablauf der vom Strafgericht ggf. angeordneten Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis – Anlass zu (weiterhin bestehenden) Eignungszweifeln gebietende Bedeutung zu (vgl. VGH BW, U. v. 07.07.2015 a. a. O. Rn. 36).

b) Diese Auslegung entspricht – nach der Erkenntnis, dass § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV auch die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis erfasst – auch der Vorrangstellung, die der Gesetzgeber (vgl. § 3 Abs. 3 und 4 StVG) der im Rahmen eines Strafverfahrens erfolgenden Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis beimisst (VkB I 2008, 567). Die dem Strafgericht vom Gesetzgeber übertragene Befugnis, in beschränktem Umfang die an sich den Verwaltungsbehörden vorbehaltenen Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Fahruneignetheit auszusprechen, dient dazu, eine Vereinfachung des Verfahrens herbeizuführen und wirkt der Gefahr sich widersprechender Entscheidungen entgegen. Dieser Vorrang der strafgerichtlichen Geeignetheitsbeurteilung wird durch die Bestimmungen der § 3 Abs. 3 und 4 StVG sichergestellt. Beide Vorschriften dienen dazu, Doppelprüfungen und sich widersprechende Entscheidungen der Strafgerichte und der Fahrerlaubnisbehörden zu vermeiden (vgl. BVerwG, U. v. 28.06.2012 – 3 C 30.11 – NJW 2012, 3669 [= BA 2012, 320]; VGH BW, B. v. 19.08.2013 – 10 S 1266/13 – NJW 2014, 484 [= BA 2013, 316]). Es soll verhindert werden, dass derselbe einer Eignungsbeurteilung zugrundeliegende Sachverhalt unterschiedlich bewertet wird; die Beurteilung durch das Strafgericht soll in diesen Fällen den Vorrang haben. Zwar gilt die Bindungswirkung des in einem Strafverfahren festgestellten Sachverhalts, der Beurteilung der Schuldfrage und der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gemäß § 3 Abs. 4 StVG für die Fahrerlaubnisbehörde zum einen ausdrücklich nur in einem Entziehungsverfahren und zum anderen lediglich für Abweichungen zum Nachteil des Betroffenen. Außerdem entfällt die Bindungswirkung, wenn gewichtige Anhaltspunkte, insbesondere neue Tatsachen oder Beweismittel als Wiederaufnahmegründe im Sinne des § 359 Nr. 5 StPO, für die Unrichtigkeit der tatsächlichen Feststellungen im Strafurteil sprechen (BVerwG, B. v. 28.09.1981 – 7 B 188.81 – juris Rn. 7, B. v. 03.09.1992 – 11 B 22.92 – BayVBl 1993, 26 m. w. N.; BayVGh, B. v. 16.09.2010 – 11 ZB 09.2002 – juris Rn. 12 ff.). Trotz der gesetzlich nicht ausdrücklich angeordneten Bindungswirkung für das Erteilungsverfahren muss die Fahrerlaubnisbehörde oder das Verwaltungsgericht den in einem Straf- oder Bußgeldverfahren festgestellten Sachverhalt jedoch nicht jeweils neu ermitteln. Vielmehr können sie auch hier grundsätzlich von den für die Fahrerneignung rele-

vanten strafgerichtlichen Feststellungen ausgehen, an denen sich der Betroffene festhalten lassen muss, sofern nicht ausnahmsweise gewichtige Anhaltspunkte für deren Unrichtigkeit bestehen (vgl. BayVGH, B. v. 13.02.2015 – 11 ZB 14.1452 – NJW 2015, 2988 Rn. 10 sowie B. v. 12.08.2013 – 11 ZB 11.2200 – juris Rn. 7 für die Wiedererteilung der Fahrlehr- und Fahrerlaubnis). Eine Abweichung von der strafgerichtlichen Feststellung hinsichtlich der Eignungsbeurteilung durch die Fahrerlaubnisbehörde ist nur gerechtfertigt, wenn solche gewichtigen Anhaltspunkte vorliegen.

c) Die strafgerichtliche Entscheidung, dass der Betroffene zum Zeitpunkt ihres Ergehens zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr ungeeignet ist, kann daher von der Fahrerlaubnisbehörde ohne gewichtige Anhaltspunkte nicht negiert werden. Wenn bisher im Wiedererteilungsverfahren nach § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV der Schluss gezogen wurde, dass eine medizinisch-psychologische Untersuchung nur anzuordnen ist, wenn der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis eine der in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b oder c FeV genannten Fallgestaltungen zugrunde lag, widersprach das Nr. 8.2 der Anlage 4 zur FeV. Denn lag in der Vergangenheit fahrerlaubnisrechtlicher Alkoholmissbrauch (nicht hinreichend sicheres Trennungsvermögen zwischen dem Führen von Kraftfahrzeugen und einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum) vor, führt dies nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV zum Ausschluss der Fahreignung. Nach Nr. 8.2 der Vorschrift ist die Fahreignung nach Beendigung des Missbrauchs wieder gegeben, wenn die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist. Demgemäß ist Gegenstand des gemäß § 13 FeV zur Klärung der Eignungszweifel einzuholenden medizinisch-psychologischen Gutachtens auch das voraussichtliche künftige Verhalten des Betroffenen, insbesondere ob zu erwarten ist, dass er nicht oder nicht mehr ein Kraftfahrzeug unter Einfluss von Alkohol führen wird (vgl. hierzu Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 2 StVG Rn.46). Durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten ist zu klären, ob – je nach den individuellen Erfordernissen – eine stabile Alkoholabstinenz vorliegt oder Prophylaxestrategien hinsichtlich des Trennungsvermögens entwickelt wurden und ob der Einstellungswandel stabil und motivational gefestigt ist (vgl. Nr. 3.13.1 der Begutachtungsleitlinien für Kraftfahreignung). Dass die einmal wegen Alkoholmissbrauchs verloren gegangene Fahreignung allein durch Zeitablauf zurückgewonnen werden kann, ist innerhalb des Zeitraums, im dem die Tat noch im Fahreignungsregister eingetragen und daher berücksichtigtsfähig ist (vgl. § 29 StVG), nicht vorgesehen.

3.5 Diese nunmehrige Auslegung führt nicht zu einem Wertungswiderspruch zu § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV, und zwar auch nicht in der vom Senat vertretenen Auslegung (vgl. Nr. 2). Selbst wenn man nämlich – entgegen der Auffassung des Senats – den Verweis der Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d

FeV auf die „unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe“ so verstehen würde, dass, wenn nicht die Voraussetzungen der Buchstaben b oder c vorliegen, zur einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer BAK unter 1,6 ‰ oder einer AAK unter 0,8 mg/l noch Zusatzsachen hinzukommen müssen, die die Annahme eines fehlenden Trennungsvermögens nahelegen, so liegt eine solche Zusatzsache bei strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauch vor. Als Zusatzsache kommt in diesen Fällen neben der Trunkenheitsfahrt unter 1,6 ‰ BAK oder 0,8 mg/l AAK hinzu, dass (straf-)gerichtlich die Nichtentziehung wegen fahrerlaubnisrechtlichen Alkoholmissbrauchs festgestellt wurde. Diese gerichtliche Feststellung wiegt schwerer als sonstige Zusatzsachen, die lediglich die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen und für eine Gutachtensanordnung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV ausreichen.

3.6 Der Senat verkennt nicht, dass sich der Anwendungsbereich des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV nach der nunmehrigen Auslegung der Vorschrift des § 13 FeV nach einer Trunkenheitsfahrt, die gemäß § 316 StGB regelmäßig bei BAK-Werten von 1,1 ‰ (absolute Fahrsicherheit) und bei zusätzlichen alkoholbedingten Fahrfehlern bereits bei Werten zwischen 0,3 und unter 1,1 ‰ (relative Fahrsicherheit) vorliegt (vgl. König in Hentschel/König/Dauer a.a.O. § 316 StGB Rn. 12 und 22), letztlich auf Trunkenheitsfahrten im öffentlichen Straßenverkehr mit anderen als fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen beschränkt, weil bei Führung von anderen Fahrzeugen als fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen eine Fahrerlaubnis vom Strafgericht nach § 69 Abs. 1 StGB nicht entzogen werden kann. Dass das vom Ordnungsgeber ursprünglich so wohl nicht gewollt war, ergibt sich aus der Begründung der Norm im Jahr 1998. Insoweit ist jedoch, ausgehend von der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 18. Mai 2004 (a. a. O.) bis zur Änderung von § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV durch den Ordnungsgeber zum 30. Oktober 2008, ein Wandel des Verständnisses der Vorschrift eingetreten, der die ursprüngliche Begründung der Norm in den Hintergrund treten lässt.

3.7 Auch dass die hier vertretene Auslegung zu Schwierigkeiten bei der Beurteilung des Falles führt, in dem ein Betroffener ohne Fahrerlaubnis unterhalb der in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV genannten Alkoholwerte ein Kraftfahrzeug führt und deshalb vom Strafgericht nur eine isolierte Sperre (§ 69a Abs. 1 Satz 3 StGB) verhängt wird, weil die Fahrerlaubnis nicht entzogen werden kann, und dieser so gegenüber einem Fahrerlaubnisinhaber bei ansonsten gleichem Sachverhalt privilegiert würde, zwingt nicht zu einer anderen Auffassung. Dabei kann offenbleiben, ob, wie von der Landesrechtsanwaltschaft Bayern vorgeschlagen, dieser Fall mit einer Analogie zu § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV bzw. der unmittelbaren Anwendbarkeit des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gelöst werden kann.

3.8 Die in der Literatur und Rechtsprechung gegen diese Auslegung im Übrigen vorgebrachten Einwände

können bei derzeit gegebener Gesetzeslage nicht zu einer anderen Auslegung führen. Die Bedenken beruhen im Übrigen weitgehend nicht auf Vorschriften des Fahrerlaubnisrechts, sondern auf einem Wertungswiderspruch dieser zu den strafrechtlichen Vorschriften, nach denen eine Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs entzogen wird. Darüber hinaus wird in Frage gestellt, ob die Strafgerichte die Fahreignung umfassend beurteilen können.

a) Der Beurteilungsvorrang der Strafgerichte ist gerechtfertigt, weil dabei ein identischer Prüfungsmaßstab zur Anwendung gelangt. Einer strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis kommt keine geringere Bedeutung als der verwaltungsbehördlichen zu, da das Strafgericht der Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis ausschließlich die Eignung des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen zugrunde zu legen hat. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund von § 69 StGB ist eine Maßregel der Besserung und Sicherung (§ 61 Nr. 5 StGB), deren Verhängung ausschließlich von der Frage der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen abhängt. Entgegen einer teilweise in der Literatur vertretenen Auffassung (vgl. etwa Mahlberg, DAR 2014, 419; Zwergler, jurisPR-VerKR 5/2015 Anm. 1) handelt es sich bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis nicht um eine repressive, strafähnliche Maßnahme; vielmehr wird die Maßregel ausschließlich zu präventiven Zwecken, wie auch Koehl (DAR 2015, 607/609) erkennt, und aus gleichen Gründen wie die verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs verhängt. Die verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis dient der Abwehr von Gefahren, die künftig durch die Teilnahme von nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen geeigneten Fahrzeugführern am Straßenverkehr entstehen können. Nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV liegt Alkoholmissbrauch vor, wenn zu erwarten ist, dass das Führen von Fahrzeugen und ein die Verkehrssicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können (vgl. BVerwG, U. v. 21.05.2008 – 3 C 32.07 – BVerwGE 131, 163 [= BA 2008, 410]). Der gleiche Maßstab gelangt der Sache nach bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 1 und 2 StGB bei einem Vergehen der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) oder einer Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB) zur Anwendung.

Zwar knüpft der Entzug der Fahrerlaubnis im Strafverfahren an eine Gesamtwürdigung der Täterpersönlichkeit an, die in der Tat zum Ausdruck gekommen ist (vgl. König in Hentschel/König/Dauer a. a. O. § 69 StGB Rn. 13). Aus der Tat muss sich für das Strafgericht die charakterliche Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen ergeben, d. h. aus der Anlasstat müssen tragfähige Rückschlüsse gezogen werden können, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen (auch kriminellen) Zielen unterzuordnen (vgl. BGH, Großer Senat für Strafsachen, B. v. 27.04.2005 – GSSt 2/04 – NJW

2005, 1957 [= BA 2005, 311]; Geppert, in: Laufhütte u. a., StGB Leipziger Kommentar, 12. Aufl. 2007, § 69 StGB Rn. 48 ff.). Der materielle Maßstab für die Beurteilung der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ist jedoch identisch. Der in § 69 Abs. 1 StGB verwendete Begriff der Ungeeignetheit stimmt inhaltlich mit dem in § 2 Abs. 4 Satz 1, § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 11 Abs. 1 Satz 3, § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV enthaltenen Maßstab überein (vgl. ausdrücklich BGH, B. v. 27.04.2005 a. a. O.). Deshalb kann für die Auslegung des Begriffs der Ungeeignetheit in § 69 StGB der Zweck der Vorschrift des § 3 Abs. 1 StVG über die Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde herangezogen werden.

Die strafgerichtliche Feststellung der Nichteignung bezieht sich nicht auf die Vergangenheit (den Zeitpunkt der Tat) und auch nicht nur auf die Gegenwart, sondern, da ein künftiges Verhalten inmitten steht, auf die Zukunft (im Sinne einer Prognose hinsichtlich einer Wiederholungsgefahr). Der maßgebliche Unterschied zwischen verwaltungsbehördlicher und strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis besteht demzufolge nur darin, dass der Verwaltungsbehörde ausweislich der §§ 2 ff. StVG eine umfassende Persönlichkeitsprüfung vorgeschrieben und erlaubt ist, während sich die strafgerichtliche Beurteilung des Eignungsmangels nur auf die begangene Straftat und darüber hinaus nur auf diejenigen Persönlichkeitszüge des Täters stützen darf, die in der jeweiligen Anlasstat symptomatisch zum Ausdruck gekommen sind (vgl. hierzu Geppert, a. a. O. § 69 StGB Rn. 272).

b) Dem Senat ist bewusst, dass offensichtlich Wertungsunterschiede zwischen den strafrechtlichen Vorschriften, die zur Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs führen und den fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften hierzu bestehen. Diese Wertungsunterschiede sind jedoch vor allem dann gravierend, wenn § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV nicht der vom Senat vertretene eigenständige Anwendungsbe- reich zukommt.

Fahrerlaubnisrechtlich reicht nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 und Buchst. b und c FeV die Tatsache allein, dass jemand einmaligen (fahrerlaubnisrechtlichen) Alkoholmissbrauch unterhalb des Schwellenwerts des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV, also unter 1,6 ‰ BAK oder 0,8 mg/l AAK, betrieben hat, ohne das Hinzutreten von Zusatztatsachen, die das Trennungsvermögen in Frage stellen, nicht, um von einer Ungeeignetheit auszugehen oder eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen. Strafrechtlich ist hingegen seit der Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 28. Juni 1990 (– 4 StR 297/90 – NJW 1990, 2393) die Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs (Trunkenheitsfahrt nach § 316 StGB) oder Straßenverkehrsgefährdung nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a StGB) in der Regel zu entziehen, wenn ein Fahrerlaubnisinhaber mit einer BAK ab 1,1 ‰ ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führt (absolute Fahrunsicherheit). Darüber hinaus wird auch bei einer relativen Fahrunsicherheit, d. h. bei einer BAK von 0,3 ‰ oder mehr in Verbindung mit einem

alkoholbedingten Fahrfehler, die Fahrerlaubnis entzogen. Weiter verschärft wird der Wertungswiderspruch durch die strafrechtlich angeordnete Fiktion des § 69 Abs. 2 StGB, wonach der Täter bei einer der in der Vorschrift genannten Straftaten in der Regel als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist, und dadurch, dass das Strafgericht in diesen Fällen die angenommene Ungeeignetheit nicht weiter zu begründen hat (vgl. § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO).

Der strafgerichtlichen Entscheidung ist jedoch bereits gemäß § 3 Abs. 3 und 4 StVG und der sich daraus ergebenden Bindungswirkung (vgl. oben Nr. 3.4 b) der Vorrang einzuräumen. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV in der vom Senat vertretenen Auslegung stellt das nur klar und hat in Verbindung mit Nr. 8.2 der Anlage 4 zur FeV zur Folge, dass die Fahreignung erst wieder vorliegt, wenn die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist, was durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung zu klären ist. Dieses Verständnis der Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV beseitigt die Wertungswidersprüche zugunsten der strengeren strafrechtlichen Vorschriften zumindest teilweise.

Im Übrigen gibt die in § 69 Abs. 2 StGB angeordnete Regel durchaus Raum für Abweichungen und entbindet das Strafgericht nicht vom Erfordernis der Überzeugung von der Ungeeignetheit des Täters (vgl. König in Hentschel/König/Dauer a.a.O. § 69 StGB Rn. 11). Denn es hat stets auch zu beurteilen, ob nicht eine Ausnahme vorliegt. Das Strafgericht hat im Einzelfall zu prüfen, ob besonders günstige Umstände in der Person des Täters und in den Tatumständen vorliegen, die der Tat die Indizwirkung nehmen und den ansich formell zur Entziehung ausreichenden Verstoß nicht eventuell doch in einem günstigeren Licht erscheinen lassen als den Regelfall, sodass ausnahmsweise von einer Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen werden kann. Zwar werden an die Voraussetzungen einer solchen Ausnahme strenge Anforderungen gestellt und es ist in der strafgerichtlichen Rechtsprechung auch nicht allgemein geklärt, ob ein einmaliges Versagen nach langjähriger Praxis bereits zu einem Absehen vom Regelfall führen kann (vgl. Burmann in: Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, § 69 StGB Rn. 21 f.). Kommt das Strafgericht zu dem Ergebnis, dass die Tat als solche, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis oder die strafrechtliche Verurteilung den Betroffenen so beeindruckt hat oder ihn auch ein anzuordnendes Fahrverbot so beeindruckt, dass im Zeitpunkt der Urteilsfindung nicht (mehr) von einer Wiederholung einer Trunkenheitsfahrt auszugehen ist, kann es trotz der Regel des § 69 Abs. 2 StGB nicht wegen Nichtteignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr die Fahrerlaubnis entziehen, weil eine Ungeeignetheit dann nicht (mehr) vorliegt. Ohne sichere Beurteilung der Fahreignung darf das Strafgericht die Fahrerlaubnis nicht entziehen (vgl. BGH, Großer Senat für Strafsachen, B. v. 27.04.2005 – GSSt 2/04 – juris Rn. 26). Das Strafgericht kann sich dann ggf. insoweit mit der Anordnung eines Fahrverbots nach § 44 Abs. 1 StGB begnügen. Dass die Straf-

gerichte die Zukunftsprognose nicht allein aus der abgeurteilten Tat, sondern auch aus der Beurteilung des Verhaltens des Betroffenen nach der Tat anstellen, zeigen eine Vielzahl strafgerichtlicher Entscheidungen (vgl. König in Hentschel/König/Dauer a.a.O. § 69 StGB Rn. 15 ff.).

Solange der Gesetz- und Verordnungsgeber etwaige weiterhin bestehende Wertungsunterschiede nicht beseitigt, gilt jedoch der gesetzlich angeordnete Vorrang der strafgerichtlichen Beurteilung.

Das Gleiche gilt für den Fall einer strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund einer relativen Fahrunsicherheit, also bei Werten ab 0,3 ‰ bis unter 1,1 ‰ BAK in Verbindung mit einem alkoholbedingten Fahrfehler. Hier ist der Wertungswiderspruch zu den fahrerlaubnisrechtlichen Vorschriften in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2, b und c FeV besonders eklatant (vgl. VG Regensburg, B. v. 12.11.2014 – RO 8 K 14.1624 – DAR 2015, 40). Bei einem Fahrerlaubnisinhaber, der bereits bei Werten ab 0,3 ‰ BAK alkoholbedingte Ausfallerscheinungen (Fahrfehler) aufweist und deswegen in den Bereich der Strafbarkeit nach § 316 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 StGB gelangt, und dem deswegen gemäß § 69 Abs. 2 StGB in der Regel die Fahrerlaubnis zu entziehen ist, kann man annehmen, dass eine entsprechende Giffestigkeit, die nur durch regelmäßig hohen Alkoholkonsum erlangt wird, nicht besteht, mit anderen Worten, dass er kein „Alkoholproblem“ hat. Gleichwohl wird ihm in der Regel die Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 2 StGB entzogen, ohne dass die Nichtteignung im Urteil näher begründet werden müsste (§ 267 Abs. 6 Satz 2 StPO). Das lässt sich jedoch dadurch rechtfertigen, dass auch dieser Fahrzeugführer, wie die Trunkenheitsfahrt zeigt, ein Problem mit dem Trennungsvermögen hat, denn er hat vorsätzlich oder fahrlässig den Konsum von Alkohol in einer Menge, die ihn fahrunsicher macht, und die Teilnahme mit einem Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr nicht getrennt. Insofern hat auch er fahrerlaubnisrechtlichen Alkoholmissbrauch betrieben und es ist in gleicher Weise zu klären, ob zu erwarten ist, dass er dies auch künftig tun werde. Das Fahrerlaubnisrecht enthält keinen Anhaltspunkt, in diesen Fällen die strafgerichtliche Entscheidung, dass der Betreffende ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr ist, in Frage zu stellen; einen maßgeblichen BAK-Wert von 1,1 ‰ kennt das Fahrerlaubnisrecht nicht.

Soweit eingewandt wird (vgl. Ixmeier, a.a.O.), dass nach Nr. 3.13.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, die bindende Verwaltungsrichtlinien und auch von den Gerichten als sachverständige Äußerungen heranzuziehen seien (vgl. hierzu § 11 Abs. 5 FeV i. V. m. Anlage 4a und BVerwG, U. v. 14.11.2013 – 3 C 32.12 – BVerwGE 148, 230 Rn. 19 [= BA 2014, 30]), Alkoholmissbrauch nur vorliege, wenn wiederholt ein Fahrzeug unter unzulässig hoher Alkoholisierung geführt wurde, einmalig mit hoher Alkoholisierung ohne Wirkungsanzeichen gefahren wurde oder wenn aktenkundig belegt ist, dass es in der Vergangenheit im Zusammenhang mit der Verkehrsteilnahme zu

einem Verlust der Kontrolle des Alkoholkonsums gekommen ist, hat sich mit diesen Fragen ggf. das Strafgericht bei seiner Entscheidung auseinanderzusetzen.

(Mitgeteilt von Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof Dr. Klaus Borgmann, München)

Anmerkung der Schriftleitung: Die Landesanstalt für Bayern (http://www.landessanwaltschaft.bayern.de) veröffentlichte zur vorstehenden Entscheidung folgende Hinweise:

„Nach der vorliegenden Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (BayVGH) müssen sich auch Trunkenheitsfahrer, denen wegen einer einzigen strafbewehrten Alkoholfahrt mit weniger als 1,6 Promille – im vorliegenden Fall 1,28 Promille BAK – vom Strafgericht die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, im behördlichen Wiedererteilungsverfahren einer medizinisch-psychologischen Begutachtung stellen. Die bisherige Verwaltungspraxis knüpfte das Erfordernis einer MPU an eine vorausgegangene Trunkenheitsfahrt mit einem BAK-Promillewert von mindestens 1,6.

Das Urteil des BayVGH fußt auf der Anwendung des in Rechtsprechung und Praxis bis ins Jahr 2012 hinein weitgehend unbeachtet gebliebenen § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV. Nach der früheren maßgeblichen Rechtsprechung des BayVGH schloss bei einer einmaligen Alkoholfahrt mit Werten unter 1,6 Promille BAK bzw. 0,8 mg/l AAK die Vorschrift des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen den Rückgriff auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV für eine Gutachtensanordnung aus, und zwar im Rahmen des Ersterteilungs-, des Wiedererteilungs- und des Fahrerlaubnisentziehungsverfahrens (BayVGH, Beschluss vom 20.03.2009, Az. 11 CE 08.3308, juris Rn. 13; Beschluss vom 09.02.2009, Az. 11 CE 08.3028, juris Rn. 14). § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV wurde dabei nicht thematisiert.

Ins Blickfeld gerückt ist § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV erst durch jüngste Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg (VGHBW). Aus der Norm ergebe sich, dass die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen einer Fahrt unter Alkoholeinfluss (auch unterhalb des Wertes von 1,6 Promille BAK bzw. 0,8 mg/l AAK) im Neuerteilungsverfahren gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV zwingend zur Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung führen müsse (VGHBW, Urteil vom 07.07.2015, Az. 10 S 116/15, Rn. 32 ff.; Beschluss vom 15.01.2014, Az. 10 S 1748/13, Rn. 9; Urteil vom 18.06.2012, Az. 10 S 452/10, Rn. 48; ebenso OVG MV, Beschluss vom 22.05.2013, Az. 1 M 123/12, Rn. 14 ff.). Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hatte zunächst offen gelassen, ob er dieser neuen Rechtsprechungslinie anhängt (z.B. Beschluss vom 08.10.2014, Az. 11 CE 14.1776, Rn. 19). Mit dem vorliegenden Urteil ist er ihr unter Aufgabe seiner bisherigen anderen Auffassung gefolgt. Zentrale Erwägungen des BayVGH hierbei sind:

- Da für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung die Vorschriften über die Ersterteilung – mithin auch § 13 FeV mit dem Vorrang des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV gegenüber § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV – bereits gemäß § 20 Abs. 1 Satz 1 FeV gelten, kann ein eigenständiger Anwendungsbereich des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV nur darin bestehen, dass diese Norm sich vom Vorrang des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV löst und als eigenständigen Sachgrund für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung die vorangegangene strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung wegen Alkoholmissbrauchs genügen lässt. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis stellt mithin einen eigenständigen Anlass für weiter bestehende Eignungszweifel dar.
- Der in § 69 Abs. 1 StGB verwendete Begriff der Ungeeignetheit stimmt inhaltlich mit dem in § 2 Abs. 4 Satz 1, § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 11 Abs. 1 Satz 3, § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV enthaltenen, für die Fahrerlaubnisbehörden geltenden Maßstab überein. Entzieht ein Strafgericht die Fahrerlaubnis wegen eines Vergehens der Trunkenheit im Verkehr (§ 316) oder einer alkoholbedingten Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB), so erfolgt dies der Sache nach wegen fehlender Eignung im Hinblick auf zu erwartenden zukünftigen Alkoholmissbrauch, das heißt dem Unvermögen, Fahren und verkehrssicherheitsrelevantes Trinken trennen zu können (zur Definition vgl. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV). Das Strafgericht stellt hierbei (unter Anwendung der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 am Ende StGB) eine Prognose über das zukünftige Verhalten auf.
- Eine einmal wegen Alkoholmissbrauchs verloren gegangene Fahreignung kann innerhalb des Zeitraums, in dem die Tat noch im Fahreignungsregister eingetragen und daher berücksichtigungsfähig ist (vgl. § 29 StVG), nicht allein durch Zeitablauf zurückgewonnen werden. Für die Wiedergewinnung bedarf es vielmehr einer nachgewiesenen Änderung des Trinkverhaltens (vgl. Nr. 8.2 der Anlage 4 zur FeV), d. h. es ist durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu klären, ob – je nach den individuellen Erfordernissen – eine stabile Alkoholabstinenz vorliegt bzw. Prophylaxestrategien hinsichtlich des Trennungsvermögens entwickelt wurden und ob jeweils der Einstellungswandel stabil und motivational gefestigt ist.
- Das Erfordernis einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV besteht nicht nur dann, wenn die strafgerichtliche Entziehung einer Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) wegen absoluter Fahrunsicherheit (ab einschließlich 1,1 Promille BAK) erfolgt ist, sondern auch im Falle der Entziehung wegen relativer Fahrunsicherheit (ab einschließlich 0,3 Promille BAK bis unter 1,1 Promille BAK verbunden

mit alkoholbedingten Fahrfehlern). Das Fahrerlaubnisrecht enthält keinen Anhaltspunkt, bei relativer Fahrunsicherheit die strafgerichtliche Entscheidung, dass der Betreffende ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr ist, in Frage zu stellen; einen maßgeblichen BAK-Wert von 1,1 Promille kennt das Fahrerlaubnisrecht nicht.

- Es bleibt offen, ob der Fall einer (auch) infolge Alkoholkonsums strafbewehrten Trunkenheitsfahrt ohne Fahrerlaubnis, d. h. der Fall, dass das Strafgericht wegen des Fehlens einer Fahrerlaubnis nur eine isolierte Sperre (§ 69 a Abs. 1 Satz 3 StGB) anordnen, nicht jedoch eine Fahrerlaubnis wegen Trunkenheit im Verkehr entziehen kann, mit einer Analogie zu § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV bzw. der unmittelbaren Anwendbarkeit des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gelöst werden kann.
- Der Anwendungsbereich des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV beschränkt sich auf Trunkenheitsfahrten mit anderen als fahrerlaubnispflichtigen Kraftfahrzeugen, d.h. insbesondere auf das Führen von Fahrrädern unter Alkoholeinfluss.

Das Urteil des BayVGh enthält auch ein beachtenswertes Hilfsargument, das eingreifen würde, wenn die Rechtsauffassung des Senats zu § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV nicht tragfähig sein sollte: Gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV kann eine Gutachtensanordnung im Falle einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit weniger als 1,6 Promille BAK bzw. 0,8 mg/l AAK zwar nur ergehen, wenn Zusatzsachen vorliegen, denen eine zur Grenzwertüberschreitung annähernd gleiche Aussagekraft dafür zukommt, dass der Betroffene den Konsum von Alkohol und das Fahren nicht trennen kann. Bei einer strafbewehrten Trunkenheitsfahrt unter 1,6 Promille BAK oder 0,8 mg/l AAK stellt aber die (durch die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis zum Ausdruck kommende) strafgerichtliche Feststellung der Nichteignung wegen fahrerlaubnisrechtlichen Alkoholmissbrauchs eine solche Zusatzsache dar; eine solche gerichtlich ausgesprochene Feststellung wiegt gerade wegen ihres feststellenden Charakters schwerer als sonstige Zusatzsachen, die lediglich die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen, gleichwohl aber für eine Gutachtensanordnung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV ausreichen.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat gegen sein Urteil die Revision zugelassen.“

07.1. Der Umstand, dass in zulässiger Weise nach Ablauf der Sperrfrist gemäß § 75 S. 2 VwGO Untätigkeitsklage erhoben wurde, steht weder weitergehenden Aufklärungsmaßnahmen der Verwaltungsbehörde wie etwa dem Erlass einer Gutachtensanordnung noch dem auf § 11 Abs. 8 S. 1 FeV gestützten Schluss auf die Nichteignung des Fahrerlaubnisbewerbers entgegen.

2. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen einer Fahrt unter Alkoholeinfluss gemäß § 69 StGB löst im Sinne einer Tatbestandswirkung ohne Weiteres die Notwendigkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung aus; die Vorschrift des § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. d FeV knüpft explizit nicht an eine Kumulation der Gründe a) bis c) für die frühere Entziehung der Fahrerlaubnis an, sondern alternativ an das frühere Vorliegen eines dieser Gründe (Fortführung der Senatsrechtsprechung, vgl. Urteil vom 18.06.2012 – 10 S 452/10 – VBIBW 2013, 19 sowie Senatsbeschluss vom 15.01.2014 – 10 S 1748/13 – VBIBW 2014, 348 [= BA 2014, 131]).

3. Eine Gutachtensanordnung nach der Aufgangsvorschrift des § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. a 2. Alt. FeV kommt auch dann in Betracht, wenn der Schwellenwert nach Buchst. c von 1,6 Promille bei der Trunkenheitsfahrt knapp unterschritten wurde, jedoch deutliche Indizien für eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung des Betroffenen wie etwa das Fehlen jeglicher Ausfallerscheinungen vorliegen und deshalb bei der Gesamtschau auf eine gravierende Alkoholproblematik geschlossen werden kann, die Zweifel am Trennungsvermögen begründet.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Urteil vom 7. Juli 2015 – 10 S 116/15 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger begehrt die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen B, BE, M und L.

Der [...] Kläger fuhr am 27.12.2011 gegen 16.55 Uhr auf gerader Strecke nach einer Kurve nicht weit genug rechts und kollidierte deshalb mit einem entgegenkommenden Fahrzeug. Der bei ihm um 17.59 Uhr durchgeführte Alkotest ergab eine Atemalkoholkonzentration von 0,65 mg/l. Auf Anordnung der Polizei wurde dem Kläger um 18.43 Uhr eine Blutprobe entnommen, deren Untersuchung eine Blutalkoholkonzentration von 1,49 Promille ergab. Im Rahmen seiner Befragung durch die Polizei gab der Kläger an, er habe in der Zeit von 15.00 Uhr bis 16.45 Uhr drei Weinschorle getrunken. Nach dem ärztlichen Protokoll über die Blutentnahme wurden der Gang des Klägers, die plötzliche Kehrtwendung, der Romberg-Test, die Finger-Finger-Probe und die Finger-Nasen-Probe jeweils als sicher beurteilt. Die Sprache sei deutlich, die Pupillen unauffällig, das Bewusstsein klar, der Denkablauf geordnet, die Stimmung ruhig und das Befinden normal. Insgesamt sei der Kläger zu allen Qualitäten orientiert; äußerlich scheine der Untersuchte nicht merkbar unter Alkoholeinfluss zu stehen.

Das Amtsgericht Ettenheim verurteilte den Kläger aufgrund des Vorfalles am 27.12.2011 mit rechtskräftigem Urteil vom 13.06.2012 wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung zu einer Geldstrafe von 55 Tagessätzen, entzog ihm die Fahrerlaubnis und ordnete eine Sperrfrist für die Neuerteilung von weiteren

fünf Monaten an. Hinsichtlich der zugrunde liegenden Feststellungen verwies das Amtsgericht auf den Strafbescheid vom 14.03.2012, wonach zugunsten des Angeklagten von einer Blutalkoholkonzentration von 1,49 Promille ausgegangen wurde. Die vom Amtsgericht in der Hauptverhandlung als Sachverständige angehörte Rechtsmedizinerin Dr. U. S. erklärte, die vom Kläger bei seiner polizeilichen Vernehmung angegebene Trinkmenge von drei Weinschorlen reiche zur Erklärung der festgestellten Alkoholisierung des Klägers nicht aus. Die Blutalkoholkonzentration im Zeitpunkt des Unfalls habe zwischen 1,49 und 2,05 Promille gelegen. Aufgrund der sehr wenigen Ausfallerscheinungen des Klägers müsse in jedem Fall eine massive Alkoholgewöhnung unterstellt werden.

Am 23.10.2012 beantragte der Kläger beim Landratsamt O. die Neuerteilung der Fahrerlaubnis und legte dem Antrag eine Sehtest-Bescheinigung sowie den Nachweis der Teilnahme an einem Kurs über lebensrettende Sofortmaßnahmen am Unfallort bei. Das Führungszeugnis vom 22.11.2012 enthält keine Eintragung.

Mit Schreiben vom 29.01.2014 ordnete das Landratsamt zur Vorbereitung der Entscheidung über die Erteilung der beantragten Fahrerlaubnis „gemäß § 13 Nr. 2a Alternative 2 und 2d Fahrerlaubnisverordnung“ ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) an. Dieses Gutachten, das bis zum 23.04.2014 vorgelegt werden müsse, solle zu den Fragen Stellung nehmen, ob aufgrund der aktenkundigen Trunkenheitsfahrt zu erwarten sei, dass der Kläger künftig ein Fahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde bzw. ob bei ihm Alkoholmissbrauch vorliege und/oder ob als Folge eines unkontrollierten Alkoholkonsums Beeinträchtigungen vorlägen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs der beantragten Klasse in Frage stellten.

Bereits am 22.04.2013 hat der Kläger Untätigkeitsklage zum Verwaltungsgericht Freiburg erhoben [...].

Mit Urteil vom 30.06.2014 hat das Verwaltungsgericht Freiburg die Klage abgewiesen.

Mit Beschluss vom 13.01.2015 [...] hat der Senat die Berufung wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache zugelassen.

Aus den Gründen:

Die vom Senat zugelassene und auch im Übrigen zulässige Berufung des Klägers bleibt in der Sache ohne Erfolg. [...]

Die Anordnung der Fahrerlaubnisbehörde zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens genügt den gemäß § 11 Abs. 6 FeV einzuhaltenden formell-rechtlichen Erfordernissen (dazu unter 1.), auch bestehen gegen sie nicht die von dem Kläger geltend gemachten materiell-rechtlichen Bedenken (dazu unter 2.).

1. Die Anordnung des Landratsamts vom 29.01.2014 zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens genügt den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 FeV. [...]

2. Der Senat teilt die Auffassung der Fahrerlaubnisbehörde und des Verwaltungsgerichts, dass die Fahreignung des Klägers zwingend durch eine medizinisch-psychologische Begutachtung zu klären war.

2.1 Entgegen der Auffassung des Klägers führt allein der Ablauf der vom Strafgericht festgelegten Sperrfrist gemäß § 69a StGB nicht dazu, dass wieder von der Fahreignung auszugehen ist. Die zeitliche Befristung der Sperre bedeutet nicht, dass die vom Strafrichter nach Maßgabe des § 69 Abs. 1 und 2 StGB verneinte Eignung mit dem Ablauf der Sperre automatisch wieder zu bejahen wäre. Die Sperrfrist gibt nur den Mindestzeitraum an, währenddessen der Verurteilte infolge seiner aus der begangenen Straftat abgeleiteten Gefährlichkeit für den Straßenverkehr in jedem Fall als ungeeignet anzusehen ist. Ob die eignungs ausschließende Gefährlichkeit fortbesteht, ist im Anschluss daran von der Straßenverkehrsbehörde auch bei Ersttätigen eigenständig zu beurteilen (vgl. zum Ganzen: BVerwG, Urteil vom 20.02.1987 – 7 C 87.84 – BVerwGE 77, 40; Senatsurteil vom 18.06.2012 – 10 S 452/10 – a. a. O.).

2.2 Der Rechtmäßigkeit der Gutachtensanordnung steht nicht entgegen, dass der Kläger zum Zeitpunkt ihres Erlasses am 29.01.2014 bereits Untätigkeitsklage zum Verwaltungsgericht Freiburg erhoben hat. Fehl geht die Auffassung der Berufung, nach zulässiger Erhebung einer Untätigkeitsklage sei die Verwaltungsbehörde nur noch dann zum Erlass eines Verwaltungsakts oder zu der Vornahme von Aufklärungsmaßnahmen befugt, wenn das Verwaltungsgericht eine entsprechende Frist gemäß § 75 Satz 3 VwGO gesetzt habe. Dieses Verständnis kann weder der Regelung in § 75 Satz 3 VwGO noch der Binnensystematik von § 75 VwGO entnommen werden. Eine Fristsetzung gemäß § 75 Satz 3 VwGO kommt nur in Betracht, wenn trotz Ablaufs der Sperrfrist des § 75 Satz 2 VwGO ein zureichender Grund für die Untätigkeit der Verwaltung vorliegt. Die Aussetzung des Verfahrens durch das Verwaltungsgericht nach zulässiger Erhebung der Untätigkeitsklage hat lediglich zur Folge, dass nach Ergehen des beantragten Verwaltungsakts eine gerichtliche Sachentscheidung erst nach Durchführung des Widerspruchsverfahrens zulässig ist (vgl. hierzu grundlegend BVerwG, Urteil vom 23.03.1973 – IV C 2/71 – BVerwGE 42, 108). Verfahren das Verwaltungsgericht – wie hier – nicht nach § 75 Satz 3 VwGO, ist die Durchführung eines Vorverfahrens als Voraussetzung für eine gerichtliche Sachentscheidung selbst dann nicht notwendig, wenn die Behörde den Kläger während des Rechtsstreits doch noch ablehnend bescheidet (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.01.1983 – 5 C 114.81 – BVerwGE 66, 342). Dieser Regelungszusammenhang zeigt, dass die Behörde auch nach zulässiger Erhebung einer Untätigkeitsklage nicht nur berechtigt, sondern regelmäßig sogar gehalten ist, das Verwaltungsverfahren eigenständig weiter zu fördern und mit einer Sachentscheidung abzuschließen. Die Erhebung einer Untätigkeitsklage hatte deshalb keine Auswirkungen auf die Verpflichtung der Fahrerlaubnisbehörde, den Sachverhalt durch

Erlass einer Gutachtensanordnung aufzuklären und gegebenenfalls gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bei Nichtvorlage die entsprechenden Konsequenzen zu ziehen. Ebenso ist der Senat mit Blick auf den maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt der mündlichen Verhandlung gehalten, die Nichtvorlage einer rechtmäßigen Gutachtensanordnung nach Maßgabe des § 11 Abs. 8 FeV zu berücksichtigen.

2.3 Entgegen der Auffassung des Klägers kommt die Ungeeignetheitsvermutung gemäß § 11 Abs. 8 S. 1 FeV auch dann zur Anwendung, wenn die Klärung von Eignungszweifeln wegen einer Alkoholproblematik auf der Grundlage von § 13 Satz 1 FeV in Rede steht. Der von dem Kläger aufgrund einer systematischen Überlegung gezogene Schluss, die Vorschrift des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV beziehe sich lediglich auf die Anordnung einer ärztlichen Begutachtung gemäß der vorstehenden Absätze in § 11 FeV, geht fehl. Vielmehr spricht sowohl eine systematische als auch eine teleologische Betrachtung für die Anwendung von § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bei Nichtbebringung eines auf der Grundlage von § 13 Satz 1 FeV wegen einer Alkoholproblematik geforderten medizinisch-psychologischen Eignungsgutachtens. Die Bestimmung des § 13 FeV ist eine Spezialvorschrift gegenüber § 11 FeV und regelt abschließend die Maßnahmen, die zu ergreifen sind bei Verdacht auf Alkoholabhängigkeit oder -mißbrauch (vgl. die Begründung der Bundesregierung in VkB1 98, 1070). Daher findet auch bei der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung die gleichsam vor die Klammer gezogene allgemeine Bestimmung des § 11 Abs. 8 S. 1 FeV Anwendung. Im Übrigen wäre es unter Wertungsgesichtspunkten nicht nachvollziehbar, wenn der Schluss auf die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV nicht im Bereich der besonders schwerwiegenden alkoholbedingten Eignungsmängel möglich wäre. In Übereinstimmung hiermit hat das Bundesverwaltungsgericht ohne nähere Problematisierung die Vorschrift des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV in Fallgestaltungen angewandt, in denen die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf der Grundlage von § 13 FeV in Rede stand (vgl. BVerwG, Urteile vom 28.04.2010 – 3 C 2.10 – BVerwGE 137, 10 sowie vom 11.12.2008 – 3 C 26.07 – BVerwGE 132, 315 [= BA 2009, 229]).

2.4 Zutreffend ist das Verwaltungsgericht davon ausgegangen, dass für die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens die erforderliche Ermächtigungsgrundlage bestand. Die Fahrerlaubnisbehörde war sowohl gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d (dazu unter 2.4.1) als auch nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV (dazu unter 2.4.2) zwingend und ohne Ermessensbetätigung verpflichtet, eine medizinisch-psychologische Begutachtung des Klägers anzuordnen.

2.4.1 Wie das Verwaltungsgericht zutreffend im Einzelnen näher dargelegt hat, war die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV verpflichtet, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Nach dieser

Vorschrift ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen war.

2.4.1.1 Dem Kläger ist die Fahrerlaubnis durch strafgerichtliches Urteil entzogen worden. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Senats ist geklärt, dass entgegen der Auffassung des Klägers unter Entziehung im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV nicht nur die Entziehung durch die Verwaltungsbehörde, sondern auch die strafgerichtliche Entziehung aufgrund von § 69 StGB zu verstehen ist (vgl. näher Senatsurteil vom 18.06.2012 – 10 S 452/10 – a. a. O.; bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 24.06.2013 – 3 B 71.12 – NJW 2013, 3670 [= BA 2013, 252]). Vor allem der Sinn und Zweck von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV sprechen dafür, dass die verwaltungsbehördliche und die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung gleichermaßen von der Bestimmung erfasst sind. Grund für die Fahrerlaubnisentziehung war jeweils, dass der Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen angesehen wurde. Dem kann nicht der Einwand der Berufung entgegengehalten werden, der Verordnungsgeber habe in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV anders als in der strukturgleichen Vorschrift des § 14 Satz 2 Nr. 1 FeV nicht zum Ausdruck gebracht, dass sowohl Fahrerlaubnisentziehungen durch die Verwaltungsbehörde als auch durch die Strafgerichte erfasst sein sollen. Die Geschichte der Fahrerlaubnis-Verordnung bestätigt vielmehr das hier vertretene Normverständnis. Der Verordnungsgeber hat das Urteil des erkennenden Senats vom 18.05.2004 (– 10 S 2796/03 – VBIBW 2004, 428 [= BA 2006, 57]), in dem der Senat bereits in Bezug auf die damals noch gleichlautende Vorschrift des § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV zum Ergebnis gekommen war, dass sowohl Fahrerlaubnisentziehungen durch die Verwaltungsbehörden als auch durch die Gerichte erfasst seien, zum Anlass genommen, mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.07.2008 (BGBl. I S. 1338) auch den Wortlaut von § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV um eine entsprechende Klarstellung zu ergänzen. Zur Begründung hat der Verordnungsgeber hervorgehoben, den Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes könne entnommen werden, dass sich der Gesetzgeber beim Erlass der Möglichkeit der Entziehung einer Fahrerlaubnis aufgrund von § 69 StGB und durch einen anfechtbaren Verwaltungsakt der Fahrerlaubnisbehörde bewusst gewesen sei. Wenn in der aufgrund von § 6 Abs. 1 StVG erlassenen Fahrerlaubnis-Verordnung der Begriff der Entziehung der Fahrerlaubnis verwendet werde, so sei davon auszugehen, dass damit beide Wege der Entziehung der Fahrerlaubnis gemeint seien. Die Beschränkung des Begriffs der Entziehung der Fahrerlaubnis auf die Feststellung der Fahruneignetheit in einem verwaltungsbehördlichen Verfahren widerspräche der Vorrangstellung, die der Gesetzgeber (vgl. § 3 Abs. 3 StVG) der im Rahmen eines Strafverfahrens erfolgen-

den Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis beimesse (VkB1 2008, 567). Diese Gründe treffen in gleicher Weise auf die Parallelregelung in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV zu. Die Bestimmungen unterscheiden sich der Sache nach nur dadurch, dass es bei § 13 FeV um die Klärung von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik und bei § 14 FeV um die Klärung solcher Eignungsbedenken im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel geht. Entgegen der Auffassung des Klägers kann daraus, dass der Verordnungsgeber eine entsprechende Ergänzung des Normtextes nicht auch in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV vorgenommen hat, nicht geschlossen werden, dass dort etwas anderes gelten soll (so ausdrücklich BVerfG, Beschluss vom 24.06.2013 – 3 B 71.12 – a. a. O.).

2.4.1.2 Die Fahrerlaubnis ist dem Kläger wegen Alkoholmissbrauchs und damit aus einem der unter den Buchstaben a bis c des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV genannten Gründe entzogen worden. Der Verweis auf die unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV bedarf der Auslegung. In ihrem unmittelbaren Anwendungsbereich regeln die Buchstaben a bis c nämlich nur die Voraussetzungen für die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, nicht aber Tatbestände, die unmittelbar zur Entziehung führen. Aus dem Buchstaben a wird deutlich, dass es darin um die Aufklärung geht, ob Alkoholmissbrauch im straßenverkehrsrechtlichen Sinne, d. h. das Unvermögen zur hinreichend sicheren Trennung eines die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsums vom Führen von Kraftfahrzeugen, vorliegt. Nicht schon der Verdacht auf Alkoholmissbrauch, sondern erst dessen Feststellung rechtfertigt jedoch die Entziehung. Die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens hat nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV daher jedenfalls dann zu erfolgen, wenn die Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs entzogen worden war (vgl. Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 13 FeV Rn. 26). Lag in der Vergangenheit Alkoholmissbrauch vor, ist die Fahrreignung gemäß Nummer 8.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung erst dann wieder gegeben, wenn der Missbrauch beendet und die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist. Dies ist durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten aufgrund von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV zu klären. Wie der Senat in seinem Urteil vom 18.06.2012 (– 10 S 452/10 – a. a. O.) im Einzelnen dargelegt hat, knüpft die tatbestandliche Voraussetzung einer vorausgegangenen Entziehung der Fahrerlaubnis „aus einem der unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe“ im Sinne einer Tatbestandswirkung nur an die den genannten Buchstaben jeweils zugrunde liegenden Sachgründe an, ohne dass auch die Tatbestandsvoraussetzungen der jeweiligen Bestimmungen für eine Gutachtensanordnung vorliegen und geprüft werden müssten. So genügt bei Anknüpfung an Buchstabe a insoweit die Feststellung, dass die frühere (verwaltungsbehördliche oder strafgerichtliche) Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs erfolgt

ist (vgl. auch Senatsbeschluss vom 15.01.2014 – 10 S 1748/13 – NJW 2014, 1833 [= BA 2014, 131]; ebenso OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 22.05.2013 – 1 M 123/12 – ZfSch 2013, 595; VG München, Beschluss vom 19.08.2014 – M 6b E 14.2930 – DAR 2014, 712; offen gelassen von OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 21.01.2015 – 16 B 1374/14 – juris; und nunmehr von BayVG, Beschlüsse vom 08.10.2014 – 11 CE 14.1776 – DAR 2015, 35 sowie vom 28.11.2014 – 11 CE 14.1962 – juris, a. A. VG München, Urteil vom 09.12.2014 – M 1 K 14.2841 – DAR 2015, 154; VG Würzburg, Beschluss vom 21.07.2014 – W 6 E 14.606 – DAR 2014, 541).

An dieser Betrachtung hält der Senat in Kenntnis der in der Rechtsprechung und Literatur (vgl. etwa Mahlberg, DAR 2014, 419; Zwerger, jurisPR-VerKR 5/2015 Anm. 1) dagegen erhobenen Einwände auch nach erneuter Überprüfung fest. Die hiergegen geltend gemachten systematischen und teleologischen Bedenken überzeugen nicht.

Entgegen der vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in der Vergangenheit vertretenen Auffassung (vgl. Beschlüsse vom 20.03.2009 – 11 CE 08.3308 – Blutalkohol 46, 299 sowie vom 09.02.2009 – 11 CE 08.3028 – SVR 2009, 113; ähnlich VG Würzburg, Beschluss vom 21.07.2014 – W 6 E 14.606 – a. a. O.) kann der vom Senat bevorzugten Auslegung von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV nicht entgegengehalten werden, dass sie zu einem Wertungswiderspruch zu den Regelungen in Buchstabe b und c der Bestimmung führen würde, wonach entweder wiederholte Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss oder das Führen eines Fahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von über 1,6 Promille Voraussetzung für die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist. Weder die Binnessystematik noch der Sinn und Zweck von § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV lassen indes den Schluss zu, dass auch nach vorausgegangener strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung im Wiedererteilungsverfahren lediglich unter den in Buchstaben b und c geregelten Voraussetzungen in Betracht käme. Vielmehr ist § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV so zu verstehen, dass er in seinen Buchstaben a bis e voneinander unabhängige Fälle normiert, in denen wegen ähnlich gewichtiger Hinweise auf eine alkoholbedingte Straßenverkehrsgefährdung die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erforderlich ist (vgl. hierzu auch BayVG, Beschluss vom 09.02.2009 – 11 CE 08.3028 – a. a. O.). Der Verordnungsgeber hat mit der Regelung in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV zum Ausdruck gebracht, dass er der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis eine eigenständige und Anlass zu Eignungszweifeln gebietende Bedeutung zumisst. Die Vorschrift knüpft explizit gerade nicht an eine Kumulation der Gründe a) bis c) für die frühere Entziehung der Fahrerlaubnis an, sondern alternativ an das frühere Vorliegen eines dieser Gründe. Im Übrigen kann keine Rede davon sein, dass bei dem hier vertretenen Ver-

ständnis von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV die Regelungen in Buchstabe b und c dieser Vorschrift leer liefen und keinen praktischen Anwendungsbereich mehr hätten. Zum einen kommt diesen Tatbeständen bei direkter Anwendung von § 13 Satz 1 FeV im Entziehungsverfahren Bedeutung zu. Zum anderen sind diese Tatbestände auch im Wiedererteilungsverfahren relevant, etwa wenn das Strafgericht aufgrund atypischer Umstände im Einzelfall von einer Fahrerlaubnisentziehung abgesehen hat oder eine solche aus sonstigen Gründen (wie beispielsweise bei der strafbewehrten Teilnahme am Straßenverkehr mit einem Fahrrad unter Alkoholeinfluss) nicht in Betracht gekommen ist.

Nicht zu teilen vermag der Senat auch den von der Berufung unter teleologischen Gesichtspunkten erhobenen Einwand, einer strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis komme eine geringere Bedeutung als der verwaltungsbehördlichen zu, da das Strafgericht nicht die Eignung des Fahrerlaubnisinhabers zum Führen von Kraftfahrzeugen überprüfe. Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund von § 69 StGB ist eine Maßregel der Besserung und Sicherung (§ 61 Nr. 5 StGB), deren Verhängung ausschließlich von der Frage der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen abhängt. Entgegen einer teilweise in der Literatur vertretenen Auffassung (vgl. hierzu Zwinger, a.a.O.; und Mahlberg, a.a.O.) handelt es sich bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis nicht um eine repressive, strafähnliche Maßnahme; vielmehr wird die Maßregel ausschließlich zu präventiven Zwecken und aus gleichen Gründen wie die verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs verhängt.

Nach dem oben Dargestellten liegt ein die Fahreignung ausschließender Alkoholmissbrauch im straßenverkehrsrechtlichen Sinne nach Nummer 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung nur dann vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können, ohne dass der Betroffene bereits alkoholabhängig ist. Da die verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis nicht repressiv der Ahndung vorangegangener Verkehrsverstöße dient, sondern ausschließlich der Abwehr von Gefahren, die künftig durch die Teilnahme von nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen geeigneten Fahrzeugführern am Straßenverkehr entstehen können, ist die in Nummer 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung enthaltene Definition des Alkoholmissbrauchs dahin zu verstehen, dass dieser vorliegt, wenn zu erwarten ist, dass das Führen von Fahrzeugen und ein die Verkehrssicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.05.2008 – 3 C 32.07 – BVerwGE 131, 163 [= BA 2008, 410]). Demgemäß ist Gegenstand des gemäß § 13 FeV zur Klärung der Eignungszweifel einzuholenden medizinisch-psychologischen Gutachtens auch das voraussichtliche künftige Verhalten des Betroffenen, insbesondere ob zu erwarten ist, dass er nicht oder nicht mehr ein Kraftfahrzeug

unter Einfluss von Alkohol führen wird (vgl. hierzu Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, a.a.O., Rn. 46 zu § 2 StVG).

Der gleiche Maßstab gelangt der Sache nach bei der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB bei einem Vergehen der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) oder – wie hier in Rede stehend – der Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB zur Anwendung. Zwar hat der Entzug der Fahrerlaubnis im Strafverfahren eine Gesamtwürdigung der Täterpersönlichkeit, die in der Tat zum Ausdruck gekommen ist, zum Ausgangspunkt. Aus der Tat muss sich für den Strafrichter die charakterliche Ungeeignetheit des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen ergeben, d.h. aus der Anlasstat müssen tragfähige Rückschlüsse gezogen werden können, dass der Täter bereit ist, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen (auch kriminellen) Zielen unterzuordnen (vgl. BGH, Großer Senat für Strafsachen, Beschluss vom 27.04.2005 – GSSt 2/04 – NJW 2005, 1957 [= BA 2005, 311]; Geppert, in: Laufhütte u. a., StGB Leipziger Kommentar, 12. Aufl. 2007, Rn. 48 ff. zu § 69 StGB). Der materielle Maßstab für die Beurteilung der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ist jedoch identisch. Sowohl die strafgerichtliche als auch die verwaltungsbehördliche Entziehung der Fahrerlaubnis knüpfen die Anordnung der Maßnahme an die Feststellung der fehlenden Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Der in § 69 Abs. 1 StGB verwendete Begriff der Ungeeignetheit stimmt inhaltlich mit demselben in § 2 Abs. 4 S. 1, § 3 Abs. 1 S. 1 StVG i. V. m. § 11 Abs. 1 S. 3, § 46 Abs. 1 S. 2 FeV enthaltenen Maßstab überein (vgl. ausdrücklich BGH, Großer Senat für Strafsachen, Beschluss vom 27.04.2005 – GSSt 2/04 – a. a. O.). Deshalb kann für die Auslegung des Begriffs der Ungeeignetheit in § 69 StGB der Zweck der Vorschrift des § 3 Abs. 1 StVG über die Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde herangezogen werden. Anzustellen ist jeweils eine Prognose, ob der Betroffene bereit ist, das Interesse der Allgemeinheit an sicherer und verkehrsgerechter Fahrweise den jeweiligen eigenen Interessen unterzuordnen und die hieraus resultierende Gefährdung oder Beeinträchtigung des Verkehrs in Kauf zu nehmen (vgl. BGH, Großer Senat für Strafsachen, Beschluss vom 27.04.2005 – GSSt 2/04 – a. a. O.). Die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis auf der Grundlage von § 69 StGB unterscheidet sich von der verwaltungsbehördlichen Entziehung wegen Fahreignung deshalb nicht in dem anzulegenden Beurteilungsmaßstab. Der maßgebliche Unterschied zwischen verwaltungsbehördlicher und strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis besteht demzufolge nur darin, dass der Verwaltungsbehörde ausweislich der §§ 2 ff. StVG eine umfassende Persönlichkeitsprüfung vorgeschrieben und erlaubt ist, während sich die strafgerichtliche Beurteilung des Eignungsmangels nur auf die begangene Straftat und darüber hinaus nur auf diejenigen Persönlichkeitszüge des Täters stützen darf, die in der jeweiligen Anlasstat symptomatisch zum Ausdruck gekommen sind (vgl. hierzu Geppert,

a. a. O., Rn. 272 zu § 69 StGB). Die dem Strafrichter vom Gesetzgeber übertragene Befugnis, in beschränktem Umfang die an sich den Verwaltungsbehörden vorbehaltenen Entziehung der Fahrerlaubnis auszusprechen, dient dazu, eine Vereinfachung des Verfahrens herbeizuführen und wirkt der Gefahr sich widersprechender Entscheidungen entgegen. Dieser Vorrang der strafgerichtlichen Geeignetheitsbeurteilung wird durch die Bestimmungen der § 3 Abs. 3 und 4 StVG sichergestellt. Beide Vorschriften dienen dazu, Doppelprüfungen und sich widersprechende Entscheidungen der Strafgerichte und der Fahrerlaubnisbehörden zu vermeiden (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.06.2012 – 3 C 30.11 – NJW 2012, 3669 [= BA 2012, 320]; Senatsbeschluss vom 19.08.2013 – 10 S 1266/13 – NJW 2014, 484 [= BA 2013, 316]). Es soll verhindert werden, dass derselbe einer Eignungsbeurteilung zugrundeliegende Sachverhalt unterschiedlich bewertet wird; die Beurteilung durch den Strafrichter soll in diesen Fällen den Vorrang haben. Dieser Beurteilungsvorrang der Strafgerichte ist jedoch nur dann zu rechtfertigen, wenn dabei ein identischer Prüfungsmaßstab zur Anwendung gelangt.

2.4.1.3 Bei Anwendung dieses Maßstabs ist dem Kläger mit dem strafgerichtlichen Urteil des Amtsgerichts Ettenheim vom 13.06.2012 die Fahrerlaubnis „wegen Alkoholmissbrauchs“ und damit aus einem der unter den Buchstaben a bis c des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV genannten Gründe entzogen worden. Denn dieser strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis lag zugrunde, dass der Kläger am 27.12.2011 mit seinem Personenkraftwagen fuhr, obwohl er infolge des vorausgegangenen Alkoholgenußes fahruntüchtig war, und in diesem Zustand einen Unfall verursacht hat. Wie das Verwaltungsgericht zutreffend im Einzelnen näher dargelegt hat, ergibt sich dies daraus, dass das Urteil in seinen nach § 267 Abs. 1 StPO abgekürzten Gründen hinsichtlich der Feststellungen zur Tat auf den Strafbefehl vom 14.03.2012 verweist, in welchem dieser Tatbestand ausdrücklich festgestellt worden war. Das Strafgericht hat den Kläger deshalb wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung gemäß §§ 315c Abs. 1a, 315c Abs. 3 Nr. 2, 223, 229 und 230 Abs. 1 StGB verurteilt. Auch hat das Strafgericht keine Ausnahme von der Regel des § 69 Abs. 2 StGB angenommen, wonach unter anderem die vom Kläger begangene Straßenverkehrsgefährdung regelmäßig zur Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen führt. Aufgrund dieses Umstandes waren im Strafurteil auch keine detaillierten Erwägungen hinsichtlich der vom Strafgericht angenommenen Fahrangeeignetheit veranlasst.

Nach alledem ist die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkoholmissbrauchs erfolgt und ist daher nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zwingend.

2.4.2 Unabhängig von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV ist die Fahrerlaubnisbehörde vorliegend auch nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a 2. Alt FeV verpflich-

tet, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Nach dieser Vorschrift hat die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch im straßenverkehrsrechtlichen Sinne begründen.

2.4.2.1 Entgegen der Auffassung des Klägers setzt die zweite Alternative dieser Vorschrift nicht – wie die erste Alternative – voraus, dass sich die Tatsachen aus einem ärztlichen Gutachten ergeben (vgl. Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 13 FeV Rn. 18, 20). Vielmehr kommt dieser Vorschrift eine Auffangfunktion zu, da mit ihr sichergestellt werden soll, dass die Fahrerlaubnisbehörde bei Fällen eines greifbaren Gefahrenverdachts nicht „sehendes Auges“ untätig bleiben muss. Es entspricht auch der staatlichen Pflicht zum Schutz von Leib und Leben (Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG) anderer Verkehrsteilnehmer, der erkannten Alkoholproblematik eines Fahrerlaubnisinhabers nachzugehen. Maßnahmen nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a 2. Alt FeV sind daher bereits dann geboten, wenn deutliche Indizien für eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung des Betroffenen vorliegen und außerdem weitere tatsächliche Umstände festzustellen sind, die in einer Gesamtschau mit der vermuteten Alkoholproblematik die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen (vgl. zum Ganzen Senatsurteil vom 18.06.2012 – 10 S 452/10 – a. a. O., m. w. N.).

2.4.2.2 Allerdings rechtfertigt eine einmalige Alkoholfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille nach dem Willen des Verordnungsgebers für sich genommen nicht die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf der Grundlage des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a 2. Alt. FeV. Dies folgt aus dem systematischen Zusammenhang mit der spezielleren Regelung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV, wonach bei einer einmaligen Alkoholfahrt die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (nur) angeordnet wird, wenn bei der Trunkenheitsfahrt eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr nachgewiesen wurde. Diese Differenzierung basiert auf der dem aktuellen Stand der Alkoholforschung entsprechenden Wertung des Verordnungsgebers, dass Blutalkoholwerte ab 1,6 Promille auf eine außergewöhnliche Gifftfestigkeit hinweisen, die regelmäßig zur Unfähigkeit einer realistischen Einschätzung der eigenen Alkoholisierung und des dadurch ausgelösten Verkehrsrisikos führt, sodass jedenfalls im Zusammenhang mit einer erfolgten Straßenverkehrsteilnahme ohne Weiteres die Kraftfahreignung des betroffenen Fahrzeugführers in Frage steht. Umgekehrt lässt danach eine lediglich einmalige Alkoholfahrt mit einer niedrigeren Blutalkoholkonzentration für sich betrachtet noch Raum für die Annahme, dass es sich um eine Ausnahme handelt, der Betroffene also nicht grundsätzlich unwillig oder unfähig ist, den Konsum von Alkohol in unzulässig hoher Menge und das Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen. Anders verhält es sich jedoch, wenn über die Teilnahme am Straßenverkehr unter solchen Umständen

hinaus zusätzliche Gesichtspunkte die ernsthafte Besorgnis eines straßenverkehrsrechtlich relevanten Kontrollverlustes beim Alkoholkonsum begründen. Dass auch unter dieser Voraussetzung keine Obliegenheit des Betroffenen bestehen soll, sich zur Sachverhaltsaufklärung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu unterziehen, kann weder der Systematik noch Sinn und Zweck von § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV entnommen werden. Vielmehr spricht gerade die Funktion der medizinisch-psychologischen Begutachtung als Gefahrerforschungsmaßnahme, die in ihrer Eingriffsintensität für den Betroffenen hinter einer abschließenden straßenverkehrsrechtlichen Entscheidung wie der Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Versagung ihrer Neuerteilung zurückbleibt, dafür, die Anforderungen an den Gefahrenverdacht nicht zu hoch anzusetzen. Erst das beizubringende medizinisch-psychologische Gutachten kann schließlich Aufschluss darüber geben, ob tatsächlich Alkoholmissbrauch und damit (für die Zukunft) Nichteignung vorliegt oder nicht. Vor diesem Hintergrund ist § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a 2. Alt. FeV so zu verstehen, dass er in Fällen, in denen wie hier nur eine einmalige Alkoholfahrt mit geringerer Blutalkoholkonzentration vorliegt, die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nur gestattet, wenn zusätzliche konkrete Anzeichen für einen Alkoholmissbrauch im straßenverkehrsrechtlichen Sinne vorliegen, also dafür, dass der Betroffene generell zwischen einem die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum und dem Fahren nicht zu trennen vermag (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 21.01.2015 – 16 B 1374/14 – a. a. O.; BayVGH, Urteil vom 02.12.2011 – 11 B 11.246 – juris).

Entgegen der Auffassung des Klägers müssen die zusätzlichen Tatsachen nicht zwingend zeitlich nach der einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille liegen. Mit der oben dargestellten Auffangfunktion und dem Schutz der Verkehrsteilnehmer ist es nicht zu vereinbaren, zusätzliche Tatsachen allein wegen ihres zeitlichen Zusammenhangs mit einer Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von unter 1,6 Promille außer Acht zu lassen. Auch ist aus den Vorschriften der § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV nicht zu folgern, dass eine einmalige Trunkenheitsfahrt unter 1,6 Promille im Rahmen von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a 2. Alt FeV überhaupt keine Berücksichtigung finden darf. Vielmehr darf sie in die Gesamtschau mit einbezogen werden und kann beim Hinzutreten weiterer Tatsachen die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens rechtfertigen. Der Berücksichtigung der Tat vom 27.12.2011 bei der Gutachtensanordnung steht auch nicht, wie der Kläger geltend macht, das Verbot der Doppelbestrafung entgegen. Bei der Überprüfung der Fahreignung handelt es sich nicht um eine strafrechtliche Sanktion, sondern um eine präventive Maßnahme im Interesse der Verkehrssicherheit.

2.4.2.3 Unter Anwendung dieses Maßstabs hat das Verwaltungsgericht im Einzelnen zutreffend näher dargelegt, dass im Falle des Klägers hinreichende zu-

sätzliche Tatsachen vorliegen, die bei der gebotenen Gesamtschau die erhöhte Gefahr eines auch zukünftig drohenden Alkoholmissbrauchs begründen. Der Senat teilt die Auffassung der Fahrerlaubnisbehörde und des Verwaltungsgerichts, die erforderlichen zusätzlichen Tatsachen ergäben sich bereits aus den Feststellungen des die Blutentnahme durchführenden Arztes und den hierauf aufbauenden sachverständigen Feststellungen einer Rechtsmedizinerin. So vermochte der die Blutentnahme durchführende Arzt ausweislich der hierüber gefertigten Niederschrift bei den zahlreichen angewandten Testverfahren keinerlei Anhaltspunkte für alkoholbedingte Ausfallerscheinungen festzustellen; der Arzt gelangte zu der zusammenfassenden Beurteilung, der Untersuchte scheine äußerlich nicht merkbar unter Alkoholeinfluss zu stehen. Entgegen der Auffassung des Klägers handelt es sich dabei nicht um eine subjektiv geprägte und daher ohne Erkenntniswert bleibende Einschätzung des Arztes. Vielmehr bildete der Arzt sich seine Überzeugung aufgrund der Durchführung zahlreicher wissenschaftlich validierter und standardisierter Testverfahren. Die protokollierten Feststellungen des die Blutentnahme durchführenden Arztes sind deshalb aussagekräftig genug, um auf eine hohe Alkoholgewöhnung des Klägers zu schließen. Unter Auswertung des bei der Blutentnahme ausgefüllten Untersuchungsbogens hat die im Strafverfahren tätig gewordene rechtsmedizinische Sachverständige Dr. U. S. überzeugend näher dargelegt, dass der Kläger für die in Rede stehende sehr hohe Blutalkoholkonzentration sehr wenige Ausfallerscheinungen gezeigt habe; es müsse daher in jedem Fall eine massive Alkoholgewöhnung unterstellt werden.

Dass der Kläger regelmäßig Alkohol konsumiert und bei ihm eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung vorliegt, folgt darüber hinaus aus dem Ergebnis der 108 Minuten nach dem Unfall entnommenen Blutprobe, bei deren Auswertung eine Blutalkoholkonzentration von 1,49 Promille festgestellt wurde. Selbst wenn im Hinblick auf die Bindung an die strafgerichtlichen Feststellungen dieser Wert von 1,49 Promille und nicht der von der Sachverständigen auch für möglich erachtete maximale Blutalkoholwert von 2,05 Promille zugrunde gelegt wird, zeigt dieser Befund, dass bei dem Kläger eine erhebliche Alkoholproblematik vorliegt, die zu der Trunkenheitsfahrt hinzukommt, und die auf eine hohe Alkoholgewöhnung und Giftfestigkeit hinweist. Bereits bei Erreichen oder Überschreiten von Werten ab 1,3 Promille kann man auf eine hohe, besondere Trinkfestigkeit schließen, die durch ein Trinkverhalten erworben sein muss, das erheblich von dem in der Gesellschaft verbreiteten Alkoholkonsum abweicht (vgl. Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Komm., 2. Aufl. 2005, Kapitel 3.11.1 S. 132 m. w. N.). Ein häufiger übermäßiger Alkoholkonsum führt zur Gewöhnung an die Giftwirkung und damit zur Unfähigkeit einer realistischen Einschätzung der eigenen Alkoholisierung und des hierdurch ausgelösten Verkehrsrisikos (vgl. Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung, Stand: 02.11.2009,

Nr. 3.11.2, S. 41). Ein Fahrerlaubnisinhaber, der nachgewiesenermaßen mit hoher Alkoholisierung außerhalb des Straßenverkehrs auffällig geworden ist, stellt in der Regel bereits aufgrund dieser Tatsache ein deutlich über dem Durchschnitt liegendes Sicherheitsrisiko dar. Wegen der hohen Gifffestigkeit steht ihm die körperliche Befindlichkeit als Maßstab der aktuellen Alkoholisierung nicht mehr zur Verfügung. Für ihn ist daher die Verhaltenskontrolle im Sinne des Trennens von unzulässiger Blutalkoholkonzentration und dem Führen eines Kraftfahrzeuges weit mehr erschwert als für den Durchschnitt der Kraftfahrer, die lediglich eine „normale“ Gifffestigkeit aufweisen (vgl. zum Ganzen: Schubert/Schneider/Eisenmeger/Stephan, a. a. O., Kapitel 3.11.1, S. 143). Das durch die hohe Alkoholgewöhnung begründete Verkehrsrisiko hat sich bereits in der Trunkenheitsfahrt vom 27.12.2011 verwirklicht. Bei dieser Fahrt hat der Kläger nachweislich nicht zwischen einem die Fahrsicherheit ausschließenden Alkoholkonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen getrennt, so dass ein Alkoholmissbrauch im straßenverkehrsrechtlichen Sinne vorlag. Die durch das Erreichen von 1,49 Promille bei der Fahrt und das Fehlen von merklichen Ausfallerscheinungen belegte hohe Alkoholgewöhnung spricht bereits für sich gesehen für eine Wiederholungsgefahr. Dadurch unterscheidet sich der vorliegende Fall auch von Fällen, welche nach der Wertung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV nicht die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens rechtfertigen, weil lediglich eine einzelne Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille ohne solche Zusatztatsachen vorliegt.

3. Dem Senat musste sich im Rahmen seiner Amtsmittlungspflicht die von dem Kläger schriftsätzlich angeregte Beweiserhebung durch Einholung eines medizinischen Sachverständigengutachtens zum Beweis der Tatsache, dass er über die erforderliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verfüge, nicht aufdrängen, da es sich dabei um ein ungeeignetes Beweismittel handelt. Auch im Verwaltungsprozess ist ein Beweismittel ungeeignet, wenn es keinerlei Beweiswert hat und deshalb untauglich ist. Ein entsprechender Beweisantrag kann unter Hinweis auf die entsprechend heranzuziehende Bestimmung des § 244 Abs. 3 Satz 2 StPO abgelehnt werden (BVerwG, Beschlüsse vom 31.07.2014 – 2 B 20.14 – NVwZ-RR 2014, 887 sowie vom 09.05.1983 – 9 B 10466.81 – DVBl. 1983, 1001). Gemessen hieran stellt das beantragte medizinische Sachverständigengutachten kein geeignetes Beweismittel zur Klärung der hier in Rede stehenden Frage der Fahreignung dar. Die Aufklärung alkoholbedingter Eignungszweifel ist in den §§ 11 und 13 FeV speziell geregelt. Danach obliegt es dem Fahrerlaubnisbewerber, ein von der Behörde gefordertes Gutachten in Auftrag zu geben und die Kosten der Begutachtung zu tragen (vgl. § 11 Abs. 6 FeV). Zwar ist es nicht ausgeschlossen, dass das Gericht an Stelle der Behörde eine Begutachtung veranlasst. Im vorliegenden Fall können die Fahreignungszweifel nach der Regelung in § 13 FeV jedoch nur durch die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, d. h. das Gut-

achten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Kraftfahreignung (vgl. § 11 Abs. 3 FeV), ausgeräumt werden, welches der Mitwirkung des Klägers bedarf. Da hierbei medizinische und psychologische Aspekte zu berücksichtigen sind, muss eine amtlich anerkannte Begutachtungsstelle unter anderem mit einer ausreichenden Anzahl von Ärzten und Psychologen ausgestattet sein (vgl. Anlage 14 zur FeV). Zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist der Kläger jedenfalls derzeit nicht bereit. Er ist der Auffassung, dass die materiellen Voraussetzungen für die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht vorliegen und er daher einen Anspruch auf Erteilung der Fahrerlaubnis gerade ohne die Beibringung eines solchen Gutachtens hat. Er erstrebt eine abschließende gerichtliche Klärung dieser Frage. Die von ihm angeregte Einholung eines medizinischen Sachverständigengutachtens ist nicht geeignet, seine Fahreignung abschließend aufzuklären.

Nach alledem bleibt die Berufung des Klägers ohne Erfolg.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

08. Ein im Strafverfahren bestehendes Beweisverwertungsverbot entfaltet nicht unbedingt auch im Verwaltungsverfahren Wirkung. Während nämlich die Beweisverwertungsverbote im vorrangig repressiven Zwecken dienenden Strafprozess dem Spannungsverhältnis zwischen dem staatlichen Strafverfolgungsanspruch einerseits und dem Grundrechtsschutz des Betroffenen andererseits Rechnung tragen, sind im rein präventiven, auf keine Bestrafung gerichteten Fahrerlaubnisverfahren mit erheblichem Gewicht auch Rechtsgüter einer unbestimmten Zahl Dritter, namentlich Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, zu beachten.

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,
Beschluss vom 26. November 2015 – 16 E 648/15 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Klägers hat in der Sache keinen Erfolg. [...]

Das Verwaltungsgericht hat den Prozesskostenhilfefantrag des Klägers im Ergebnis zu Recht abgelehnt, weil die Klage entgegen § 166 Abs. 1 Satz 1 VwGO i. V. m. § 114 Abs. 1 Satz 1 ZPO keine hinreichende Aussicht auf Erfolg bietet.

Hinreichende Aussicht auf Erfolg bedeutet einerseits, dass Prozesskostenhilfe nicht erst und nur dann bewilligt werden darf, wenn der Erfolg der beabsichtigten Rechtsverfolgung gewiss ist, andererseits aber auch, dass Prozesskostenhilfe verweigert werden darf, wenn ein Erfolg in der Hauptsache zwar nicht schlechthin ausgeschlossen ist, aber doch fernliegt. Dabei dürfen die Fachgerichte die Anforderungen an

die Erfolgsaussichten der beabsichtigten Rechtsverfolgung oder -verteidigung wegen des aus Art. 3 Abs. 1 i. V. m. Art. 20 Abs. 3 GG folgenden Anspruchs auf Rechtsschutzgleichheit nicht überspannen. Die Prüfung der Erfolgsaussichten eines Rechtsschutzbegehrens darf nicht dazu dienen, die Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung selbst in das summarische Verfahren der Prozesskostenhilfe vorzuverlagern und dieses an die Stelle des Hauptsacheverfahrens treten zu lassen. Das Prozesskostenhilfverfahren will den grundrechtlich garantierten Rechtsschutz nicht selbst bieten, sondern zugänglich machen. Schwierige, bislang ungeklärte Rechts- und Tatfragen sind deshalb nicht im Prozesskostenhilfverfahren zu entscheiden, sondern müssen auch von Unbemittelten einer prozessualen Klärung in der Hauptsache zugeführt werden können. Ebenso läuft es dem Gebot der Rechtsschutzgleichheit zuwider, wenn dem unbemittelten Beteiligten wegen Fehlens der Erfolgsaussichten seines Rechtsschutzbegehrens Prozesskostenhilfe verweigert wird, obwohl eine Beweisaufnahme ernsthaft in Betracht kommt und keine konkreten und nachvollziehbaren Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass diese mit großer Wahrscheinlichkeit zu seinem Nachteil ausgehen würde (st. Rspr. des BVerfG, vgl. etwa Kammerbeschluss vom 28. Januar 2013 – 1 BvR 274/12, NJW 2013, 1727 = juris, Rn. 10 ff. m. w. N.).

Dies zugrunde gelegt, hat das Verwaltungsgericht den Prozesskostenhilfeantrag des Klägers im Ergebnis zu Recht abgelehnt. Denn die mit der Klage angefochtene Entziehung der Fahrerlaubnis wird sich voraussichtlich als rechtmäßig erweisen. Anders als der Kläger erneut mit der Beschwerde geltend macht, ergeben sich Erfolgsaussichten seiner Klage insbesondere nicht aus einer seines Erachtens durchzuführenden Beweisaufnahme zu der Frage, ob er tatsächlich vor seiner ersten Befragung durch die Polizeibeamten anlässlich der Verkehrskontrolle am 17. März 2014 den Vorgaben des § 163a Abs. 4 Satz 2 i. V. m. § 136 Abs. 2 Satz 1 StPO entsprechend belehrt worden ist. Einer solchen Beweisaufnahme bedarf es nicht, weil dieser Umstand für die Verwertbarkeit der Niederschrift über die seinerzeitigen Erklärungen des Klägers in dem die Entziehung der Fahrerlaubnis betreffenden ordnungsrechtlichen Verfahren nicht erheblich ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats, vgl. OVG NRW, Beschluss vom 2. September 2013 – 16 B 976/13, juris, Rn. 3 ff. m. w. N. auch auf die Rechtsprechung anderer Obergerichte, und zuletzt Beschluss vom 5. November 2015 – 16 B 1173/15, können die strafverfahrensrechtlichen Maßstäbe über die Rechtsfolgen von hier behaupteten Mängeln der Beweiserhebung nicht ohne Weiteres auf das ordnungsrechtliche Fahrerlaubnisverfahren übertragen werden, da dieses andere Zielsetzungen verfolgt und anderen Verfahrensbestimmungen unterliegt. Soweit wie im Fahrerlaubnisrecht ein ausdrückliches Beweisverwertungsverbot nicht besteht, ist vielmehr im Einzelfall zwischen dem Integritätsinteresse des von dem Eingriff betroffenen Grundrechtsträgers und dem Gewicht der sonst zu beachtenden Belange abzuwägen. Diese

Abwägung fällt im Fahrerlaubnisrecht in aller Regel und so auch vorliegend zulasten des jeweiligen Fahrerlaubnisinhabers bzw. Fahrerlaubnisbewerbers aus. Während nämlich Beweisverwertungsverbote im vorrangig repressiven Zwecken dienenden Strafprozess dem Spannungsverhältnis zwischen dem staatlichen Strafverfolgungsanspruch einerseits und dem Grundrechtsschutz des Betroffenen andererseits Rechnung tragen, sind im rein präventiven, auf keine Bestrafung gerichteten Fahrerlaubnisverfahren mit erheblichem Gewicht auch Rechtsgüter einer unbestimmten Zahl Dritter, namentlich Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, zu beachten. Mit dem Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern wäre es nicht zu vereinbaren, wenn die Fahrerlaubnisbehörden an der Berücksichtigung (eventuell) strafprozessual fehlerhaft gewonnener Erkenntnisse allgemein gehindert wären bzw. wegen eines außerhalb ihres Verantwortungsbereichs begangenen Verfahrensfehlers sehenden Auges die gravierenden Gefahren hinzunehmen hätten, die mit der Verkehrsteilnahme eines derzeit kraftfahrungsgeeigneten Fahrerlaubnisinhabers verbunden sind (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 2. September 2013, a. a. O.).

Der Senat hält an diesen Grundsätzen fest und sieht sich hieran auch nicht durch die Bedenken gehindert, die das Bundesverfassungsgericht in einem Kammerbeschluss gegen die verwaltungsgerichtliche Praxis geäußert hat, Erkenntnisse, die unter Verstoß gegen den Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO gewonnen wurden, bei der Entziehung von Führerscheinen zu verwerten (vgl. BVerfG, Beschluss vom 28. Juni 2014 – 1 BvR 1837/12, NJW 2015, 1005 = juris, Rn. 13 [= BA 2015, 146]).

Denn der Beschluss des Bundesverfassungsgericht beschränkt sich auf ein obiter dictum, ohne die Bedenken näher zu begründen und ohne sich mit der seit langem gefestigten Rechtsprechung auseinanderzusetzen, die u. a. von verschiedenen Obergerichten eingehend mit der allgemeinen Bedeutung von Beweisverwertungsverboten im Gefahrenabwehrrecht begründet wird (vgl. zuletzt: OVG Lüneburg, Urteil vom 20. November 2014 – 11 LC 232/13, NVwZ-RR 2015, 336 = juris, Rn. 33 m. w. N.; zustimmend i. Ü. Kallerhoff, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 8. Aufl. 2014, § 24 Rn. 33).

09. *) 1. Ist davon auszugehen, dass die Kollision mit einer auf der Fahrbahn befindlichen alkoholisierten Fußgängerin (hier: BAK 1,75 Promille) durch den Fahrzeugführer trotz einer Vollbremsung nicht vermeidbar war, ist Letzterem ein Verschulden am Zustandekommen des Unfalls nicht vorzuwerfen.

2. Eine verbleibende Gefährdungshaftung (Betriebsgefahr) auf Seiten des Fahrzeugführers kann im Rahmen der Abwägung nach § 9 StVG, § 254 Abs. 1 BGB entfallen, wenn der Unfall durch ein grob verkehrswidriges Verhalten der Fußgängerin

verursacht worden ist. Davon ist auszugehen, wenn die Fußgängerin unter Verstoß gegen § 25 Abs. 3 StVO in erheblich alkoholisierten Zustand die Straße überquert, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten. Gegenüber der nicht ausgeräumten Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Fahrzeugführers überwiegt das Verschulden der Fußgängerin dabei dermaßen, dass die Betriebsgefahr hinter dem Verschulden der Fußgängerin vollständig zurücktritt.

Oberlandesgericht Celle,
Urteil vom 19. März 2015 – 5 U 185/11 –

Zum Sachverhalt:

I. Die Klägerin begehrt von den Beklagten Schmerzensgeld und Feststellung der Verpflichtung zur Zahlung zukünftiger Schäden aufgrund eines Unfalls, der sich am 26. Februar 2009 in B. ereignet hat.

Die Klägerin hat an diesem Tage mit einem BAK-Wert von 1,75 ‰ die Straße vor dem Haus K. Damm gegen 20:11 Uhr bei Dunkelheit und Regen überquert und ist vom Fahrzeug der Beklagten zu 1, das bei der Beklagten zu 2 haftpflichtversichert ist, erfasst und schwer verletzt worden. Sie macht unter Berücksichtigung eines eigenen Verschuldensanteils von 75 % ein Schmerzensgeld von 20.000 € gegen die Beklagten geltend und begehrt die Feststellung, dass die Beklagten als Gesamtschuldner der Klägerin 25 % der zukünftigen Schäden zu ersetzen haben.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Gegen das Urteil wendet sich die Klägerin mit der Berufung, mit der sie rügt, dass der Zeuge M. nicht vernommen worden sei. Die Klägerin vertritt zudem die Ansicht, dass genügend Anknüpfungstatsachen vorhanden seien, um ein unfallanalytisches Sachverständigenurteil einzuziehen.

Der Senat hat zum Hergang des Verkehrsunfalles die Klägerin und die Beklagte zu 1 befragt und den Zeugen M. vernommen. Mit Urteil vom 3. Mai 2012 hat der Senat die Berufung zurückgewiesen. Auf die Nichtzulassungsbeschwerde der Klägerin hat der Bundesgerichtshof mit Urteil vom 24. September 2013 (VI ZR 255/12) das Urteil des Senats aufgehoben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung an den Senat zurückverwiesen.

Der Senat hat ergänzenden Beweis durch Einholung eines unfallanalytischen Gutachtens erhoben.

Aus den Gründen:

II. Die form- und fristgerecht eingelegte und auch im Übrigen zulässige Berufung der Klägerin ist nicht begründet.

Die Klägerin hat gegen die Beklagten als Gesamtschuldner weder einen Anspruch auf Zahlung eines Schmerzensgeldes in Höhe von 20.000,00 € gemäß §§ 7 Abs. 1, 11 S. 2 StVG, 115 Abs. 1 VVG, 421 ff BGB, noch einen Anspruch auf Feststellung der Verpflichtung der Beklagten zur Erstattung von nach dem 18. November 2010 entstandener materieller und immaterieller Schäden aufgrund des Verkehrsunfalls vom 26. Februar 2009.

Die Beklagten zu 1 und 2 haften der Klägerin grundsätzlich als Gesamtschuldner aus Gefährdungshaftung, denn der Unfall hat sich beim Betrieb des Fahrzeugs der Beklagten zu 1 ereignet.

Ein die Betriebsgefahr erhöhendes Verschulden der Beklagten zu 1 am Zustandekommen des Unfalls hat die Klägerin nicht bewiesen. Die Klägerin selbst hat keine Erinnerung an den Unfall. Die Beklagte zu 1 hat angegeben, dass ihr die Klägerin ins Auto gelaufen sei. Sie habe sofort gebremst, habe aber einen Zusammenstoß nicht verhindern können.

Der Zeuge F. M. hat bekundet, er sei am besagten Tag vom Badmintontraining gekommen. Es sei dunkel gewesen und es habe geregnet. Er habe den Fahrradweg auf der linken Seite nach B. rein befahren. Ihm sei ein Auto entgegengekommen. Als er das Auto passiert gehabt habe, habe es laut geknallt. Er habe zunächst gedacht, es wäre etwas vom Fahrzeug abgefallen. Dann habe er Hilferufe gehört; er habe gedreht und sei zurückgefahren. Eine Frau habe auf der Straße in etwa der Straßenmitte gelegen.

Auf Vorhalt seiner Aussage im Ermittlungsverfahren (...) hat der Zeuge angegeben, dass er heute keine Erinnerung mehr daran habe, dass er von rechts kommend eine Fußgängerin gesehen habe. Wenn er das seinerzeit bei der Polizei geäußert habe, sei das so richtig gewesen. Es könne nach seiner heutigen Erinnerung so sein, dass die Fußgängerin die Straße überquert habe, aber genaueres könne er hierzu nicht sagen.

Auf der Grundlage der Angaben der Parteien und der Aussage des Zeugen M. hat der Sachverständige Dipl.-Ing. K.-H. M. sein unfallanalytisches Gutachten vom 3. November 2014 erstattet, wobei er bei nahezu gleichen Witterungsbedingungen und Sichtverhältnissen wie zum Unfallzeitpunkt den Unfall am Unfallort nachgestellt hat.

Nach den überzeugenden und gut nachvollziehbaren Feststellungen des Sachverständigen ist davon auszugehen, dass der Pkw [...] im Zeitpunkt der Kollision, wie von der Beklagten zu 1 angegeben, etwa 40-50 km/h schnell gefahren ist. Die Geschwindigkeit korrespondiere aufgrund der Größe der Klägerin mit den festgestellten Unfallspuren am Fahrzeug der Beklagten zu 1. Bei einer geringeren Geschwindigkeit wäre der Kopf eher im Bereich der hinteren Motorhaube auf das Fahrzeug geschlagen.

Bei Zugrundelegung einer zulässig gefahrenen Geschwindigkeit von 40 km/h bis 50 km/h sei für den Autofahrer bis ca. 2 Sekunden vor der Kollision der Fußgänger nicht erkennbar gewesen. Allenfalls 2 Sekunden vorher habe der Fahrer seine Kontur schemenhaft vor der hellen Hauswand auf der linken Seite erkennen können, wenn man sehr genau darauf geachtet hätte. Dabei spiele es keine Rolle, ob der Fußgänger dem Fahrzeug das Gesicht zugewandt habe oder nicht. Das Gesicht des Fußgängers werde nicht vom Fahrzeuglicht angestrahlt, daher werde seine Erkennbarkeit maßgeblich durch das Umgebungslicht bestimmt.

Eine sichere Erkennbarkeit sei erst 1,5 bis 1 Sekunde vor Kollision unter den aktuellen Beleuchtungsbe-

dingungen im Umfeld der Örtlichkeit gegeben. Zu diesem Zeitpunkt habe sich der Fußgänger bei Annahme einer Gehgeschwindigkeit von 6 km/h bereits ca. 3 m weit auf der Fahrbahn befunden. Da für den Autofahrer die Aufmerksamkeit zunächst auf seinen Fahrstreifen gerichtet sei, bedeute dies, dass er eine erhöhte Reaktionszeit habe, wenn er den Fußgänger auf der Fahrbahn wahrnehme. Er müsse nach der Wahrnehmung das Gesehene bewerten. Der Fahrer müsse erst realisieren, dass sich ein Fußgänger in Richtung seines Fahrstreifens bewege und es zu einer Kollision kommen könne. Die Reaktionszeit sei deshalb realistisch mit 1,5 Sekunden anzusetzen.

Allein das Zuwenden des Gesichts würde nicht zu einer höheren Erkennbarkeit führen; vielmehr werde die Erkennbarkeit allein dadurch gewährleistet, dass sich vorliegend die Person als dunkler Umriss vor dem hellen Hintergrund darstelle. Gleiches gelte auch für glänzende Schuhe. Ähnliches gelte ebenso für eine – unterstellt getragene – helle Einkaufstüte. Diese stellten sich allenfalls als Glanzstreifen, wie auch die Feuchtigkeit auf der Fahrbahn, dar.

Etwa 1 Sekunde vor der Kollision sei der Fußgänger für den Fahrer wahrnehmbar. Die Silhouette hebe sich nun vor dem Hintergrund deutlich ab. Es mache jetzt keinen Unterschied, ob das Fahrzeug 40 oder 50 km/h gefahren sei. Bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h müsse das Fahrzeug näher am Kollisionsort gewesen sein, aber die Reaktionszeit bis zur Kollision sei ebenfalls ca. 1,5 Sekunden, so dass Kollision und Reaktion auf das Wahrgenommene in etwa zeitgleich seien.

Da davon auszugehen sei, dass Kollision und Wirksamkeit der Reaktion nahezu zeitgleich seien, hätte auch ein Ausweichen nicht zu einer Vermeidung der Kollision geführt. Dies hätte erfordert, dass deutlich vor der Kollision hätte agiert werden können.

Nach den in sich schlüssigen Feststellungen des Sachverständigen ist davon auszugehen, dass der Unfall für die Beklagte zu 1 trotz einer Vollbremsung nicht vermeidbar war und ihr ein Verschulden am Zustandekommen des Unfalls nicht vorzuwerfen ist.

Die verbleibende Gefährdungshaftung (Betriebsgefahr) auf Seiten der Beklagten entfällt vorliegend aber im Rahmen der Abwägung nach § 9 StVG, § 254 Abs. 1 BGB, weil der Unfall durch ein grob verkehrswidriges Verhalten der Klägerin verursacht worden ist. Die Klägerin hat unter Verstoß gegen § 25 Abs. 3 StVO in erheblich alkoholisiertem Zustand die Straße überquert, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten. Gegenüber der nicht ausgeräumten Betriebsgefahr des Fahrzeugs der Beklagten überwiegt das Verschulden der Klägerin mithin dermaßen, dass die Betriebsgefahr hinter dem Verschulden der Klägerin vollständig zurücktritt.

10. *) 1. Selbst eine Alkoholisierung im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit erlaubt keinen Rückschluss auf die Unfallursache. Sie darf vielmehr bei der Abwägung nach § 17 StVG nur berücksichtigt werden, wenn sie sich nachweislich in

dem Unfall niedergeschlagen hat. Aus diesem Grund ist ein unfallursächlicher Verstoß des alkoholisierten Kraftfahrers vorauszusetzen, bevor – aufgrund der Alkoholisierung, gegebenenfalls in Form eines Anscheinsbeweises – darauf geschlossen werden kann, der Unfall habe sich in einer Verkehrslage ereignet, die ein nüchterner Kraftfahrer problemlos hätte meistern können.

2. Aus diesem Grund ist der Zusammenstoß eines Linksabbiegers mit dem Überholenden nicht schon dann „nicht mehr typisch“, wenn und weil der Überholende alkoholisiert war. Anderenfalls stünde jede Anscheinsbeweislage unter dem Vorbehalt, dass keiner der beteiligten Fahrzeugführer alkoholisiert wäre.

Oberlandesgericht München,

Urteil vom 23. Januar 2015 – 10 U 299/14 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger, gleichzeitig Widerbeklagter, macht gegen die Beklagten Ansprüche auf Schadensersatz aus einem Verkehrsunfall geltend. Die Beklagte zu 2) und Widerklägerin hat in erster Instanz eine Vorschussleistung auf den Schadensersatz zurückgefordert.

Zugrunde liegt ein Zusammenstoß am 29.04.2011 gegen 17.15 Uhr zwischen dem klägerischen Pkw [...], und dem Pkw [...] des Beklagten zu 1). Das klägerische Fahrzeug, gesteuert von seinem Angestellten F., wollte – auf Höhe des Anwesens Nr. 3 in der H.-Straße in M. in südwestlicher Richtung fahrend – nach links in eine Grundstückseinfahrt abbiegen oder wenden, als der Beklagte zu 1) sich zum Überholen entschlossen hatte.

Das LG München I hat nach Beweisaufnahme die Klage abgewiesen, und der Widerklage in vollem Umfang stattgegeben. Gegen dieses [...] Urteil hat der Kläger [...] Berufung eingelegt [...].

Aus den Gründen:

Die statthafte sowie form- und fristgerecht eingelegte und begründete, somit zulässige Berufung hat in der Sache keinen Erfolg.

I. Das Landgericht hat im Ergebnis zu Recht einen Anspruch des Klägers auf Schadensersatz verneint.

1. Zwar kommt grundsätzlich ein Anspruch des Klägers aus §§ 7 I, 18 I StVG, 823 I BGB, 115 I 1 Nr. 1, 4 VVG in Betracht, da unstrittig dessen Fahrzeug bei einem Zusammenstoß mit dem Fahrzeug des Beklagten zu 1) beschädigt wurde. An einem Fall höherer Gewalt (§ 7 II StVG) scheidet ein solcher Anspruch im Streitfall nicht, was von den Beklagten auch nicht geltend gemacht wird.

2. Jedoch ist ein Anspruch des Klägers deshalb ausgeschlossen, weil der Unfallschaden von ihm durch ein für den Beklagten zu 1) unabwendbares Ereignis (§ 17 III 1 StVG) oder jedenfalls ganz überwiegend verursacht und allein verschuldet (§ 17 I, II StVG) wurde, sodass der Verursachungsbeitrag der Beklagten, vorliegend allein die Betriebsgefahr, vernachläss-

sigt werden kann (§§ 17 I StVG, 254 I BGB). Verursachungs- und Verschuldensbeiträge des vom Kläger eingesetzten, somit berechtigten Fahrers sind dem Kläger zuzurechnen, § 18 III StVG.

3. Soweit die zugrunde liegenden Tatsachen zwischen den Parteien streitig waren, haben die Beklagten bewiesen, dass der Fahrer des klägerischen Fahrzeugs beim Abbiegen straßenverkehrsrechtliche Sorgfaltspflichten verletzt hat. Dagegen ist dem Kläger der Beweis misslungen, dass der Verursachungsbeitrag der Beklagten über die bloße Betriebsgefahr ihres Fahrzeugs hinausgehe, oder den Beklagten zu 1) an dem Unfallgeschehen ein Verschulden treffe. Die Darlegungs- und Beweislast für anspruch- und einwendungsbegründende Tatsachen sowie die Beweislastverteilung ergeben sich aus folgenden Grundsätzen:

a) Grundsätzlich genügt der Kläger seiner Darlegungs- und Beweislast mit der – hier unstreitigen – Behauptung, sein Kraftfahrzeug sei im Straßenverkehr durch einen Zusammenstoß mit dem Fahrzeug des Beklagten zu 1) beschädigt worden. Jedoch hat er selbst die tatsächlichen Voraussetzungen einer Verkehrsvorschrift vorgetragen, die ihm höchste Sorgfalt abverlangt (§ 9 V StVO): Laut unstreitigem Tatbestand des Ersturteils wollte der klägerische Fahrer nach links abbiegen, nach streitigem Klägervorbringen in eine Grundstückszufahrt. Die Beklagten haben diese Tatsachen als zutreffend und ihnen günstig übernommen.

b) Den Beklagten obliegt dennoch Darlegung und Nachweis, dass der Schaden jedenfalls ganz überwiegend vom klägerischen Fahrzeug verursacht oder verschuldet worden sei. Dies gilt auch für die Behauptung, dass die Betriebsgefahr des klägerischen Fahrzeugs durch dessen Fahrweise wesentlich erhöht gewesen sei, oder den klägerischen Fahrer an dem Unfall ein Verschulden treffe.

Diese Beweisführung wird jedoch erleichtert durch eine Anscheinsbeweislage, die sich nach allgemeiner Meinung aus der Gesetzesfassung (§ 9 V StVO: „muss sich ... darüber hinaus so verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist“) ergibt. Der Anscheinsbeweis ist als Element der Beweiswürdigung von Amts wegen zu berücksichtigen (etwa Senat, Urt. v. 14.02.2014 – 10 U 2815/13, juris; v. 14.03.2014 – 10 U 4774/13, juris; v. 25.04.2014 – 10 U 1886/13, juris), und nicht von einer Geltendmachung durch den Beweispflichtigen abhängig, wirkt allerdings nur bei „typischen Geschehensabläufen“ (BGH NZV 1996, 277; NJW 2001, 1140; Senat, Urt. v. 22.02.2008 – 10 U 4455/07, juris), also wenn sich unter Prüfung und Bewertung aller unstreitigen und festgestellten Einzelumstände und besonderen Merkmale des Sachverhalts nach der allgemeinen Lebenserfahrung der Schluss aufdrängt, dass ein Verkehrsteilnehmer seine Pflicht zur Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt verletzt hat (BGH VersR 2007, 557; VersR 2011, 234). In solchen Fällen genügt grundsätzlich die Feststellung „eines allgemeinen Erfahrungssatzes als einer aus allgemeinen Umständen gezogenen tatsächlichen Schlussfolgerung“ (BGH NJW 1997, 528), allerdings darf der Sachverhalt nicht

auf ein „Kerngeschehen“ wie z. B. das bloße Abbiegen, reduziert werden, ohne Rücksicht auf die vorausgegangene Fahrweise. Das „Kerngeschehen“ für sich allein reicht als Grundlage eines Anscheinsbeweises nicht aus, wenn weitere Umstände des Unfallereignisses bekannt sind, die als Besonderheiten gegen die bei derartigen Fallgestaltungen gegebene „Typizität“ sprechen. Ob der Sachverhalt in diesem Sinne im Einzelfall wirklich typisch ist, kann nur aufgrund einer umfassenden Betrachtung aller tatsächlichen Elemente des Gesamtgeschehens beurteilt werden, die sich aus dem unstreitigen Parteivortrag und den getroffenen Feststellungen ergeben (BGH NJW-RR 1986, 383; NJW 1996, 1828; 2012, 608).

aa) Danach streitet für die Beklagten und gegen den Kläger ein Anscheinsbeweis, dass der klägerische Fahrer den Unfall durch eine Sorgfaltspflichtverletzung verursacht hat. Die Beklagten haben die hierfür erforderlichen Tatsachen schlüssig vorgetragen, die der Kläger in entscheidenden Einzelheiten bestätigt hat. Das unstreitige Kerngeschehen besteht darin, dass der klägerische Fahrer in einer engen Straße mit geringer Geschwindigkeit eine längere Strecke dem Beklagten zu 1) voraus gefahren war, und nach einer Verlangsamung nach links gelenkt hatte, um zu wenden oder in ein Grundstück abzubiegen. Dies geschah zu einem Zeitpunkt, als der Beklagte zu 1) seinen Überholvorgang bereits begonnen hatte.

Diese Feststellungen des Erstgerichts sind rechtsfehlerfrei und stehen in Übereinstimmung mit der obergerichtlichen Rechtsprechung (Senat, Urt. v. 25.04.2014 – 10 U 1886/13, juris 4; OLG Hamm, Urt. v. 09.07.2013 – 9 U 191/12, BeckRS 2013, 18082; KG, Beschl. v. 12.07.2010 – 12 U 177/09, BeckRS 2010, 22692; KG, Urteil vom 09.09.2002 – 12 U 26/01, BeckRS 2002, 07774; BGH NJW-RR 1986, 384: „für einen Zusammenstoß des wendenden Fahrzeugs mit dem Gegenverkehr“; Senat, Urt. v. 25.10.2013 – 10 U 964/13, juris; v. 13.12.2013 – 10 U 2372/13, juris; v. 14.02.2014 – 10 U 3074/13, juris, je für einen Auffahrunfall).

Die „Typizität“ der streitgegenständlichen Anscheinsbeweislage wird durch die vom Kläger geltend gemachten Gesichtspunkte weder beseitigt, noch auch nur in Frage gestellt:

[...]

(3) Zuletzt wird eine Anscheinsbeweislage nicht aufgehoben durch die Alkoholisierung des Beklagten, unabhängig davon, ob die im unstreitigen Tatbestand des Ersturteils festgestellte Blutalkoholkonzentration von 1,04 Promille, oder – wie vom Kläger gewünscht – bis zu 1,4 Promille zugrunde gelegt wird. Selbst eine Alkoholisierung im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit erlaubt keinen Rückschluss auf die Unfallursache, darf vielmehr bei der Abwägung nach § 17 StVG nur berücksichtigt werden, wenn sie sich nachweislich in dem Unfall niedergeschlagen hat (BGH NJW 1995, 1029). Aus diesem Grund ist ein unfallursächlicher Verstoß des alkoholisierten Kraftfahrers vorauszusetzen, bevor – aufgrund der Alkoholisierung, gegebenenfalls in Form eines Anscheinsbeweises – darauf ge-

schlossen werden kann, der Unfall habe sich in einer Verkehrslage ereignet, die ein nüchterner Kraftfahrer problemlos hätte meistern können (BGH NJW 1976, 897; Fußgänger, zusätzlich zur Alkoholisierung unmotiviertes Liegen auf der Fahrbahn; OLG Stuttgart r + s 1988, 329, Volltext BeckRS 2008, 19041: zusätzlich stark überhöhte Geschwindigkeit; OLG Hamm NZV 1995, 483; OLG Köln VersR 2002, 1040; KG Urt. v. 21.06.1990 – 12 U 3456/89, BeckRS 1990, 07643: Alkoholisierung nicht ursächlich, weil ohnehin schuldhaftes Überholen einer unübersichtlichen Kolonne; OLG Celle, Urt. v. 29.09.2010 – 14 U 27/10, BeckRS 2011, 14566: zusätzlicher Verstoß gegen § 1 II StVO gefordert, aber nicht erweislich; Senat, Beschl. v. 12.11.2014 – 10 U 3222/14: zusätzlich zur Alkoholisierung nicht rechtzeitige Ausweichreaktion erforderlich).

Deswegen ist ein Zusammenstoß des Linksabbiegers mit dem Überholenden nicht schon dann „nicht mehr typisch“, wenn und weil der Überholende alkoholisiert war. Anderenfalls stünde jede der bisherigen Anscheinsbeweislagen unter dem Vorbehalt, dass keiner der beteiligten Fahrzeugführer alkoholisiert wäre, während andererseits neue Anscheinsbeweislagen mit alkoholisierten Beteiligten zu entwickeln wären. Zudem verlöre die ständige Rechtsprechung des BGH, dass die Unfallursächlichkeit der Alkoholisierung festzustellen sei, jeden Anwendungsbereich. Die Anscheinsbeweislagen des Abbiegens in ein Grundstück oder Wendens einerseits, der alkoholbedingten absoluten Fahruntüchtigkeit andererseits stehen in einem Stufenverhältnis: Zunächst ist bei anzuwendendem Anscheinsbeweis gegen den Linksabbieger zu klären und im Strengbeweisverfahren festzustellen, ob ein Fehlverhalten des anderen Verkehrsteilnehmers vorliegt, dass den Anscheinsbeweis erschüttert. Sollte das nicht der Fall sein, kommt es auf dessen Alkoholisierung nicht mehr an. Werden dagegen eine Pflichtwidrigkeit oder ein Sorgfaltsverstoß des zunächst vom Anscheinsbeweis Begünstigten festgestellt, spricht jedenfalls im Fall der absoluten Fahruntüchtigkeit ein Beweis des ersten Anscheins dafür, dass die Alkoholisierung unfallursächlich geworden ist, wenn sich der Unfall in einer Verkehrslage und unter Umständen ereignet hat, die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können.

bb) Dem Kläger ist es nicht gelungen, den für die Beklagten wirkenden Anscheinsbeweis zu entkräften oder zu „erschüttern“ durch Darlegung ernsthafter Möglichkeiten eines anderen als des erfahrungsgemäßen Geschehensablaufs (BGH NJW 1953, 584; NJW 1963, 953; DAR 1985, 316; OLG Nürnberg, Beschl. v. 16.07.2014 – 1 U 2572/13, juris), deren Tatsachen unstrittig oder (voll) bewiesen sein müssen. Zweifel gehen zulasten des Klägers als Anscheinsbeweisgegner. [...]

(2) Hieraus folgend hat der Kläger auch keine Tatsachen nachgewiesen, die den Schluss darauf zulassen, dass die – selbst zur absoluten Fahruntüchtigkeit führende – Alkoholisierung des Beklagten zu 1) den

Unfall mitverursacht habe oder haben könnte (BGH NJW 1995, 1029).

Da schon ein Fahrfehler oder Rechtsverstoß des Beklagten zu 1) nicht erweislich war, kann eine Alkoholisierung (im Bereich der absoluten Fahruntüchtigkeit) keine Anscheinsbeweislage für die Unfallursächlichkeit der Trunkenheit (BGH, a.a.O., <1030, unter 3., vorl. u. letzter Abs. >) liefern: Im Fall des BGH war ein absolut fahruntüchtiger, vorfahrtsberechtigter Kraftfahrer auf ein Fahrzeug aufgefahren, welches – unstrittig oder nachgewiesen – unter Verletzung der Wartepflicht in seine Fahrbahn eingebogen war. Dagegen konnte nicht nachgewiesen werden, dass der alkoholisierte Kraftfahrer mit einer überhöhten Geschwindigkeit gefahren sei, oder verspätet oder falsch reagiert – kurz: gegen Verkehrsvorschriften verstoßen – habe. Die Alkoholisierung (egal ob im Bereich der nur relativen, oder absoluten Fahruntüchtigkeit) hatte deswegen keine Rolle zu spielen (BGH, a.a.O. <1030 unter 3., 1. Abs.: „Ohne Rechtsirrtum hat das Berufungsgericht die Fahruntüchtigkeit des Erstbeklagten – obschon feststehend – hier bei der Schadensabwägung nicht zulasten der Beklagten herangezogen. Es entspricht ständiger Rechtsprechung des Senats, dass bei der Abwägung nach § 17 StVG nur solche Umstände Berücksichtigung finden können, die sich erwiesenermaßen auf den Unfall ausgewirkt haben. Dies gilt grundsätzlich auch für die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit. Dass der Beklagte ... infolge seiner Trunkenheit das Fahrzeug gar nicht erst führen durfte, ist insoweit ohne Belang. Maßgebend ist vielmehr, ob sich die Fahruntüchtigkeit als Gefahrenmoment in dem Unfall tatsächlich niedergeschlagen hat.“ >). Diese Grundsätze gelten auch im Streitfall: Für den Beklagten zu 1) bestand an der Unfallstelle kein Überholverbot, weil eine unklare Verkehrslage nicht erweislich war. Unstrittig fuhr der Beklagte zu 1) nicht mit überhöhter Geschwindigkeit, während ihm nach den – von der Berufung nicht angegriffenen – Sachverständigenfeststellungen eine verspätete oder fehlerhafte Reaktion nicht vorgeworfen werden kann.

Soweit der Kläger nun meint, der Beklagte zu 1) habe nach dem Unfall alkoholtypische Ausfallerscheinungen gezeigt, wurde dies weder im Strafverfahren festgestellt, noch bisher im Rechtsstreit vorgetragen. Da keinerlei Gründe vorgebracht oder ersichtlich wurden, warum diese Umstände erst jetzt geltend gemacht werden, kann die Verzögerung nur auf grober Nachlässigkeit beruhen, sodass das Vorbringen nach § 531 II 1 Nr. 3 ZPO nicht mehr berücksichtigt werden kann.

Der Kläger ist offenbar der Auffassung, ein nüchterner Fahrer hätte den Unfall dadurch vermieden, dass er im Hinblick auf die Örtlichkeit und Verkehrsverhältnisse insgesamt auf ein Überholen verzichtet hätte. Insoweit trifft zwar zu, dass der Anscheinsbeweis gegen einen alkoholisierten Kraftfahrer (nur insoweit) wirkt, „(als) sich der Unfall in einer Verkehrslage und unter Umständen ereignet (hat), die ein nüchterner Fahrer hätte meistern können“ (BGH, a.a.O. <1030, vorl. Abs. >). Der Kläger übersieht jedoch, dass der An-

scheinsbeweis ausscheidet, wenn dem Alkoholisierten kein Verkehrsverstoß zur Last zu legen ist (BGH, a. a. O. <1030, letzter Abs.>). Allein aus einem wünschenswerten defensiven Fahrstil oder einem grundsätzlichen Absehen von Überholversuchen in derartigen Verkehrslagen ergibt sich jedoch die vom Kläger bevorzugte Rechtsfolge nicht. Nach Sachlage ist auszuschließen, dass ein nüchterner Kraftfahrer in der urteilsgegenständlichen Situation in jedem Fall nicht überholt hätte, anderenfalls würden derartige Unfälle nüchternen Kraftfahrern niemals unterlaufen.

c) Zuletzt berücksichtigt der Senat wie das Erstgericht, dass der klägerische Fahrer (F.) – unabhängig von einem Anscheinsbeweis – eine Sorgfaltspflichtverletzung bereits eingeräumt hat, nämlich einen Verstoß gegen die Verpflichtung zur zweiten Rückschau aus § 9 I 4 StVO [...].

c) Unter Würdigung alle Gesamtumstände hält der Senat die Ausführungen des Landgerichts insgesamt im Ergebnis für zutreffend. Der klägerische Fahrer hat den Verkehrsunfall dadurch verursacht und verschuldet, dass er einerseits beim Abbiegen in ein Grundstück oder beim Wenden sich nicht so verhalten hat, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist (§ 9 V StVO), andererseits seiner zweiten Rückschulpflicht (§ 9 I 4 StVO) nicht genügt hat.

Gegenüber diesen schwerwiegenden Verstößen tritt die Betriebsgefahr des Fahrzeugs der Beklagten zurück, weil dem Beklagten zu 1) keine Pflichtverletzungen nachzuweisen waren (OLG Nürnberg NZV 2003, 89). [...]

II. Das Landgericht hat, aus der vollständigen Abweisung des Klageanspruchs zwingend zu folgern, auch den Widerklageanspruch zu Recht zugesprochen. Wenn insgesamt keine Ersatzpflicht der Beklagten zu 2) bestand, sind hierauf gezahlte Vorschusszahlungen ohne Rechtsgrund geleistet und nach Bereicherungsgrundsätzen herauszugeben.

11. *) Verursacht der Versicherungsnehmer als Fahrzeugführer durch einen alkoholbedingten Fahrfehler (BAK 0,67 Promille) einen Verkehrsunfall, so kann dies gemäß §§ 28 Abs. 2, 81 Abs. 2 VVG eine Leistungskürzung des Versicherers von 75 % rechtfertigen.

Amtsgericht Darmstadt
Urteil vom 11. Juni 2015 – 317 C 137/14 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin verfolgt einen Regressanspruch gegen die Beklagte nach einem Verkehrsunfall.

In der Nacht zum 13.10.2012 hatte die Beklagte ihren Pkw [...] auf dem Parkplatz der in der T-Straße in H. gelegenen Diskothek geparkt. Gegen 3:00 Uhr früh wollte sie rückwärts aus der schräg zur Parkgasse verlaufenden Parkbox ausparken und prallte hierbei gegen das auf der gegenüber liegenden Seite längs zur

P-Gasse ordnungsgemäß geparkte Fahrzeug des Geschädigten [...].

Zum Unfallzeitpunkt bestand zwischen den Parteien eine Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung über den von der Beklagten geführten Pkw.

Die Beklagte war zum Zeitpunkt des Unfalls alkoholisiert und wies eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,67 Promille auf. In der beigezogenen Ermittlungsakte ist ein vorläufiges Gutachten enthalten, nach dem zum Unfallzeitpunkt eine Minimal-Blutalkoholkonzentration von 0,81 Promille und eine Maximal-Blutalkoholkonzentration von 1,15 Promille vorlag.

Zum Ausgleich des durch den Unfall verursachten Fremdschadens an dem Fahrzeug des Geschädigten [...] zahlte die Klägerin insgesamt 2.979,20 €, nämlich Netto-Reparaturkosten in Höhe von 2.035,85 €, Sachverständigenkosten in Höhe von 496,15 €, eine allgemeine Unkostenpauschale in Höhe von 25 € und Rechtsanwaltsgebühren in Höhe von 379,02 €. [...]

Mit Schreiben vom 24.01.2013 forderte die Klägerin die Beklagte zur Zahlung des streitgegenständlichen Betrages auf. Mit Schreiben vom 21.02.2013 mahnte die Klägerin den Rechnungsbetrag erstmals an und setzte eine Zahlungsfrist von einer Woche ab dem 21.02.2013.

Die Klägerin behauptet, die Beklagte sei mit einer für ein Parkmanöver deutlich überhöhten Geschwindigkeit aus der Parkbox heraus gefahren. Dieses Verhalten sei ein alkoholtypischer Fahrfehler. Die Beklagte habe gegen ihre sich aus Abschnitt D.2.1 und E.1.1 AKB obliegenden Obliegenheiten verstoßen.

Die Klägerin beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin einen Betrag in Höhe von 2.979,20 € nebst Zinsen in Höhe von 5 %-Punkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 29.02.2013 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Aus den Gründen:

Die Klage ist zulässig und teilweise begründet.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Zahlungsanspruch auf 2.234,40 € aus §§ 116, 28 Abs. 2, 81 Abs. 2 VVG in Verbindung mit D.2.1 AKB..

Die Beklagte hat den Verkehrsunfall, der zu einer Haftung der Klägerin im Außenverhältnis in Höhe von unstreitig 2.979,20 € geführt hat, grob fahrlässig herbeigeführt. Dies rechtfertigt gemäß §§ 28 Abs. 2, 81 Abs. 2 VVG eine Leistungskürzung von 75 %.

Die Beklagte hatte zum Unfallzeitpunkt unstreitig eine Alkoholisierung von mindestens 0,67 Promille. Bei dem Verkehrsunfall handelt es sich nach Überzeugung des Gerichts um einen alkoholtypischen Fahrfehler. Es ist nicht erforderlich, dass sich der Fahrfehler ausschließlich durch die Alkoholisierung des Fahrers erklären lässt (LG Kaiserslautern, Urteil vom 07. Februar 2014 – 3 O 323/13 –, Rn. 32, juris). Im vorliegenden Fall hat die Beklagte das hinter ihr parkende Auto übersehen. Das Übersehen eines stehenden (und nicht während eines Ausparkvorgangs herannahenden) Fahrzeuges ist bereits ein alkoholtypischer Fehler, so dass der Beweis des ersten Anscheins gegen die Be-

klage spricht. Durch den Genuss von Alkohol wird die Aufmerksamkeit eingeschränkt. Auf die Geschwindigkeit, mit der die Beklagte ausgeparkt ist, kommt es danach nicht an. Abgesehen davon, ergibt sich aus der Schadenshöhe und den Lichtbildern von den Schäden [...], dass die Beklagte nicht nur ganz leicht und mit geringer Geschwindigkeit gegen das geschädigte Fahrzeug gestoßen ist.

Die Beklagte hat nicht den Beweis dafür erbracht, dass es sich bei dem Unfall nicht um einen alkoholtypischen Fahrfehler handelte und der Unfall nicht durch den Alkoholkonsum grob fahrlässig verursacht wurde. Die Zeugen [...] konnten über kein entgegenkommendes Fahrzeug, das die Beklagte beim Rückwärtsfahren geblendet hätte, berichten. Auch der Vortrag der Beklagten selbst ist diesbezüglich sehr ungenau. Sie konnte das vorbeifahrende Auto nicht näher beschreiben. Zudem ist unglaubwürdig, dass dieses Auto nach dem Zusammenstoß einfach weitergefahren ist.

Bei der Abwägung der Schwere des Verschuldens war zu berücksichtigen, dass die relative Fahruntüchtigkeit bereits mit 0,3 Promille beginnt und 0,67 Promille eine erhebliche Alkoholisierung darstellt. Zu Lasten der Beklagten ist zu berücksichtigen, dass das Führen eines Pkw im Zustand der Fahruntüchtigkeit nach ständiger Rechtsprechung zu einem der schwersten Verkehrsdelikte überhaupt gehört und die Auswirkungen einer Alkoholisierung im Straßenverkehr allgemein bekannt sind. Zugunsten der Beklagten ist zu berücksichtigen, dass sie nicht ein offensichtlich waghalsiges Fahrmanöver vorgenommen hat, wie etwa auf einer vielbefahrenen Straße zu wenden, und dass keine Personen gefährdet wurden.

Eine Erhöhung des Anspruchs der Klägerin wegen eines Verstoßes der Beklagten gegen E. 1.1 AKB kommt nicht in Betracht. Denn es ist nicht ersichtlich, inwiefern die Klägerin bei einer früheren Meldung des Unfalles durch die Beklagte einen höheren Regressanspruch gegen diese hätte realisieren können.

Der Anspruch auf die zuerkannten Zinsen folgt aus §§ 286 Abs. 1, 288 BGB.

12. *) 1. Alkoholbedingte relative Fahruntüchtigkeit setzt voraus, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers infolge geistiger und/oder körperlicher Mängel soweit herabgesetzt ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern. Zwar ist nicht unbedingt erforderlich, dass sich die körperlichen bzw. geistigen Mängel in Fahrfehlern ausgewirkt haben. Vielmehr können unter Umständen zum Nachweis der Fahrunsicherheit auch sonstige Auffälligkeiten im Verhalten des Fahrzeugführers genügen, sofern sie konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung seiner psychophysischen Leistungsfähigkeit, insbesondere seiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben.

2. Zur Leistungsfreiheit des Versicherers i.H.v. 80 % bei einem aufgrund alkoholbedingter relativer Fahrunsicherheit grob fahrlässig herbeigeführten Versicherungsfall.

Amtsgericht Ahlen,
Urteil vom 12. März 2015 – 30 C 626/13 –

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin war Kraftfahrzeughaftpflichtversicherer des Fahrzeugs Audi 80 mit dem amtlichen Kennzeichen [...]. Am 21.11.2011 kam es zu einem Unfall. Der Beklagte steuerte das Fahrzeug zum Unfallzeitpunkt und genoss als mitversicherte Person Versicherungsschutz, dem die allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung (AKB 2008) der Klägerin zugrunde lagen.

Die Parteien streiten um den Regress einer Geldsumme im Innenverhältnis, nachdem die klagende Versicherung im Außenverhältnis sämtliche Schäden reguliert hat.

Am frühen Morgen des 21.11.2011 nahm der Beklagte ein selbstgebranntes, hochprozentig alkoholisches Getränk zu sich. Im Anschluss setzte er sich hinter das Steuer und fuhr mit drei seiner Klassenkameraden zur Berufsschule. Gegen 7.45 Uhr befuhr der Beklagte den O.-Damm aus Richtung O. kommend in Fahrtrichtung L.-K. Die Straße verläuft dort in einer Geraden und beschreibt im weiteren Verlauf eine lang gezogene Rechtskurve. An dem Tag herrschte teilweise dichter Nebel, die genauen Witterungsbedingungen zum Unfallzeitpunkt sind zwischen den Parteien streitig. Auf der Geraden überholte der Beklagte zunächst den vorausfahrenden PKW des Zeugen H. und danach einen ebenfalls vorausfahrenden Kleinbus, der von der Zeugin E. gesteuert wurde. Zu Beginn der Rechtskurve geriet der Beklagte von der Fahrspur und überfuhr die Gegenfahrspur, überfuhr dahinter eine Warnbarke mit Betonfuß, schleuderte über einen ca. einen Meter tiefen Graben neben der Fahrbahn und prallte schließlich frontal gegen eine Eiche, was das Fahrzeug zum Stillstand brachte. Die Bremsspuren, sogenannte Blockierstreifen, verliefen gerade über eine Länge von 74,5 Metern, wobei der linke Blockierstreifen sich genau auf der Fahrstreifenbegrenzung der rechten Fahrspur zur gegenüberliegenden Fahrspur befand - also auf der gestrichelten Fahrbahnmitte. Kurz nach dem Unfall waren Polizisten wie der Zeugen S., Rettungssanitäter und die Zeugen H. und S. vor Ort.

Bei dem Unfall wurden alle vier Insassen des Fahrzeuges verletzt. Für die Krankentransporte und Behandlungskosten der drei Mitfahrer wandte die Klägerin insgesamt 2.403,56 € auf. Für die Beschädigung der Warnbarke zahlte sie 247,53 € an das Straßenbauamt des Kreises St. Auch der Beklagte wurde ins Krankenhaus gebracht. Um 9.25 Uhr führten Polizeibeamten bei ihm einen Atemalkoholtest durch, welcher einen Wert von 0,31 mg/l ergab. Um 9.56 Uhr nahm eine Ärztin dem Beklagten Blut ab – nach erfolgter Belehrung und Zustimmung des Beklagten. Der Blut-

alkoholbefund des Universitätsklinikums M. ergab einen Mittelwert von 0,56 Promille zum Zeitpunkt der Blutabnahme. Daraus errechnet sich für den Zeitpunkt des Fahrtantrittes gegen 7.00 Uhr eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,66 mg/l. Der Beklagte gab noch im Krankenhaus seinen Führerschein ab. Am 15.02.2012 erließ das Amtsgericht Tecklenburg wegen des geschilderten Sachverhalts einen Strafbefehl gegen den Beklagten wegen fahrlässiger Straßengefährdung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung. Der Beklagte akzeptierte den Strafbefehl, welcher seit 08.03.2012 rechtskräftig ist.

Am 18.06.2012 forderte die Klägerin den Beklagten zur Zahlung von 2.456,09 auf, was der Beklagte nicht anwaltlichen Schreiben vom 31.07.2012 zurückwies.

Die Klägerin beantragt, 1. den Beklagten zu verurteilen an sie 2.651,09 € nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 04.08.2012 zu zahlen sowie 2. festzustellen, dass der Beklagte verpflichtet ist, ihr alle weiteren Aufwendungen bis zu einem Betrag in Höhe von insgesamt 5.000,- € zu erstatten, die ihr anlässlich des Versicherungsereignisses vom 21.11.2011 im Zuge der Regulierung im Außenverhältnis gegenüber Dritten noch entstehen werden.

Der Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen.

Aus den Gründen:

Die Klage ist zulässig und überwiegend begründet. [...]

II. 1. Die Klägerin hat gegen den Beklagten einen Anspruch auf Zahlung von 2.120,87 € (80 % von 2.651,09 €) gem. § 426 I BGB i. V. m. § 116 I VVG. Die Klägerin und der Beklagte haften als Gesamtschuldner. Reguliert der Versicherer aber nach § 117 VVG trotz im Innenverhältnis bestehender Leistungsfreiheit, haftet ihm gegenüber der Versicherte nach § 116 Abs. 1 VVG alleine. Hier ist die Klägerin nach Maßgabe der AKB 2008 gegenüber dem Beklagten aufgrund seiner grob fahrlässigen Obliegenheitsverpflichtung vor dem Eintritt des Versicherungsfalles zu 80 % leistungsfrei geworden ist.

a) Die Parteien haften als Gesamtschuldner gem. § 426 BGB i. V. m. § 115 I S. 4 VVG analog. Jeder Schuldner ist zur ganzen Leistung verpflichtet, der Gläubiger kann sie aber nur einmal fordern (Grüneberg, in: Palandt, vor § 420, Rn. 6).

b) Der Beklagte hat seine Obliegenheit verletzt, kein Kraftfahrzeug zu führen, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage gewesen ist, es sicher zu führen gem. § 28 II VVG i. V. m. D.2.1 AKB 2008. Da der Versicherte in gleicher Weise wie der Versicherungsnehmer durch den Versicherer geschützt wird, ist es sachgerecht, ihm auch die Obliegenheiten, die er zu erfüllen in der Lage sein kann, zu übertragen.

Der Beklagte war im Zeitpunkt des Verkehrsunfalles alkoholbedingt fahruntüchtig.

Das ergibt sich daraus, dass sein Blutalkoholgehalt mindestens 0,66 Promille betrug und ihm ein alkohol-

typischer Fahrfehler unterlaufen ist. Er hat aufgrund enthemmter Fahrweise bei unübersichtlichen Sichtverhältnissen mit überhöhter Geschwindigkeit zu Beginn der Kurve die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren. Hiervon ist das Gericht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme überzeugt.

aa) Der Beklagte war alkoholbedingt fahruntüchtig. Zwar war seine BAK nicht im Bereich absoluter Fahruntüchtigkeit, aber sie betrug mindestens 0,66 Promille. Bei einer BAK zwischen 0,3 und 1,0 Promille könnte er relativ fahruntüchtig gewesen sein. Relative Fahruntüchtigkeit setzt voraus, dass die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers infolge geistiger und/oder körperlicher Mängel soweit herabgesetzt ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, auch bei Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern (vgl. BGH St 13, 83, 90; 44, 219, 221). Zwar ist nicht unbedingt erforderlich, dass sich die körperlichen bzw. geistigen Mängel in Fahrfehlern ausgewirkt haben. Vielmehr können unter Umständen zum Nachweis der Fahrunsicherheit auch sonstige Auffälligkeiten im Verhalten des Fahrzeugführers genügen, sofern sie konkrete Hinweise auf eine schwerwiegende Beeinträchtigung seiner psychophysischen Leistungsfähigkeit, insbesondere seiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit geben (vgl. BGH, Urt. v. 15.04.2008 – 4 StR 639/07; ebenso BGHSt 31, 42, 44 f.; 44, 221 f.).

Dies ist vorliegend der Fall.

Das Gericht hat die Zeugen vernommen zu der Frage, ob der Beklagte alkoholtypische Ausfallerscheinungen gezeigt hat, die neben der BAK des Beklagten eine relative Fahruntüchtigkeit begründen würden. Die Klägerin als diejenige, die sich auf eine ihr günstige Behauptung beruft, trägt nach den allgemeinen Regeln die Beweislast.

Aufgrund der Beweisaufnahme vermochte das Gericht im Rahmen der Beweiswürdigung zu der Überzeugung zu gelangen, dass die Behauptung der Klägerin als bewiesen anzusehen ist. Danach ist ein Beweis erst dann erbracht, wenn das Gericht unter Berücksichtigung des gesamten Ergebnisses der Beweisaufnahme und der sonstigen Wahrnehmungen in der mündlichen Verhandlung von der Richtigkeit einer Tatsachenbehauptung überzeugt ist und alle vernünftigen Zweifel ausgeräumt sind. Dies ist vorliegend der Fall.

Der Zeuge H. hat ausgesagt, dass er 70 km/h gefahren ist und der Beklagte ihn mit deutlich höherer Geschwindigkeit überholt hat. Nach seiner Schätzung sogar mit der doppelten Geschwindigkeit. Jedenfalls so schnell, dass der Zeuge darüber aufgrund der Witterung sehr verwundert war. An dem Morgen war laut Herrn H. sehr schlechtes nebliges Wetter mit Nebelbänken. Die Sichtweite betrug teils weniger als 100 Meter. Nach dem Überholvorgang schlingerte der Beklagte noch kurz in der Spur, setzte seine Fahrt aber unvermindert schnell fort. Zwischen dem Überholvorgang und der eigentlichen Unfallstelle kamen dem Zeugen seiner Erinnerung nach keine Fahrzeuge auf der Gegenspur entgegen. Die Zeugin E. war sogar nur

mit 30 km/h unterwegs und erschrak sich laut ihrer Aussage sehr über das Vorbeirauschen des Beklagten. Er sei sehr dicht aufgefahren und dann so dicht an dem Bus vorbeigefahren, dass dieser gewackelt habe. Die Kinder im Kleinbus hätten daraufhin sogar zu weinen angefangen. Für die Sichtverhältnisse war der Beklagte nach Ansicht der Zeugin deutlich zu schnell unterwegs. Die Sichtweite betrug nur ungefähr 50 Meter. An entgegenkommende Fahrzeuge konnte sich die Zeugin nicht erinnern. Die Zeugin L., die ebenfalls mit im Kleinbus der Zeugin E. saß, wiederholte den Inhalt der Aussage der Zeugin E. Der Zeuge S. kam erst nach dem Unfall an den Ort des Geschehens. Seiner Ansicht nach betrug die Sichtweite an der Unfallstelle direkt nach dem Knall ca. 100-200 Meter. Als der Zeuge S. am Unfallort eintraf, hatte sich der Nebel bereits etwas gelichtet, allerdings gab auch der Zeuge S. eine Sichtweite von etwa 100 Meter an. Keine der vor Ort anwesenden Personen habe gegenüber dem Zeugen S. entgegenkommende Fahrzeuge erwähnt.

An der Glaubwürdigkeit der Zeugen bestehen keine Zweifel. Die Aussagen der Zeugen ergaben ein gutes Bild sowohl der Wetterverhältnisse, als auch der Fahrmanöver des Beklagten.

Die Beweisaufnahme hat ergeben, dass der Beklagte mit einer den Sichtverhältnissen keinesfalls entsprechenden Geschwindigkeit unterwegs war. Selbst angenommen, dass nur Nebelbänke auftraten, ist ein PKW nicht innerhalb von Sekundenbruchteilen auf die dann angemessene Geschwindigkeit herunter zu bremsen. Dass der Beklagte deutlich zu schnell fuhr, steht nach Ansicht des Gerichts aufgrund der glaubhaften Aussagen der Zeugen H., E. und L. fest.

Dies lässt sich auch der sehr langen Bremsspur entnehmen. Auch die Bereitschaft des Beklagten die hohe Geschwindigkeit beizubehalten, obwohl er bei seinen Überholvorgängen ins Schlingern geriet, deutet auf eine enthemmte Fahrweise hin. Gerade der Umstand, nicht über große Fahrpraxis zu verfügen, hätte einen Autofahrer bei den herrschenden Witterungsbedingungen dazu bringen müssen, ein besonneneres Tempo zu fahren. Nicht so der Beklagte, der ohne vernünftigen Grund ein hohes Risiko einging. Die enthemmte Fahrweise, verbunden mit dem hohen Tempo und den Überholvorgängen bei stellenweise dichtem Nebel, aber gleichzeitig geringer Fahrpraxis, zeichnen das nur zu typische Bild alkoholbedingter Risikobereitschaft im Straßenverkehr.

c) Die relative Fahruntüchtigkeit des Beklagten war auch ursächlich für den Unfall. Während in Fällen absoluter Fahruntüchtigkeit ein Anscheinsbeweis für die vom Versicherer zu beweisende Ursächlichkeit der Alkoholisierung für den Versicherungsfall spricht, muss der Versicherer in Fällen relativer Fahruntüchtigkeit alkoholtypische Ausfallerscheinungen beweisen, die den Schluss auf die alkoholbedingte Herbeiführung des Versicherungsfalles rechtfertigen (vgl. OLG Saarbrücken, Urt. v. 28.01.2009 – 5 U 698/05). Wird die relative Fahruntüchtigkeit mit einem alkoholtypischen Fehler begründet, ist damit in aller Regel der Beweis für die Ursächlichkeit der Fahruntüchtigkeit für den

Unfall begründet (vgl. OLG Hamm, Urt. v. 27.10.1993 – 20 U 197/93). Ein nüchterner Fahrer hätte sich bei der eingeschränkten Sicht langsamer fortbewegt und auf waghalsige Überholmanöver verzichtet.

Dem Beklagten ist auch nicht der Gegenbeweis gelungen, dass keine Kausalität zwischen Alkoholkonsum und Unfallereignis bestand. Die Zeugin C. sagte zwar aus, dass der Beklagte wenig Fahrpraxis besessen habe, war allerdings auf der Fahrt selbst nicht anwesend. Weiterhin war sie nicht anwesend, als der Beklagte am Morgen des Unfalltages den Alkohol zu sich nahm. Seine Aussage den Unfall aufgrund fehlender Fahrpraxis begangen zu haben, ist aufgrund seiner Angaben zum zu sich genommenen Selbstgebrannten aber ebenfalls nicht überzeugend. Der Beklagte gab an aus einem 10 cl fassenden Glas (einem polnischen sog. 100er) max. 1/3 selbstgebrannten Likör zu sich genommen zu haben. Dann ist es allerdings verwunderlich, dass er nach dem Genuss des Likör bereits mindestens 0,66 Promille BAK hatte. Einer BAK von 0,66 Promille entspricht bei einem 21-jährigen Mann mittlerer Größe und Statur (1,70 m, 80 kg) einem Gegenwert von ca. 42 g reinen Alkohols. Dies ist enthalten etwa in einem Liter Bier, einem halben Liter Wein oder 1,3 vollen Gläsern polnischer 100er. Jedenfalls die Angaben des Beklagten zu der Menge des konsumierten Alkohols entsprechen nicht der Wahrheit.

d) Der Beklagte hat die Verletzung der Obliegenheit auch zu verschulden gem. D.3.1 AKB 2008. Der Klägerin ist es zwar nicht gelungen, den Vorsatz des Beklagten nachzuweisen, wohl ist ihm aber grobe Fahrlässigkeit zur Last zu legen. Der Gegenbeweis nur mittlerer oder leichter Fahrlässigkeit ist dem Beklagten nicht gelungen.

aa) Vorsatz ist das kognitive und voluntative Erfassen der Verwirklichung sämtlicher Merkmale eines Geschehens im Zeitpunkt des Geschehens. Grob fahrlässig handelt hingegen, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich hohem Maße verletzt und unbeachtet lässt, was im gegebenem Fall jedem hätte einleuchten müssen, und wer auch in subjektiver Hinsicht ein unentschuldigbares Fehlverhalten gezeigt hat, das ein gewöhnliches Maß erheblich überschreitet (BGH, Urt. v. 29.01.2003 – IV ZR 173/01 – VersR 2003, 364). Dies ist dem Beklagten hier vorzuwerfen. Wer am frühen Morgen hochprozentigen Alkohol zu sich nimmt, dem muss bewusst sein, dass er sich damit in ganz erheblichem Maß konträr zum im Straßenverkehr erforderlichen und gebilligten Verhalten benimmt. Auch wenn der Beklagte ursprünglich nicht Auto fahren wollte, als er den Selbstgebrannten zu sich nahm, so musste ihm dies beim späteren Fahrtantritt doch zumindest noch bewusst gewesen sein. In Anbetracht der Beweislast für das vorsätzliche Handeln des Beklagten, die auf der Seite der Klägerin liegt (vgl. BGH, Urt. v. 14.12.1994 – IV ZR 304/93), ist das Gericht nicht davon überzeugt, dass der Beklagte seine Fahruntüchtigkeit billigend in Kauf nahm, also mit Eventualvorsatz handelte. Wohl aber ist das Gericht der Überzeugung, dass dem Beklagten seine Alkoholisierung bewusst sein musste, er sich aber in groben Maße darüber hinwegtröstend in den Gedanken flüch-

tete, es werde schon gut gehen – also grob fahrlässig handelte.

bb) Dem Beklagten ist es nicht gelungen eine nur leicht oder mittel fahrlässige Obliegenheitsverletzung zu beweisen. Seine Behauptung nicht gewusst zu haben, wie viel Volumen % Alkohol der Selbstgebrannte hatte, kann eine mittelschwere Fahrlässigkeit nicht begründen. Wie der Beklagte und die Zeugin C. selbst bekundet haben, hatte der Beklagte nur wenig Fahrerfahrung und war die Strecke zur Berufsschule selbst noch nie gefahren. Diese Aspekte zusammen damit betrachtet, dass der Beklagte nach eigener Aussage an dem Morgen besonders nervös gewesen sei, können nicht entschuldigend wirken, was das Außerachtlassen der erforderlichen Sorgfalt betrifft. Denn entweder war der Beklagte nervös und hatte einen kleinen Schluck niedrigprozentigen Likörs zu sich genommen oder er war von dem hochprozentigen Schnaps so beruhigt, dass er dies hätte merken müssen. So oder so spricht bei einem unerfahrenen Autofahrer nichts für das Vorliegen eines nur mittelschweren Außerachtlassens der erforderlichen Sorgfalt.

cc) Die Leistungsfreiheit der Klägerin in Höhe von 80 % entspricht der Schwere des Verschuldens des Beklagten. Die Quoten inwieweit die Klägerin Leistungsfreiheit erlangt hat, sind anhand des Einzelfalles unter wertender Betrachtung der maßgeblichen Umstände und Besonderheiten festzustellen (sog. flexibles Quotenmodell, vgl. Haibach in Stiefel/Maier, Kraftfahrtversicherung, § 81 VVG, Rn. 81 sowie A.2.16.1, Rn. 8). Dabei ist auch im Rahmen der groben Fahrlässigkeit eine Leistungsfreiheit von 100 % möglich (vgl.

Haibach, in: Stiefel/Maier, VVG, § 81, Rn. 27). In vergleichbaren Konstellationen – grobe Fahrlässigkeit, BAK von ca. 0,6 Promille und Geradeausfahren in einer Kurve – geht die bisherige Rechtsprechung von einer Ausgangs-Regressquote von etwa 60 % aus (vgl. OLG Hamm, Urt. v. 25.08.2010 – I-20 U 74/10). Die besonderen Umstände des Einzelfalles können diese aber erhöhen. Dabei ist einerseits vom äußeren Grad des Verschuldens auszugehen, also inwieweit sich die grobe Fahrlässigkeit dem Vorsatz annähert (vgl. Prölss, in Prölss/Martin, VVG § 28, Rn. 130), aber andererseits ist auch die potenzielle Gefährlichkeit des Verhaltens des Versicherten zu berücksichtigen (vgl. Prölss, in Prölss/Martin, VVG § 28, Rn. 131). Das Verschulden des Beklagten nähert sich vorliegend einem vorsätzlichen Verhalten stark an. Auch waren seine alkoholbedingten Fahrmanöver potenziell dazu geeignet größere, schwerere Unfälle zu verursachen. Besonders die Aussagen der Zeuginnen E. und L. untermauern diesen Eindruck. Solch gefährliche Manöver zu verhindern ist auch vom Schutzzweck des § 28 VVG umfasst. Des Weiteren ist der Bremsspur des Beklagten zu entnehmen, dass er sich dem Rechtsfahrgebot gem. § 2 II StVO nicht verpflichtet fühlte, was zur Annahme einer weiteren Obliegenheitsverpflichtung Anlass gibt.

Einzig die BAK von 0,66 Promille des Angeklagten, die i. R. d. relativen Fahruntüchtigkeit etwa der Mitte zwischen 0,3 und 1,0 Promille entspricht, spricht hier dagegen, die Versicherung zu 100 % von der Leistung gegenüber dem Beklagten zu befreien.

SYMPOSIUM DES B.A.D.S.

„Atemalkohol statt Blutentnahme?“

11. November 2015

Berlin

Veranstaltet vom: **BUND**  **B. A. D. S.** **GEGEN ALKOHOL UND DROGEN IM STRAßENVERKEHR e.V.**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Beiträge:	
<i>„Atemalkohol statt Blutentnahme?“</i> DR. ULRICH FRANKE , Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe	Sup 3
<i>Die gerichtsfeste Einführung der Atemalkoholanalyse bleibt auf der politischen Agenda</i> KIRSTEN LÜHMANN , Verkehrspolitische Sprecherin der SPD im Bundestag, Berlin	Sup 8
<i>Ist die Atemalkoholanalyse eine praktikable und sichere Alternative zur Blutalkoholkonzentrationsbestimmung im Strafverfahren?</i> PROF. DR. DR. REINHARD URBAN , Leiter des Instituts für Rechtsmedizin an der Johannes Gutenberg-Universität, Mainz	Sup 10
<i>Atem- statt Blutalkoholmessung?</i> JOHANN-MARKUS HANS , Polizeidirektor, Polizeitechnisches Institut, Deutsche Hochschule der Polizei Münster	Sup 14

ULRICH FRANKE

„Atemalkohol statt Blutentnahme?“

1. Einleitung

Seit fast 15 Jahren lässt sich – nicht zuletzt bei Durchsicht verschiedener Jahrgänge der Zeitschrift „Blutalkohol“ – im polizeirechtlichen, strafrechtlichen und medizinischen Schrifttum die Diskussion um die Atemalkoholanalyse (AAA) und deren Einführung im Bereich der Verkehrsstraftaten nachverfolgen. Politische Absichtserklärungen, divergierende Beschlüsse von Justiz- und Innenministerkonferenzen sowie Empfehlungen von Expertengremien unter Einschluss des Verkehrsgerichtstages (VGT) finden sich dazu ebenso wie zustimmende und ablehnende Stellungnahmen in der Fachliteratur.¹⁾ Ich verweise in diesem Zusammenhang nur auf das im letzten Jahr vom Bundesvorsitzenden der Deutschen Polizeigewerkschaft engagiert vorgetragene Plädoyer für die beweissichere AAA als Garant besseren Grundrechtsschutzes und sinnvollen Personaleinsatzes.²⁾ Auf den letztgenannten, aus Sicht der Polizeivollzugsbeamten überaus verständlichen Gesichtspunkt wird später noch zurückzukommen sein. Auftrieb hat das Thema durch die Aufnahme des Programmpunkts „Einführung der AAA in das Verkehrsstrafrecht“ in die Koalitionsvereinbarung der gegenwärtig amtierenden Bundesregierung erhalten.

Aus strafrechtlicher, insbesondere aus revisionsrichterlicher Sicht reduziert sich das Thema auf folgende Punkte, zu denen ich in meinen Ausführungen in der gebotenen Kürze Stellung nehmen möchte:

1. Kann die AAA die Blutalkoholanalyse (BAA) im Verkehrsstrafrecht, also bei der Feststellung der Fahr(unt)üchtigkeit insbesondere bei § 316 StGB, als gleichwertiges Beweismittel ersetzen oder nicht?

2. Macht die Einführung der AAA auch im Verkehrsstrafrecht das strafrechtliche Verfahren in den hier vor allem interessierenden Stadien zwischen Anklageerhebung und rechtskräftigem Abschluss schneller und effektiver?

3. Ist die Einführung auch im Übrigen vor dem Hintergrund der Entwicklung der Kriminalität sinnvoll oder gibt es Alternativen?

Daraus ergibt sich zugleich, wozu ich nicht Stellung nehmen möchte – mangels Fachkompetenz zur medizinischwissenschaftlichen Seite des Problems, wegen der Gefahr der Vorbefassung in meiner Eigenschaft als Mitglied des für das Verkehrsstrafrecht zuständigen 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs –, die Frage, wie etwa die Rechtsprechung auf die Einführung der AAA auch im Bereich der Verkehrsstraftaten zu reagieren hätte.

Bei allem sollten wir nicht aus dem Blick verlieren, dass im Bereich von Verstößen gegen Straßenverkehrsvorschriften Bürger mit Polizei und Justiz in Berührung kommen, die im sonstigen Leben nicht zu kriminellem Verhalten tendieren.

2. Ausgangslage

a) § 24a StVG

Das AAA-Verfahren wurde durch den Gesetzgeber mit dem Gesetz vom 27. April 1998, dem sog. 0,8-Promille Gesetz, als beweiskräftiges Verfahren für § 24a StVG anerkannt.³⁾ Der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs hat in seiner grundlegenden Entscheidung vom 3. April 2001 (4 StR 507/00, BGHSt 46, 358 = Blutalkohol 38, 280 <2001>) die Voraussetzungen näher formuliert, unter denen die Messergebnisse der AAA bei der Anwendung von § 24a Abs. 1 StVG verwertbar sind. Eine Aussage zu den Voraussetzungen, unter denen die Rechtsprechung die AAA als hinreichend zuverlässiges Beweismittel zur abschließenden Feststellung alkoholbedingter absoluter Fahruntüchtigkeit nach § 316 StGB anerkennen würde, war damit ausdrücklich nicht verbunden.⁴⁾ Damit ist die AAA – für § 24a StVG – als standardisiertes Verfahren anerkannt. Auch nur soweit hat der Gesetzgeber auf der Grundlage medizinischer Gutachten den AAK-Wert so festgesetzt, dass er dem in § 24a Abs. 1 StVG für die Blutprobe bestimmten Promillewert entspricht.⁵⁾

¹⁾ Vgl. nur *Hentschel* Blutalkohol 39, 18 (2002); *Eisenmenger* Blutalkohol 39, 29 (2002); *Hillmann* Blutalkohol 39, 32 (2002); *Scheffler* Blutalkohol 39, 37 (2002); Beschluss der Innenministerkonferenz 2007, Blutalkohol 45, 47 (2008); Beschlüsse der 79. Justizministerkonferenz, Blutalkohol 45, 251 (2008); Empfehlungen und Beschlüsse des 47. VGT, NVZ 2009, 126.

²⁾ *Wendt* Blutalkohol 52, 18 (2015).

³⁾ Eingehend *Maatz* Blutalkohol 39, 21 (2002).

⁴⁾ BGH, Beschluss vom 3. April 2001 – 4 StR 507/00, BGHSt 46, 358, 373 = Blutalkohol 38, 280 (2001); dazu *Maatz* Blutalkohol 39, 21, 22 (2002).

⁵⁾ SSW-StGB/*Ernemann*, 2. Aufl., § 316 Rn. 27; *Maatz* Blutalkohol 39, 21 (2002).

b) § 316 StGB

Eine Verurteilung nach § 316 StGB setzt voraus, dass sich der Tatrichter die hinreichende Überzeugung davon verschafft, dass der Täter infolge des Alkoholenusses nicht in der Lage war, sein Fahrzeug sicher zu führen. Anknüpfungspunkt ist mithin der Begriff der Fahruntüchtigkeit, rechtlicher Maßstab für die Überzeugungsbildung des Tatrichters ist § 261 StPO. Dabei schließt der Grundsatz der freien Beweiswürdigung die Bindung des Tatrichters an gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse als sogenannte Erfahrungssätze nicht nur nicht aus, der Tatrichter ist vielmehr verpflichtet, derartige Erkenntnisse – und deren Weiterentwicklung in der jeweiligen Fachdisziplin – zu berücksichtigen. So ist insbesondere der richterlich festgelegte Grenzwert für die sogenannte absolute Fahruntüchtigkeit das Ergebnis einer rechtlichen Bewertung medizinisch-naturwissenschaftlicher Zusammenhänge und Aussagen. Der Tatrichter ist befugt, bei Erreichen eines bestimmten Grenzwerts der Blutalkoholkonzentration die Fahrunsicherheit des Fahrers unwiderleglich als gegeben anzusehen, weil dieser Grenzwert das Ergebnis von Untersuchungen über die Gefährlichkeit bestimmter Alkoholisierungsgrade ist und auf experimentellen Untersuchungen über BAK-abhängige Leistungseinbußen beruht. In seiner generalisierenden Form kommt dieser Wert als Grundlage der Strafbarkeit nach § 316 StGB einem selbständigen Ge- bzw. Verbot, wie es § 24a StVG enthält, nahe, allerdings auf der Grundlage richterlicher Rechtsfortbildung.⁶⁾ In den Fällen sogenannter relativer Fahruntüchtigkeit ist die Tatzeit-BAK nach der Rechtsprechung das für den Tatrichter wichtigste Indiz, neben Fahrfehlern und anderem alkoholtypischem Fehlverhalten.⁷⁾

3. Zur Kompatibilität zwischen AAA und BAA

Einen Teil der gängigen, gegen die AAA vorgebrachten Einwände möchte ich an dieser Stelle zwar nicht abhandeln, der Vollständigkeit halber jedoch erwähnen. Zweifel werden häufig geäußert am technischen Zustand der Geräte, die fehlende Möglichkeit der Feststellung der Identität des Betroffenen allein durch eine AAA wird beklagt, auf die Nachtrunk-Problematik wird hingewiesen.⁸⁾ Damit werden aber, so meine ich, ebenso wie im Hinblick auf die Freiwilligkeit der AAA-Kontrollmaßnahme, jedenfalls keine zentralen, gegen die Anwendung der AAA sprechenden Gesichtspunkte aufgezeigt.

Drei für die Einschätzung des Beweiswerts der AAA durch den Tatrichter gewichtige Punkte möchte ich in diesem Zusammenhang jedoch ansprechen:

a) allgemeine Fehleranfälligkeit

Befürworter der AAA weisen immer wieder auf die Zuverlässigkeit dieser Messmethode hin. Durch die Eichung und technische Zulassung geprüfter Geräte werde die Fehlerquote bei der Messung der Atemalkoholkonzentration auf ein Minimum reduziert. Das mag so sein. Am grundlegenden Unterschied im Verfahren der Beweiserhebung zwischen AAA und BAK ändert dies nichts. Die Methode der Atemalkoholkontrolle gewinnt ihren Wert unmittelbar im Kontakt mit dem Betroffenen nach der Tat, also nicht unter wiederholbaren Laborbedingungen. Es ist nicht hinweg zu diskutieren, dass schon eine geringfügige Beeinflussung des AAK-Wertes zu einer erheblichen Verfälschung des so gewonnenen Ergebnisses führen kann. Immer wieder muss sich die Rechtsprechung mit einschlägigen Fallgestaltungen beschäftigen. Dazu in aller Kürze zwei Beispiele:

aa) Noch im Jahr 2005 bescheinigte das OLG Bamberg dem Messgerät Träger Alcotest 7110 Evidential MK III, es sei nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft im Grenzbereich von 0,25 mg/l nicht in der Lage, eine im Sinne von § 24a Abs. 1 StVG entscheidungserhebliche Beeinflussung durch Hypoventilation (Luft anhalten vor Atmung) sicher auszuschließen.⁹⁾

bb) 2008 hielt das OLG Hamm die Einholung eines Sachverständigengutachtens für erforderlich, weil gegenüber dem Vorwurf einer Trunkenheitsfahrt geltend gemacht wurde, ein in einer Zahnfleischtasche verbliebener Rest eines Hustenlösers habe das Ergebnis der Messung verfälscht.

Der erfahrene Praktiker mag an dieser Stelle einwenden, es handele sich um Einzelfälle. Aus solchen Einzelfällen aber setzt sich die gerichtliche Alltagsarbeit zusammen. Geht es um eine Verurteilung nach § 316 StGB, also um Fahrerlaubnisentzug und (vielleicht) den Verlust des Versicherungsschutzes, wird – wir alle wissen es – hart gerungen. Wegen möglicher Messungenauigkeiten auf die gerichtliche Aufklärungspflicht zu verweisen, wie im Schrifttum zu lesen ist, ist hier nur ein Teil der Wahrheit. Verteidiger werden die Gelegenheit zur Anbringung von Beweisanträgen schon zu nutzen wissen. Das schafft zumindest zusätzliche Fehlerquellen.

b) keine Perpetuierung in einem Beweissubstrat

Mit dem ersten Gesichtspunkt hängt dieser zweite eng zusammen, den ich bereits angedeutet habe. Der Messvorgang der AAA ist nicht wiederholbar, es ist ein flüchtiges Beweismittel. Ganz anders die BAA. Sie kann auf ein Beweissubstrat zurückgreifen, das auch für weitere Untersuchungen zur Verfügung steht. Vielleicht ist gerade dieser Umstand geeignet, Fälle, in denen der Aussagewert der BAA angezweifelt wird, in Grenzen zu halten?

⁶⁾ Ausführlich dazu *Maatz*: Blutalkohol 39, 21, 25 (2002); vgl. auch *SSW-StGB/Ernemann*, 2. Aufl., § 316 Rn. 8.

⁷⁾ *SSW-StGB/Ernemann* a. a. O., Rn. 16.

⁸⁾ Beispielhaft *Hillmann* Blutalkohol 39, 32 ff. (2002); dagegen *Wendt* Blutalkohol 52, 18 ff. (2015).

⁹⁾ OLG Bamberg NJW 2006, 2197.

c) mangelnde Konvertierbarkeit der ermittelten AAA-Werte

Ein gewichtiger Grund gegen die Einführung der AAA im Bereich der Straftaten des Verkehrsrechts ist auch die mangelnde Konvertierbarkeit zwischen AAA-Werten und denen der BAA. Der § 24a Abs. 1 StVG zugrunde liegende „gesetzliche“ Umrechnungsquotient (1:2000) bleibt auf diese OWi-Vorschrift beschränkt. Auf den Nachweis der Fahruntüchtigkeit im Sinne von § 316 StGB ist dieser festgelegte Umrechnungsquotient nicht anwendbar, und zwar schon wegen der in Betracht zu ziehenden Messungenauigkeiten.¹⁰⁾ Diese sind im Ordnungswidrigkeitenrecht gerade noch hinnehmbar, im Strafrecht droht umgehend ein Konflikt mit dem Zweifelsatz. Jedem AAK-Wert, so zutreffend das BayObLG¹¹⁾, entspricht einer gewisse Bandbreite von BAK-Werten. Ist die AAA aber im Verhältnis zur BAK ein aliud, bedarf es zur Festlegung etwa der Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit auf der Grundlage einer AAA medizinischer und unfallstatistischer Untersuchungen über die wahrscheinlichkeitsrechnerische Abhängigkeit des Gefährlichkeitsgrades eines alkoholisierten Kraftfahrers von der Höhe der AAK, so wie sie der Festlegung der Grenzwerte der BAK zu Grunde liegen.¹²⁾ Dass sich an dieser Problematik nach dem Stand der rechtmedizinischen Wissenschaft bislang etwas geändert hat, vermag ich nicht zu erkennen.

Was folgt daraus für unsere Fragestellung?

Mein früherer Senatskollege MAATZ hat die Konsequenzen schon in einer ausführlichen Abhandlung zum Thema im Jahr 2002 dargelegt. Ich möchte ihn hier zitieren:

„Nur ändert die Anwendung der Atemalkoholprobe nichts daran, dass der von der Rechtsprechung des BGH für die Festlegung ‚absoluter‘ Fahruntüchtigkeit in Anspruch genommene wissenschaftliche Erfahrungssatz den Grenzwert weiterhin am Maßstab der BAK definiert und es deshalb der Feststellung bedarf, dass die Alkoholmenge im Körper des Betroffenen – unter Einschluss eines Sicherheitszuschlages von 0,1 Promille auf den ‚Grundwert‘ von 1,0 Promille – eine BAK von 1,1 Promille oder mehr ergibt.“

Für den Bereich der sogenannten absoluten Fahruntüchtigkeit ist die Bedeutung der AAA nach gegenwärtiger Sachlage also zu vernachlässigen. Für den Bereich der sogenannten relativen Fahruntüchtigkeit bedarf es zusätzlicher beweiskräftiger Anzeichen in Gestalt der bereits erwähnten Ausfallerscheinungen. Auch hier holt uns die BAA aber wieder ein, da eine umgerechnete BAK von mindestens 0,3 Promille festgestellt werden muss.¹³⁾

4. Weitere Gesichtspunkte gegen die Einführung der AAA im Verkehrsstrafrecht

a) verbreitete Mischintoxikation

Seit etwa fünf bis sieben Jahren ist in der forensischen Praxis, was die Art der Intoxikation von Straftätern angeht, ein tiefgreifender Wandel zu konstatieren; in welchem Maß er für das Straßenverkehrsrecht mit Zahlen belegbar ist, sei dahingestellt. Jedenfalls hat sich die Zahl der Fälle, in denen neben der Droge Alkohol gleichzeitig oder in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang auch andere berauschende Mittel konsumiert worden sind, nach meinem Eindruck signifikant erhöht. Diese Entwicklung betrifft die allgemeine Kriminalität ebenso wie die Straftaten nach den Bestimmungen des Verkehrsstrafrechts. Dabei ergibt sich immer das gleiche Bild: Während bei den Taten der allgemeinen Kriminalität neben einem nicht selten besorgniserregenden, weil kontinuierlichen Alkoholkonsum nach einer gewissen Zeit der Genuss sämtlicher verfügbaren Rauschdrogen tritt und unter dem Einfluss dieser gemischten Drogenintoxikation dann Straftaten begangen werden, ist es bei den Verkehrsstraftaten der anlassbezogene, häufig aber auch unkritische erfolgte Alkoholkonsum; zusätzlich werden zunächst Amphetamine eingeworfen, um bei Feiern durchzuhalten, später dann Cannabisprodukte konsumiert, um wieder „herunterzukommen“. Von der seit langem geführten, hier nicht weiter zu erläuternden Grenzwertdebatte abgesehen ist die Blutanalyse zum Nachweis eventuell vorliegender Fahruntüchtigkeit in solchen Fällen unerlässlich, auch wenn sich der Tatrichter in den meisten Fällen nur in Zusammenschau mit dem Verhalten der betroffenen Person während und nach der Tat eine entsprechende Überzeugung zu bilden vermag. Die AAA ist hier fehl am Platze, sie versagt.¹⁴⁾ Hat aber keine Blutentnahme stattgefunden, bleibt hier möglicherweise Vieles im Dunkeln. § 316 StGB ist ein Massengeschäft, das Erinnerungsvermögen der vor Ort eingesetzten Polizeibeamten Wochen oder gar Monate nach der Tat verständlicherweise nicht mehr sehr ausgeprägt.

b) § 316 StGB und bedingter Vorsatz

Einen alltäglichen Fall hat der 4. Strafsenat des Bundesgerichtshofs vor kurzem zum Anlass genommen, sich zur Frage des bedingten Vorsatzes bei der Trunkenheitsfahrt grundsätzlich zu äußern.¹⁵⁾ Das Landgericht hatte den Angeklagten in diesem Fall u. a. wegen einer Vorsatztat nach § 316 StGB verurteilt, da er nach einer körper-

¹⁰⁾Maatz: Blutalkohol 39, 21, 23 f. (2002).

¹¹⁾BayObLG, Beschluss vom 12. Mai 2000 – 2 ObOWi 598/99, NZV 2000, 295 m. zust. Anm. König.

¹²⁾Iffland/Hentschel NZV 1999, 497; Hentschel Blutalkohol 39, 19 (2002); Maatz: Blutalkohol 52, 21, 24 (2002).

¹³⁾Maatz: Blutalkohol 39, 21, 28 (2002).

¹⁴⁾de Vries SVR 2014, 330, 331.

¹⁵⁾BGH, Urteil vom 9. April 2015 – 4 StR 401/14, NJW 2015, 1834 = Blutalkohol 52, 214 (2015); vgl. dazu Franke Blutalkohol 52, 306, 313 f. (2015).

lichen Auseinandersetzung wegen ungewöhnlichen Fahrverhaltens Passanten aufgefallen war, die ihn dann zum Anhalten bewegen wollten. Er setzte seine Fahrt im öffentlichen Verkehrsraum gleichwohl fort. Der Senat hat das mit der Revision angefochtene Urteil zwar wegen Defiziten in der Begründung zu den Voraussetzungen des bedingten Vorsatzes aufgehoben und die Sache an das Landgericht zurückverwiesen. Die grundsätzlichen Ausführungen dieser Entscheidung sollen den Tatrichter jedoch erkennbar ermutigen, häufiger als bisher bei Trunkenheitsfahrten bedingten Vorsatz zumindest in Betracht zu ziehen. Denn nach Ansicht des Senats in dieser Entscheidung ist der Tatrichter durch § 261 StPO einerseits nicht gehindert anzunehmen, dass der Vorwurf bedingt vorsätzlichen Handelns trotz Aufnahme einer erheblichen Alkoholmenge im konkreten Fall als entkräftet angesehen werden kann, andererseits, wenn keine Besonderheiten vorliegen, auch im Einzelfall schon allein die Aufnahme einer die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit nur knapp überschreitende Alkoholmenge die richterliche Überzeugung von einer vorsätzlichen Tatbegehung begründen kann. In jedem Fall, so der Senat, sei die Blutalkoholkonzentration ein gewichtiges Indiz. Eine Absage hat der Bundesgerichtshof in dieser Entscheidung auch der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte erteilt, wonach sich bei weit über dem Grenzwert zur absoluten Fahruntüchtigkeit liegenden Blutalkoholwerten die Erkenntnis- und Kritikfähigkeit in einer den Vorsatz ausschließenden Weise verringere und (erneut) vorsatzausschließender Glaube an die Fahrtüchtigkeit eintrete. Diese Auffassung beruht danach auf einem nicht vorhandenen Erfahrungssatz. Eine bei steigender Blutalkoholkonzentration möglicherweise eintretende Selbstüberschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit beseitigt nicht die Kenntnis, eine große Menge Alkohol im Blut zu haben und nach den geltenden Regeln deshalb nicht mehr fahren zu dürfen.

Was bedeutet diese Entscheidung für unser Thema? Nach ihren Maßstäben kann der Blutalkoholkonzentration im Einzelfall auch knapp über der Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit für die Begründung bedingt vorsätzlichen Handelns Bedeutung zukommen. Es erscheint daher um so weniger angeraten, dass verlässliche und bei den Tatgerichten eingeführte Beweismittel der BAA durch ein anderes zu ersetzen, getreu der alten Devise: „Never change a running system“.

c) § 81a StPO

Ich hatte eingangs meiner Ausführungen erwähnt, dass der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft der Polizei in seinem Plädoyer als Argument für die Einführung der AAA auch das Problem der begrenzten personellen Kapazitäten der Polizei ins Feld geführt hat. Dieser Gesichtspunkt führt uns nahtlos zum Richtervorbehalt nach § 81a Abs. 2 StPO. Hier ist kein Raum, die um diese Vorschrift geführte, teilweise hitzige Debatte nachzuzeichnen. An dieser Stelle nur so viel:

Das Bundesverfassungsgericht hatte in einem Kammerbeschluss, allerdings nur in einem obiter dictum, prinzipielle Bedenken gegen die weithin praktizierte Verwertung der Ergebnisse von Blutentnahmen ohne vorherige richterliche Anordnung angemeldet.¹⁶⁾ In einem Fall, in dem dem Betroffenen im Verwaltungsrechtsweg auf der Grundlage einer unter Umgehung des Richtervorbehalts entnommenen Blutprobe die Fahrerlaubnis entzogen worden war, war das Verwaltungsgericht gleichwohl von einer Verwertbarkeit ausgegangen. Das Bundesverfassungsgericht verwarf die Verfassungsbeschwerde zwar mangels hinreichender Substantiierung der gerügten Grundrechtsverletzungen, konnte sich jedoch den Hinweis nicht verkneifen, es bestünden erhebliche rechtsstaatliche und grundrechtliche Bedenken gegen eine Praxis, die, so wörtlich, den gesetzlichen Richtervorbehalt für den Bereich verwaltungsbehördlicher Eingriffsmaßnahmen durch eine großzügige Verwertung rechtswidrig erlangter Beweismittel flächendeckend aushebelt.

Nicht nur vor dem Hintergrund diese Ausführungen sollte der Gesetzgeber, wie seit langem von vielen Stimmen im Schrifttum gefordert, eine Abschaffung des Richtervorbehalts in Betracht ziehen. Es stimmt hoffnungsvoll, dass der Abschlussbericht der vom Bundesminister der Justiz und für Verbraucherschutz eingesetzten Expertenkommission zur Reform des Strafprozessrechts diese Forderung deutlich erhebt, allerdings mit der propagierten Ersetzung des Richtervorbehalts durch einen Staatsanwaltsvorbehalt nach meinem Eindruck auf halbem Wege stehen bleibt.

d) Alternativen zur „klassischen“ Blutentnahme

Befürworter der Einführung der AAA auch im Bereich des Straßenverkehrsstrafrechts weisen immer wieder auf die geringere Eingriffsintensität im Vergleich zur BAA hin. Vordergründig hat diese Argumentation einiges für sich; die AAA-Methode erfordert keinen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit des Betroffenen, weshalb das Tätigwerden eines Arztes überflüssig ist. Nach neueren Ergebnissen der medizinischen Forschung ist jedoch auch die Blutalkoholbestimmung, allerdings auch nur diese, mit sehr viel weniger Blut möglich als bisher in

¹⁶⁾ BVerfG, Beschluss vom 28. Juni 2014 – 1 BvR 1837/12, DAR 2015, 383 m. Anm. Niehaus = Blutalkohol 52, 146 (2015).

jedem Fall entnommen werden muss.¹⁷⁾ Es reicht der vom Diabetes-Test bekannte kurze Stich in die Fingerspitze; die moderne Analytik soll mit 20 Nanolitern (= 0,001 ml) Blut auskommen. Die Prozedur zur Entnahme ist in der Medizin allgemein üblich und kann – wie im Krankenhaus vom Pflegepersonal – in der polizeilichen Alltagsarbeit auch von den Polizeibeamten durchgeführt werden. Eines Richtervorbehaltes bedarf es nicht; der Eingriff weist etwa die gleiche Eingriffstiefe auf wie die Entnahme von Zellenmaterial aus der Mundschleimhaut mittels eines Wattestäbchens.

5. Fazit

Aus den vorstehend dargelegten Gründen spreche ich mich insgesamt gegen eine Einführung der AAA im Bereich der Straßenverkehrsdelikte aus. Es sollte insgesamt beim bisherigen Rechtszustand verbleiben. Die AAA kann die BAA im Bereich der Straßenverkehrsstraftaten nicht ersetzen, jedenfalls nicht in jeder Hinsicht. Auch Gründe der Praktikabilität und der Beschleunigung und Vereinfachung des Verfahrens sprechen nicht für die Einführung der AAA. Eine Abschaffung des Richtervorbehaltes in § 81a Abs. 2 StPO durch den Gesetzgeber ist hingegen dringend erforderlich und in jeder Hinsicht vorzugswürdig.

Anschrift des Verfassers

Dr. Ulrich Franke
Richter am Bundesgerichtshof
Herrenstraße 45A
76133 Karlsruhe
Email: ribgh.dr.franke@web.de

¹⁷⁾ Ausführliche Darstellung bei *de Vries* SVR 2014, 330, 331.

KIRSTEN LÜHMANN

Die gerichtsfeste Einführung der Atemalkoholanalyse bleibt auf der politischen Agenda

Ein Glas Rotwein am Abend, ein Glas Sekt zu einem feierlichen Anlass – das ist gesellschaftlich akzeptiert, mehr noch, das ist ein Muss – immer noch. Mobilität ist wiederum Basis unserer privaten Freiheit – eine Frage des Status. Wer sich enthält, gilt schnell als Spielverderber. Wer zu viel trinkt, als Säufer. Die Grenze ist fließend. „Kenne Dein Limit“, müsste daher das Motto heißen. Erfahrene Autofahrende meinen zu wissen, wo dieses Limit ist. Doch jeder Mensch ist anders, jeder Körper reagiert anders auf die Droge Alkohol. Dass viele Autofahrende ihr Limit falsch einschätzen, zeigen die Unfallzahlen mit Personenschäden und Toten, die sich unter Alkoholeinfluss auf deutschen Straßen in den letzten Jahren ereigneten. Daher scheint mir ein grundsätzliches Umdenken angezeigt. Die Erfahrungen mit dem Alkoholverbot bei Fahranfängenden und weisen diese Richtung, denn es hat sich bewährt.

Aber mit hoher Wahrscheinlichkeit wird es auch zukünftig, selbst bei einem gesetzlichen Alkoholverbot im Straßenverkehr, Fahrende geben, die alkoholisiert unterwegs sein werden und so wird das Thema Blutentnahme versus Atemalkoholkonzentrationsmessung – unser heutiges Thema – auch weiterhin auf der Tagesordnung sein.

Lassen Sie mich kurz schildern, wie sich das Thema in der Praxis auswirkt, wie ich es in meiner täglichen Arbeit als Polizeibeamtin erlebte. Die Polizei stoppt ein Fahrzeug, mögliche Gründe: Geschwindigkeitsüberschreitung oder auffälliges Fahrverhalten; im Gespräch verhärtet sich der Verdacht auf Alkoholgenuß. Der freiwillige Atemalkoholtest am mobilen Gerät ergibt einen Wert von 1,3 Promille. Somit wird eine Fahrt zum nächsten Polizeirevier nötig, um das Ergebnis am stationären Gerät zu überprüfen. Der dortige Test ergibt einen AAK-Wert von 0,6 mg/l, also umgerechnet 1,2 Gramm Promille Alkohol, ein Wert, der eine Strafanzeige nach sich zieht. Da das Testgerät jedoch nur für Ordnungswidrigkeiten zugelassen ist, muss eine Blutprobenentnahme erfolgen, weil nur sie einen gerichtsfesten Beweis für die Alkoholfahrt ergibt. Da diese nur von einem Richter angeordnet werden kann, versucht der Beamte/die Beamtin, den Dienst habenden Richter zu erreichen. Dieser geht in dieser Nacht zum Sonntag um 03.00 Uhr nicht an das Telefon. Die Dienst habende Staatsanwältin wird anschließend erreicht und ordnet die Blutprobe an. Jetzt wird ein Arzt verständigt, gern einer, der auf die Wache kommt. Denn wenn wir mit dem Beschuldigten in die Notaufnahme des nächsten Krankenhauses fahren, treffen wir dort zwar einen Arzt an, der die Blutprobe entnehmen kann, dieser muss jedoch ggf. Notfälle behandeln und kann sich erst mit erheblichem Zeitverzug der strafprozessualen Maßnahme widmen. In einem Fall in Berlin vergingen so 4½ Stunden, bis der Vorgang abgeschlossen werden konnte. Der von uns verständigte Arzt, der auf das Polizeirevier kommt, benötigt ca. 40 min, bis er sich angezogen hat und vor Ort ist. Seit der Verkehrskontrolle sind nun mindestens 1½ Stunden vergangen. Technisch gesehen ist dies kein Problem. Aber dieses Prozedere, das deutlich kürzer sein könnte, wenn der Test am stationären Gerät nur 0,06 Punkte niedriger ausgefallen wäre, und es sich um eine Ordnungswidrigkeit gehandelt hätte, hat mehrere Nachteile: Zum einen handelt es sich um einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit des Beschuldigten. Laut Rechtsprechung einen geringen Eingriff, wie wir wohl alle aus eigener Erfahrung bei Blutentnahmen im Rahmen von Arztbesuchen bestätigen können. Zumindest wenn es sich um einen Normalfall handelt. Nun habe ich jedoch diverse Situationen erlebt, bei denen es sich nicht um einen Normalfall handelt. Sei es, dass der Arzt bis zu 10 Mal zustechen musste, bevor Blut durch die Nadel floss oder sei es, dass der Betroffene in letzter Minute Angst bekam und sich wehrte. So haben wir einmal nur mit drei Polizeikräften eine Fixierung ermöglichen können, sodass der Arzt gefahrlos für sich und den Probanden tätig werden konnte. Übrigens können Ärzte und Ärztinnen in solchen Fällen, bei Widerstand der Betroffenen, die Blutprobenentnahme verweigern, was in der Praxis auch vorkommt und dann zu weiteren Verzögerungen führt. Ob es sich in solchen Fällen tatsächlich noch um einen geringfügigen Eingriff handelt, wage ich zu bezweifeln. Auch ist zur Durchführung der Maßnahme eine Freiheitsbeschränkung erforderlich, die von der Eingriffsnorm für die Blutprobe mit abgedeckt ist. Ein Grundrechtseingriff ist jedoch nur dann verhältnismäßig, wenn er erforderlich ist und das mildeste Mittel darstellt. Da uns eine weniger invasive Methode – der Atemalkoholtest mit dem „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ – zur Verfügung steht, der in Bußgeldverfahren auch als gerichtsfester Beweis zugelassen ist, ist die Bedingung „mildestes Mittel“ zu bezweifeln. Wenn also eine Möglichkeit besteht, die sowohl den Eingriff in die körperliche Unversehrtheit vermeidet als auch die freiheitsbeschränkende Maßnahme deutlich reduziert und nebenbei auch die Kosten für den Betroffenen von ca. 300 € entbehrlich macht, stellt sich die Frage, warum diese Methode nicht angewandt wird. Zudem könnten so diverse Stunden Polizeiarbeit reduziert und für andere Zwecke eingesetzt werden. Denn nicht nur der Betroffene ist während der polizeilichen Maßnahme gebunden, auch mindestens zwei Beamte/Beamtinnen müssen in der Zeit bei ihm oder ihr sein. Zeit, in der z. B. auf einer Streifenfahrt für Sicherheit gesorgt werden könnte. Dass bei AAK und BAK Unterschiedliches gemessen wird, ist unstrittig. Die BAK in Gramm Alkohol pro Kilogramm Blut (g/kg) und die AAK in Milligramm Alkohol pro Liter Luft (mg/l) sind nicht das Gleiche. Der im Blut gelöste Alkohol wird in der Lunge von eingeatmeter frischer Luft aufgenommen und von der ausgeatmeten Luft wieder abgegeben. Angenommen wird ein Umrechnungsfaktor. Im Bereich der Ordnungswidrigkeit geht man wie bekannt von Faktor 2 aus. So entspricht ein Atemwert von 0,25 mg/l circa 0,5 Promille.

Deutschland ist in der EU einer der wenigen Mitgliedstaaten, in dem die beweissichere Atemalkoholanalyse im Strafverfahren noch nicht eingeführt ist. Allerdings ist das im Ordnungswidrigkeitenverfahren eingesetzte Gerät „Dräger Alcotest 7110 Evidential“ als gerichtsfestes Beweismittel zugelassen und hat sich bewährt. Dieses Gerät misst den Alkoholgehalt mit einem elektrochemischen Sensor und einem Infrarotspektrometer. Nur wenn beide Methoden den gleichen Wert liefern, wird dieser vom Gerät akzeptiert. Schon im Jahr 1980 empfahl die Europäische Konferenz der Innenminister den Mitgliedsländern die Einführung der Atemalkoholmessung. Am 27. April 1998 beschloss der Deutsche Bundestag die Novellierung des § 24a StVG. Im Jahr 2007 wiederholte die Innenministerkonferenz die Forderung nach einer Atemalkoholmessung auch außerhalb des Ordnungswidrigkeitenverfahrens. 2008 sprach sich die Justizministerkonferenz dagegen aus, obwohl schon 2001 der Bundesgerichtshof (BGH) die Atemalkoholmessung als beweiskräftiges Verfahren anerkannt hatte. Fünf Jahre später erscheint die so genannte „Länderstudie 2006“ von 14 Bundesländern mit dem Ziel, wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse über einen Vergleich von BAK und AAK unter den Bedingungen der polizeilichen Praxis durchzuführen, um dann das Verfahren auch für Verkehrsstraftaten nutzen zu können. Das Ergebnis lautete: Bei einer AAK von 0,56 mg/l lagen alle BAK-Werte über dem Grenzwert von 1,1 Promille.

Kritiker führen an, dass eine Feststellung des Nachtrunks bei alleiniger Atemalkoholanalyse schwierig ist. Eine Reproduzierbarkeit des Ergebnisses fehlt, weiterhin besteht keine Möglichkeit einer Analyse weiterer Inhaltsstoffe (z. B. von Drogen). Auch wäre, bei Zweifel an der Identität des Untersuchten, eine nachträgliche DNA-Analyse nicht möglich. Das ist eine Scheindebatte. Bei allen Zweifelsfällen wird immer eine Blutprobe genommen, wenn die Identität nicht eindeutig feststeht, es Hinweise auf Drogenmissbrauch gibt oder auch wenn der Proband nicht pusten kann oder will. Aktuell untersucht PROF. DIETER MÜLLER in seinem Forschungsprojekt an der Sächsischen Polizeihochschule, inwieweit die Kritikpunkte berechtigt sind. Etwa 3.000 Mal werden Polizisten in allen Bundesländern bei Bluttests auch Atemuntersuchungen durchführen. Ich hoffe, dass damit Zweifel – so sie noch bestehen – ausgeräumt werden. Und dann?

Die Große Koalition spricht sich schon heute für die Einführung der Atemalkoholmessung als alleiniger Beweis bei bestimmten Straftaten aus: Der Koalitionsvertrag enthält den Passus: „Bei Verkehrsdelikten streben wir an, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten. Eine Blutentnahme wird durchgeführt, wenn der Betroffene sie verlangt.“ Dass sich etwas bewegt, beweist auch die Diskussionen in Ihrem Verband. Zu erinnern ist hier an das Symposium „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ in Sachsen-Anhalt im letzten Jahr, auf dem über das Für und Wider gestritten wurde. So konnte als Ergebnis der Diskussion festgehalten werden, dass sich erstens die Atem-Alkoholanalyse im Ordnungswidrigkeitenrecht über Jahre bewährt hat. Zweitens, dass die Bereitschaft zur Abgabe einer Atemalkoholprobe sehr hoch ist und drittens der Widerstand zur Durchsetzung einer Blutentnahme sich dadurch deutlich reduzieren lässt. Um eine Einführung der Atemalkoholanalyse voranzubringen, gab das Symposium der Politik eine Formulierung für die „Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten...“ mit auf den Weg. Die Festschreibung eines AAK-Wertes in einem eigenen § 316e StGB hat den Vorteil, Klarheit für alle am Prozess Betroffenen zu schaffen. Ein Nachteil wiederum wäre, dass die Gerichte an den Wert der absoluten Fahruntüchtigkeit gebunden werden und nicht mehr flexibel auf mögliche neue wissenschaftliche Erkenntnisse reagieren könnten. Ein Vorschlag auf diesem Symposium war außerdem, dass nur in eindeutigen und einfach gelagerten Fällen Atem statt Blut eingesetzt werden kann. Voraussetzungen sollten u. a. sein: Es handelt sich um eine folgenlose Trunkenheitsfahrt, die Identität des Tatverdächtigen ist zweifelsfrei, es besteht kein Hinweis auf Drogen und Nachtrunk kann ausgeschlossen werden. Dies alles und auch das Verhalten des Betroffenen muss auf einem Feststellungsbogen mit den Beobachtungen des Polizeibeamten festgehalten werden. Unterstützung kommt auch von der Polizei. So fordert der Vorsitzende der Deutschen Polizeigewerkschaft, RAINER WENDT, die Abschaffung der Blutprobe bei folgenlosen Alkoholfahrten. Andererseits muss es, auch wenn eine AAK zukünftig gerichtsfest ist, die Möglichkeit geben, eine freiwillige Blutentnahme durchführen zu lassen, wie der Koalitionsvertrag fordert. Diese ist dann kein Grundrechtseingriff, der Betroffene muss sie auch weiterhin selbst bezahlen und natürlich wird alles unter der Kontrolle der Polizei stattfinden. Auch der 18. Internationale Polizeikongress diesen Jahres kam zu dem Schluss, dass die Einführung der AAK im Strafrecht bei eindeutigen und einfach gelagerten Fällen möglich sei. Die Einführung der beweissicheren AAK im Strafverfahren ist letztendlich eine politische Entscheidung. Diese möchte ich mit Ihnen gemeinsam vorantreiben, im Sinne der Betroffenen, der Polizei und der Verkehrssicherheit!

Anschrift der Verfasserin

Kirsten Lühmann
Mitglied des Bundestages
Verkehrspolitische Sprecherin der SPD
im Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Email: Kirsten.luehmann.ma02@bundestag.de; kirsten.luehmann@bundestag.de

REINHARD URBAN

Ist die Atemalkoholanalyse eine praktikable und sichere Alternative zur Blutalkoholkonzentrationsbestimmung im Strafverfahren?

Die Atemalkoholanalyse stellt seit langer Zeit ein bewährtes Instrument zur Verdachtsgewinnung einer bestehenden Alkoholisierung insbesondere bei Verkehrsteilnehmern dar. Neben den vor Ort zu verwendenden Geräten stehen aktuell technisch ausgereifte Geräte zur stationären Nutzung z. B. auf Polizeidienststellen zur Verfügung, so dass die Atemalkoholbestimmung auch als beweissichere Analyse für die Frage einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG inzwischen gleichwertig zur Blutalkoholbestimmung etabliert wurde. Aufgrund dieser Erfahrungen soll nunmehr eine solche Gleichwertigkeit i. S. einer praktikablen und sicheren Alternative zur Notwendigkeit einer Blutentnahme und Blutalkoholbestimmung auch im Strafverfahren etabliert werden.

Bevor wir uns diesem Thema mit der Frage „hinreichend praktikabel“ und „hinreichend sicher“ aus wissenschaftlicher, alkoholphysiologischer Sicht und der Sicht des mit entsprechenden Verfahren befassten Sachverständigen zuwenden, müssen wir vorab einige wenige **grundsätzliche physiologische Aspekte** ansprechen:

Alkohol ist eine Substanz mit polaren und gleichzeitig (eher geringen) unpolaren Eigenschaften und eine uneingeschränkt hydrophile Substanz, so dass sie sich bei Anwesenheit im Blut nahezu ubiquitär in den unterschiedlichsten Geweben des Körpers verteilt. Eine Alkoholwirkung ist somit im Bereich mehr oder weniger aller Körperzellen in irgendeiner Weise vorhanden und ist für eine Betrachtung aus forensischer, hier speziell verkehrsmedizinischer Sicht solange irrelevant, solange sich diese Wirkung, die im Übrigen auf einem unkontrollierten Calcium-Einstrom in die Zelle basiert, nicht auf verkehrsmedizinisch relevante Leistungen des Gesamtorganismus und/oder eines für die sichere Verkehrsteilnahme wichtigen Organs auswirkt. Unter diesem Gesichtspunkt ist zweifelsfrei das Gehirn als einzig relevantes Zielorgan zu betrachten.

Der Alkoholtransport zum Gehirn erfolgt ausschließlich über die Blutversorgung und die Überwindung der Blut-Hirn-Schranke, die jedoch keine wirksame Barriere darstellt, da sie für Wasser frei durchgängig ist und somit auch Ethanol zusammen mit Wasser ungehindert passieren kann. Damit ist zunächst unzweifelhaft, dass eine Untersuchung der Alkoholkonzentration in der Atemluft allenfalls indirekt einen Anhaltspunkt für die tatsächlich zum Gehirn gelangende Alkoholmenge und die dort hiermit erreichbare Alkoholkonzentration und gegebenenfalls Beeinträchtigung sein kann.

Im Gegensatz zu direkten Methoden sind **indirekte Methoden** stets mit dem grundsätzlichen Problem behaftet, dass sie eben nicht unmittelbar messen, was gemessen werden soll, sondern über eine im Zweifel nicht unmittelbar bestimmbare und vor allem retrospektiv nicht nachvollziehbare und zudem intra und interindividuell schwankende Gleichgewichtseinstellung und Annahme einer hinreichend erfolgten Gleichgewichtseinstellung eine Messung erfolgt. Dabei spielt für das Verhältnis von Alkohol im Blut und Atemluft auch die aktuelle Verteilungssituation zwischen Blut und Gewebe und damit die Frage, zu welchem Zeitpunkt des Ethanoleinstroms (Resorption), der Ethanolverteilung bzw. der Ethanolelimination (Abbau und Ausscheidung) eine entsprechende Messung erfolgt, eine durchaus mitentscheidende Rolle.

Kommen wir sodann zur Frage der **Sicherheit und Präzision der AAKBestimmung**:

1. Die Präzision der AAK-Bestimmung stellt mit den aktuellen, in Deutschland zur Verfügung stehenden Geräten kein Problem dar. Zweifelsfrei ist **der exakte Nachweis und eine exakte Quantifizierung** der in der Ausatemluft enthaltenen Alkoholmenge möglich. Dabei ist zu beachten, dass es sich nur um sog. stationäre Geräte mit spektrometrischer Analyse-Einheit und entsprechender Software handeln kann, da durch Erschütterungen und Temperatureffekte nicht zulässige Ergebnisse möglich sind und vor allem die portablen Geräte trotz der enthaltenen Software in eigenen Experimenten bei Mundrestalkohol Abweichungen von bis zu 0,35 ‰ gegenüber der exakt gleichzeitig und nach sicherer Gleichgewichtseinstellung entnommenen Blutprobe ohne entsprechenden Warnhinweis zeigten. Auch wenn dieses Problem bei sorgfältiger Einhaltung der Betriebsanleitung bei den stationären Geräten wesentlich weniger regelmäßig auftritt, sind doch besondere Erwartungen an die Wartezeit vor einer Messung zu stellen. Damit spielt die Wartezeit zwischen in der Regel nicht bekanntem Trinkende und Atemalkoholtestung nicht nur wegen der vom BGH vorgegebenen Resorptions und damit rückrechnungsfreien Zeit eine wichtige Rolle.
2. Die in Mehrfachversuchen erreichbare **Reproduzierbarkeit der Messergebnisse** ist mit den aktuellen Geräten ebenfalls kein Problem, solange das für die Alkoholkonzentration in der Ausatemluft verantwortliche Gleichgewicht zwischen Blutalkoholkonzentration und Alveolarluft-Alkoholkonzentration nicht durch (bei entsprechender Beobachtungsintensität erkennbare) Manipulationen gestört wird.
3. Schließlich stellt die **Identitätssicherung** im Hinblick auf die den Atemalkohol ausatmende Person ebenfalls eher kein Problem dar. Zum einen ist die Feststellung der Identität einer Person ein alltägliches Problem für die Polizei und sollte somit von dort unabhängig von der polizeilichen Maßnahme grundsätzlich beherrschbar sein. Zum anderen spielt auch im tatsächlichen gerichtlichen/rechtsmedizinischen Alltag eine nachträgliche Identitätsfeststellung bei Blutproben zumindest für Rheinland-Pfalz eine sehr untergeordnete

Rolle. Regional mag diese Fragestellung durchaus immer wieder zum Tragen kommen, sollte aber bei sorgfältigem Vorgehen im Rahmen der gerichtsverwertbaren Atemalkoholkontrolle beherrschbar sein. Dennoch resultiert hier ein im alltäglichen Ablauf nicht zu unterschätzender Aufwand für die entsprechende Dokumentation, da eine nachträgliche Identitätsfeststellung der Atemprobe nicht möglich sein wird. Eine entsprechende anerkennende Äußerung oder auch die anerkennende Unterschrift der Probanden dürfte hier, insbesondere bei mittel bis höhergradiger Alkoholisierung, aber auch bei mäßiger Alkoholisierung und nicht bekannter und auch nicht feststellbarer Alkoholtoleranz nicht ausreichen.

Kommen wir nun zur Frage der hinreichenden Praktikabilität und damit den tatsächlichen oder doch eher vermeintlichen Vorteilen der AAK-Bestimmung gegenüber der Entnahme und Untersuchung einer Blutprobe. Hiermit verbunden sind naturgemäß auch die der Atemalkoholbestimmung immanenten Problemen.

1. Es wird immer wieder als wichtiger Gesichtspunkt in den Raum gestellt, dass durch den Wegfall der Notwendigkeit einer Blutentnahme zur Blutalkoholkonzentrationsbestimmung und eine als beweislicher akzeptierte Atemalkoholkonzentrationsbestimmung auch für (Verkehrs-)Strafverfahren eine **Verkürzung der Probennahmezeit** und über die damit verbundene **raschere Wiederverfügbarkeit von Polizeibeamten** die Möglichkeit des Einsatzes sonst mit der Blutentnahme „gebundener“ Kräfte zur Bekämpfung anderer Straftaten oder auch die Möglichkeit einer **Steigerung der Verkehrskontrollen** bestehen würde. Diese Annahme ist nicht nur nach Literaturangaben, sondern auch in der Praxis allenfalls sehr bedingt, wenn überhaupt gerechtfertigt. Auch bei der (gerichtsverwertbaren) Atemalkoholbestimmung ist eine nicht unerhebliche Wartezeit – hierauf wurde schon im Rahmen der Überlegungen zur Präzision der AAK-Bestimmung hingewiesen –, abhängig vom Zeitpunkt und der Art der konsumierten alkoholischen Getränke (in der Regel nicht bekannt), aber auch morphologischen Gegebenheiten in der Mundregion (in der Regel ebenfalls nicht bekannt und nicht untersuchbar), erforderlich.

Zudem sind die eingesetzten Polizeibeamten mehr als in der Wartezeit zur Blutentnahme – auch dieser Gesichtspunkt wurde schon angesprochen – gefordert, die Beschuldigten zu beaufsichtigen, um späteren Einlassungen wie z. B. Verwendung bestimmter Kaugummisorten oder Bonbons, Nutzung eines medizinisch indizierten Mundsprays oder anderer zur oralen Hygiene nutzbarer Flüssigkeiten – zumeist und zumindest in Rheinland-Pfalz nicht selten nachträglich angegeben – wirksam zu begegnen. Des Weiteren ist der gesamte Ablauf der Maßnahme, unabhängig von der schon angesprochenen Dokumentation der Identität der untersuchten Person, zu dokumentieren, da sich immer wieder in der Praxis zeigt, dass aufgrund nicht ausreichender Dokumentation Einlassungen zu einer nicht ordnungsgemäßen Durchführung nicht hinreichend sicher und zweifelsfrei begegnet werden kann. Damit ist in der Regel weder ein relevanter Zeitgewinn, noch ein Nutzen im Hinblick auf die personellen Ressourcen der Polizei zu erwarten. Ein solcher erscheint nur dadurch erreichbar, wenn der mit dem Richtervorbehalt verbundene Verwaltungsakt entfallen würde. Hier ist die Polizei uneingeschränkt im Bestreben, diesen für die Maßnahme „Blutentnahme bei Verkehrsdelikten“ wegfallen zu lassen, auch aus forensischtoxikologischer Sicht zu unterstützen. Unabhängig vom Zeitgewinn ist gerade im Grenzbereich auch bei Alkohol „Gefahr im Verzug“, da in der Regel eine Rückrechnung weder zulässig noch möglich ist und daher i. S. einer Ungleichbehandlung die Überschreitung oder Unterschreitung eines Grenzwertes vom Zufall und/oder der regionalen richterlichen Verfügbarkeit und Entscheidungsfreudigkeit abhängt. Analoge Überlegungen gelten naturgemäß auch für sog. andere beauschende Mittel.

2. Als weiterer gewichtiger Gesichtspunkte wird der mit der Atemalkoholabgabe anstelle einer Blutentnahme verbundene **geringere Eingriff in die Persönlichkeitsrechte und/oder körperliche Unversehrtheit** genannt. Hier drängt sich zunächst die Frage auf, ob tatsächlich Täterschutz vor Opferschutz und Täterrechte vor Opferrechte zu stellen sind, zumal sich die Täter hinsichtlich der körperlichen Unversehrtheit der Opfer und/oder deren Persönlichkeitsrechte z. B. an Eigentum, aber auch Freiheit (Stichwort: erzwungener Krankenhausaufenthalt) bei Fahrten unter Alkoholeinfluss mit der Gefahr nicht nur häufiger, sondern vor allem schwerere Unfälle zu verursachen, offensichtlich keine Gedanken machen. Hinzu kommt, dass der körperliche Eingriff auch bei Laien als unproblematisch angesehen wird, da die Blutentnahme im Zusammenhang mit ärztlich-diagnostischen oder in Vorbereitung ärztlich-therapeutischer Maßnahmen, unabhängig von der tatsächlichen objektiven Notwendigkeit im konkreten Fall, uneingeschränkt akzeptiert und toleriert wird und mögliche ernsthaftige Komplikationen als extrem unwahrscheinlich anzusehen sind.

Die darüber hinaus ins Feld geführte lange Sistierung des Beschuldigten und der damit verbundene (nicht tolerierbare) Freiheitsentzug in der Wartezeit vor einer Blutentnahme sind in gleicher Weise zu beurteilen, wie bereits für die Frage der Probennahme-Zeit diskutiert. Auch bei der regelrechten Durchführung einer beweislicheren Atemalkoholbestimmung ist mit entsprechenden Warte- und Kontrollzeiten zu rechnen, die in gleicher Weise mit einem mehr oder weniger langen Freiheitsentzug einhergehen werden.

3. Kommen wir nun zu konkreten Einschränkungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit **mit der fehlenden Möglichkeit zu zusätzlichen Untersuchungen**. Neben der reinen Blutalkoholbestimmung kommt es z. B. in Rheinland-Pfalz in etwa 5 % der Fälle zu einem späteren Zeitpunkt zu Angaben z. B. eines Nachtrunks. Darüber hinaus kommt es immer wieder im Zusammenhang mit der Frage einer Sondererlaubnis nach Führerscheinentzug für das Führen landwirtschaftlicher Fahrzeuge und damit der Frage eines chronischen Al-

koholmissbrauchs zu entsprechenden Nachuntersuchungen von Blutproben. Eine Beantwortung solcher Fragestellungen könnte ohne diese Proben nicht oder zumindest nicht mit entsprechendem naturwissenschaftlichem Hintergrund erfolgen. Gleiches gilt für die Untersuchung auf Medikamente und/oder illegale Drogen, insbesondere wenn die beobachteten und dokumentierten Auffälligkeiten nicht ohne weiteres durch die Alkoholisierung erklärbar sind.

Dies gilt sicher in der Regel nicht für Fälle, in denen die Personen fahrend angetroffen werden, d. h. primär **sog. einfachen Fällen**. Die Entscheidung, ob es sich um einen solch einfachen Fall handelt oder eine Möglichkeit einer nachträglichen Einlassung besteht und gegebenenfalls realisiert wird, kann dabei nicht den primär ermittelnden Polizeibeamten aufgebürdet werden. Die Praxis zeigt, dass diese in der konkreten Kontrollsituation später vorgetragene Handlungen entweder nicht wahrnehmen oder nicht wahrnehmen können oder aber die vorgenommenen Dokumentationen einen hinreichend zweifelsfreien retrospektiven Rückschluss nicht zulassen.

Hat man daher die Verkehrssicherheit vorrangig im Auge, so ist die Alternative zur Blutentnahme „beweisichere Atemalkoholanalyse“ allenfalls in Einzelfällen sinnvoll.

4. Ein weiteres Defizit besteht in der **nicht möglichen erneuten Untersuchbarkeit und vor allem retrospektiven Präzisionsüberprüfung bei nachträglichen Zweifeln am Ergebnis**. Auch diese Fragestellung stellt sich regional sehr unterschiedlich häufig. Dennoch muss man sich bewusst sein, dass bei nachträglichen Zweifeln am Untersuchungsergebnis nicht nur keine Überprüfung der tatsächlich vorliegenden Alkoholkonzentration, sondern auch keine nachträgliche Überprüfung der ursprünglichen Präzision der Messung möglich sind. Im Gegensatz zur Blutalkoholkonzentrationsbestimmung erfolgen bei der Atemalkoholmessung keine Kontrolluntersuchungen zur momentanen Präzision der Gerätefunktion und/oder systematischer Fehler, z. B. durch Untersuchung von Luftproben mit bekanntem Alkoholgehalt, so dass dieser Parameter ausschließlich im Rahmen der Eichung des Gerätes gemessen und die Geräteeinstellung gegebenenfalls entsprechend verändert werden. Innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Eichung finden keine weiteren Überprüfungen statt. Somit stellt sich die Frage, wenn im Rahmen der Eichung eine Abweichung festgestellt wird, wie mit den Untersuchungen vor der Eichung verfahren werden soll. Dies würde eine Abkehr von der bislang im Strafverfahren geforderten Sicherheit zur Richtigkeit eines Messwertes im Bereich der gesamten Labordiagnostik darstellen.
5. Kommen wir schließlich zu den bekannten phaseabhängigen **physiologischen Differenzen zwischen AAK und BAK**. In der Anflutungs- bzw. Eliminationsphase kommt es zu physiologischen und im Wesentlichen auf erfolgten oder nicht erfolgten Verteilungseffekten basierenden Differenzen zwischen Atemalkoholkonzentration und Blutalkoholkonzentration. Da in der Regel keine oder keine verlässlichen Angaben zur Art der Alkoholaufnahme und den zeitlichen Verhältnissen der Alkoholaufnahme zu erhalten sind (u. a. Angaben-Verweigerungsrecht) sind diese Differenzen nicht einschätzbar. In der Anflutungs- und Gipfelphase ist regelmäßig mit höheren AAK-Werten gegenüber den BAK-Werten zu rechnen, was einer unkalkulierbaren Benachteiligung des Betroffenen entspricht und nur durch hinreichend lange Wartezeiten, wie schon erörtert, auszugleichen wäre. Dem gegenüber ist in der Eliminationsphase dann mit mehr oder weniger niedrigeren AAK-Werten gegenüber den BAK-Werten (Bevorzugung des Betroffenen) einer Ungleichbehandlung Tür und Tor geöffnet. Dies umso mehr, als über die Magenentleerungsgeschwindigkeit und Resorptionsgeschwindigkeit (Flüssigkeitseinstrom in den Körper) ebenfalls keine sicheren Aussagen möglich sind.
6. Schließlich stellt sich noch die Frage einer gegebenenfalls erforderlichen **Beurteilung der Leistungsfähigkeit bei Unterschreiten des Grenzwerts** von 1,10 ‰ bzw. in der geplanten Systematik von 0,55 oder auch 0,60 mg/l Atemalkohol. Natürlich können auch medizinische Laien erlernen, wie entsprechende Tests durchgeführt werden. Die rein technische Abwicklung eines Tests ist aber nur die halbe Wahrheit. Auch die Beobachtung des Verhaltens und die gegebenenfalls individuelle diagnostische Beurteilung des Testergebnisses sind wesentliche Anknüpfungstatsachen bei der Bewertung der Frage einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit bzw. der Fähigkeit, auf alle Situationen regelrecht zu reagieren. Hierbei handelt es sich zweifelsfrei um eine medizinische Diagnose, die jetzt dann offensichtlich von Polizeibeamten gestellt werden müsste. Diese sind aus meiner Sicht unabhängig von der fehlenden Unabhängigkeit des hierfür aktuell noch herangezogenen Sachverständigen (blutentnehmender Arzt/Ärztin) bei weitem überfordert, da sie dazu weder ausgebildet sein, noch die entsprechenden medizinischen Zusammenhängekenntnisse haben können, auch bei langjähriger Erfahrung. Dies belegt die Problematik der polizeilichen Feststellungen zur Drogenbeeinflussung in der Praxis vor Gericht nachdrücklich. Ich stimme Ihnen zu, dass eine forensisch verwertbare Diagnose auch bei Blutentnahmeärzten nicht immer gegeben ist. Diese Ärzte sind aber aufgrund ihrer Grundausbildung weitaus besser nachschulbar, als dies bei medizinischen Laien der Fall sein kann.

Zusammenfassend ist somit ein Verzicht auf die Entnahme einer Blutprobe und die Blutalkoholbestimmung weder mit einem signifikanten Zeitvorteil verbunden, noch bindet eine solche Maßnahme weniger Personal innerhalb der erforderlichen Zeit, noch kann sie bei gleichbleibender Personalstärke zu einer Erhöhung der Kontrollzahlen führen und bringt zusätzlich die Problematik einer zufälligen und weder im Kontrollzeitpunkt, noch retrospektiv einzuschätzenden und systemimmanenten Ungleichbehandlung von Betroffenen neben der Problematik der Mitwirkung an der eigenen Strafverfolgung mit sich. Damit sollte ein solcher Verzicht auf ein wirksa-

mes und bewährtes Beweismittel mit Blick auf die Verkehrssicherheit und gegebenenfalls aufgrund bestehender Rechtsgrundsätze allenfalls in seltenen, exakt zu definierenden Ausnahmefällen weiter diskutiert und verfolgt werden.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Dr. Reinhard Urban
Institut für Rechtsmedizin
der Johannes Gutenberg-Universität
Am Pulverturm 3
55131 Mainz
Email: rurban@uni-mainz.de

JOHANN-MARKUS HANS

Atem- statt Blutalkoholmessung?

Nachdem ich die dankbare Aufgabe übernommen hatte, bei diesem Symposium zum Thema Atemalkohol vorzutragen, wurde ich oft gefragt, ob es denn etwas „Neues“ gäbe – und mich selbst habe ich es natürlich auch gefragt. Nun – eigentlich gibt es nicht wirklich „Neues“. Und das kann man „gut“ oder „schlecht“ werten.

„Gut“ ist, dass die beweissichere Atemalkoholprobe seit Jahren etabliert ist, mit den beweissicheren Geräten im In- und Ausland exakte, von allen Seiten insbesondere auch der Justiz anerkannte und nicht mehr ernsthaft bezweifelte Werte liefert. In Bezug auf Anzweiflungen hinsichtlich Zuverlässigkeit der Geräte, der Messmethode oder „Skandale“ gibt es also tatsächlich nichts „Neues“ zu berichten.

„Schlecht“ ist, dass die seit Jahren, ja fast Jahrzehnten gegen die Atemalkoholprobe ins Feld geführten Argumente nicht nur immer noch genauso falsch oder unhaltbar sind, nein – diese „Argumente“ werden auch immer noch und immer wieder fast gebetsmühlenhaft erneut mit Leben gefüllt. Als Paradebeispiel sei an dieser Stelle vielleicht das Urteil des AG Marburg aus dem Jahr 2008 erwähnt, in dem die Beweiskraft der Atemalkoholprobe im Strafrecht verneint wurde – obwohl es sich bei der Atemalkoholprobe lediglich um eine Probe mittels eines Vorstestgerätes, mithin gerade keine beweissichere Atemalkoholprobe, handelte. Dies verdeutlicht zumindest, dass die Protagonisten sich nicht richtig mit der Thematik beschäftigen und beschäftigen wollen. Gleichwohl wird dieses Urteil auch immer wieder zitiert – als Beweis, dass die Atemalkoholprobe juristisch angreifbar wäre. Übrigens: Die in dem erwähnten Marburger Fall dem Beschuldigten entnommene Blutprobe wurde von diesem anschließend entwendet, weshalb im Verfahren gar kein Blutalkoholwert vorlag! Bei der beweissicheren Atemalkoholprobe wäre demgegenüber aber der Ausdruck des Tests mit allen relevanten Daten vorhanden gewesen – und der erheblich betrunkene Autofahrer hätte verurteilt werden können.

Insgesamt lässt sich schon an dieser Stelle festhalten, dass die Atemalkoholprobe hinsichtlich ihrer Messgenauigkeit und Beweiskraft eigentlich von keiner Seite mehr ernsthaft in Frage gestellt wird – immerhin wird sie auch vom BGH seit Jahren als Beweismittel anerkannt.

Warum also werden immer dieselben – falschen – Anwürfe gegen die Atemalkoholprobe in die Öffentlichkeit getragen?

Ich möchte im Folgenden der Versuchung widerstehen, sämtliche Gründe und Untersuchungen für die Beweiskraft und die Vorzüge der Atemalkoholprobe ebenfalls erneut darzustellen – sie sind hinreichend bekannt und anerkannt. Wichtiger erscheint mir, hier nochmals in aller Deutlichkeit die Widersprüchlichkeit – ja teils Fadenscheinigkeit – der sogenannten Gegenargumente herauszustellen und in der Öffentlichkeit mit einigen Vorurteilen aufzuräumen.

Ein paar „Key Facts“ seien mir aber an dieser Stelle gestattet:

Die Blutprobe soll nicht abgeschafft werden!

Entgegen einer Vielzahl von Auguren, die nicht müde werden, anderes zu behaupten, will bei der Polizei niemand die Blutprobe abschaffen oder ersetzen. Die Blutprobe stellt bei entsprechendem Anfangsverdacht (Drogenmissbrauch, Kombination von Alkohol und Drogen oder Arzneimitteln u.ä.) ein unverzichtbares Mittel zur Beweisführung im gerichtlichen Verfahren dar. Sie soll lediglich in bestimmten Anwendungsfällen durch die Atemalkoholprobe als Instrument der Beweisführung **ergänzt** werden.

Keine zwangsweise „Entnahme“ einer Atemprobe

Mit den ethischen Grundsätzen unseres Rechtsstaates ist es nicht vereinbar, wenn Verfolgungsorgane gegen den Willen des Betroffenen oder gar unter Zwang eine Atemprobe entnehmen würden. Aus diesem Grunde ist ein solches Verfahren weder denkbar noch beabsichtigt. Das beabsichtigte Verfahren unterscheidet sich hierbei nicht von der freiwillig abgegebenen Urinprobe im Zusammenhang mit der Drogenanalyse, die anerkannt und zweifelsfrei Anwendung findet.

Keine gesetzliche Mitwirkungspflicht des Betroffenen/Wahlfreiheit

Nein, der betroffene Fahrer eines Fahrzeugs soll gerade nicht verpflichtet werden, an einer Atemalkoholprobe mitwirken zu müssen. Er soll und darf absolut freiwillig entscheiden, ob er dieses Verfahren oder doch lieber eine Blutentnahme wählen möchte. Die anderslautenden Regelungen, wie beispielsweise in Österreich, dass allein schon die Verweigerung der Atemalkoholprobe eine Verurteilung wegen Trunkenheitsfahrt nach sich zieht, ist nicht mit dem Grundgesetz und der deutschen Staatsidee des Rechtsstaates vereinbar. Deshalb kann, soll und wird eine derartige Verpflichtungsregelung ausdrücklich abgelehnt.

... nicht in der Lage, zu pusten

Immer wieder wird behauptet, dass Betroffene im Falle der Einführung der Atemalkoholprobe gezwungen wären, mehrfach in das Gerät zu pusten, bis es endlich klappt. Und wenn der Betroffene halb bewusstlos auf dem

Boden liegt... Es ist aus der Praxis nicht dokumentiert, dass ein solcher Fall eintreten könnte. Insbesondere muss aber in aller Deutlichkeit hervorgehoben werden, dass der beweissichere Atemtest eine seit Jahren vielfach eingesetzte und ohne Beanstandung – insbesondere ohne die hier immer wieder aus der Luft gegriffene – durchgeführte Methode ist! Und wenn der Betroffene nicht in der Lage ist, den Atemtest – aus welchen Gründen auch immer – durchzuführen, wird auch heute schon eine Blutprobe entnommen. Im Übrigen ist auch das beweissichere Atemtestgerät so konfiguriert, dass es in diesen Fällen eine Messung bzw. Ausgabe eines Messergebnisses verweigert.

Entlastung der Justiz

Die Justiz ist – wenn man den Berichten der vergangenen Monate und Jahre glauben darf – bereits jetzt völlig überlastet. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Insbesondere die derzeitige gesellschaftliche Situation wie Flüchtlingsproblematik, rechte Gewalt, zunehmende Einbruchszahlen etc. bringen unsere Justizbehörden an den Rand ihrer Leistungsfähigkeit. Deshalb muss die Justiz durch einfachere und schnellere Verfahren entlastet werden. Die Geräte zur beweissicheren Atemalkoholanalyse sind seit langem als beweissicher anerkannt und höchststrichterlich bestätigt. Ernsthafte Zweifel an den Geräten und deren Beweisverwertbarkeit sind – wie der BGH ausdrücklich bestätigt – ausgeschlossen. Wie schon jetzt im Ordnungswidrigkeitenbereich auch ist durch die Anwendung der Atemalkoholanalyse im Strafrechtsbereich nach einer Übergangszeit keine Zunahme an gerichtlichen Verfahren zu erwarten. Im Gegenteil: Da sowohl Kostenseite als auch Verfahrensdauer bei einer Atemalkoholanalyse für die Betroffenen positive Auswirkungen entfalten, dürfte eher mit einer Abnahme der gerichtlich zu verhandelnden Vorgänge gerechnet werden. Selbst die Zahl der Verfahren, die sich gegen eine Atemalkoholanalyse und die Zuverlässigkeit der Geräte richten, dürfte deutlich und schnell abnehmen, da die in diesem Zusammenhang aufgeworfenen Fragestellungen bei den bisher durchgeführten OWi-Verfahren bereits verhandelt und behandelt wurden. Hier kann auch festgestellt werden, dass sämtliche bisher erhobenen Einsprüche in OWi-Verfahren inzwischen durch die Rechtsprechung als unbegründet beurteilt wurden.

Deshalb: Atem statt Blut in bestimmten Fällen

Eine große Anzahl von Alkoholfahrten ist – abgesehen von dem „verwerflichen“ Delikt an sich – aus polizeilicher Sicht unproblematisch und eindeutig. Der Fahrer ist offensichtlich alkoholisiert; der durchgeführte Vortest verläuft positiv. Zudem erkennt der einschreitende Polizeibeamte keine Hinweise, die den Verdacht auf weitere berauschende Stoffe aufkommen lassen. Es handelt sich um eine eindeutige und *schadensfreie* Fahr- und Anhaltesituation. In genau diesen Fällen soll künftig dem Autofahrer die Möglichkeit eröffnet werden, statt einer Blutentnahme eine Atemalkoholprobe abgeben zu dürfen, um den Nachweis über den Grad seiner Alkoholisierung feststellen zu können. Wenn auch nur der *geringste* Zweifel der einschreitenden Polizeibeamten den Verdacht hervorrufen könnte, der Betroffene könnte neben Alkohol auch noch andere Mittel konsumiert haben, oder die Umstände des Einzelfalls keine eindeutige Festlegung auf den Betroffenen als „Täter“ zulassen, soll auch zukünftig zwingend die Entnahme einer Blutprobe angeordnet werden (müssen!).

Personal und Zeit

MUBHOFF hat kürzlich abgestritten, dass sich bei der Einführung der Atemalkoholprobe tatsächlich Zeitvorteile ergeben könnten¹⁾. Er wies daraufhin, dass in der Regel ja auch die beweissichere Atemalkoholprobe auf der Wache entnommen werden müsse und so 20-25 Min. Zeitverlust entstehen würden. Und der Arzt könne auch schon vom Einsatzort aus informiert werden. Abgesehen davon, dass die Annahme, ein Arzt könne sofort und ohne Zeitverlust auf der Polizeiwache erscheinen und eine Blutprobe entnehmen, natürlich geradezu eine „Ärztenschwemme“ im Blutprobendienst voraussetzen würde, stimmt diese Annahme auch unter Betrachtung der tatsächlichen Verhältnisse nicht. In Großstädten wie München oder Hamburg mag durch die Nähe zu rechtsmedizinischen Instituten und die unmittelbare Verfügbarkeit ärztlicher Versorgung die Zeit zwischen Anforderung und Eintreffen des Arztes im Bereich von bis zu 30 Minuten liegen. Aber auch nur unter „optimalen“ Bedingungen, z. B. dass der Arzt nicht gerade einen Notfall zu bearbeiten hat etc. In den übrigen – und die Gesamtheit der Bundesrepublik eher repräsentierenden – Gegenden ist jedoch im Regelfall von einer Zeitspanne im Stundenbereich auszugehen, teilweise auch länger, insbesondere bei Zusammentreffen von mehreren Alkoholfahrten an verschiedenen Orten einer Polizeibehörde und entsprechend angeordneten Blutentnahmen! Hinzu kommt die *immer* dazu zurechnende Zeit des Entnahmeverfahrens. Auch ist *nach* der Blutentnahme in vielen Bereichen, insbesondere der Autobahnpolizei und in ländlichen Gebieten, die Blutprobe durch die Beamten zur nächsten größeren Dienststelle zu bringen, um sie dort gekühlt bis zur nächsten Sammelabholung zu verwahren. Im Gegensatz dazu beschränkt sich die Zeitdauer bei der Atemalkoholprobe letztlich auf die vorgeschriebene (und

¹⁾ Mußhoff, Blutalkoholbestimmung – Beweissicherheit und Gleichbehandlung im Strafverfahren, BA 2014, 305, 315 f.

zwingend einzuhaltende) Wartezeit sowie die einzuhaltende Zeitspanne zwischen den beiden zu entnehmenden Atemproben – mithin etwa 25 Minuten. Alle notwendigen Erfassungstätigkeiten und Überprüfungen werden in dieser Zeit bereits erledigt, so dass spätestens nach dieser Zeit der gesamte Vorgang abgeschlossen ist. Auf die Tätigkeit der Polizeibeamten insgesamt hochgerechnet ergibt sich so ein signifikanter Zeitvorteil, welcher eine Steigerung der Kontrolldichte ermöglicht und somit einen wichtigen Beitrag zur Wahrung der Verkehrssicherheit liefert. Somit wäre der Staat (Polizei) auch künftig in der Lage, der ihm zugewiesenen Aufgabe auch bei den zusätzlichen Aufgabenstellungen durch Flüchtlinge, Wohnungseinbrüche, schwere Unfälle und Verkehrsüberwachung nachzukommen. Andernfalls müsste selbstverständlich eine Konzentration der Ressourcen auf die gerade „wichtigsten“ Erfordernisse stattfinden – und das passiert gerade tatsächlich: In einigen Ländern wird bereits die Verkehrsüberwachung deutlich reduziert oder gar eingestellt sowie die Beteiligung am Blitzermarathon in Frage gestellt. Damit geht aber ein wesentliches Element der „Erziehung“ des Autofahrers verloren – Kontrollen, die er kaum noch zu befürchten hat, schrecken ihn nicht mehr.

Kostenreduzierung

„Letztlich zahlt der Betroffene ja meist die Verfahrenskosten – und er ist ja ein Straftäter, muss dies also hinnehmen.“ Mit solchen oder ähnlichen Äußerungen wird schlicht negiert, dass ein Großteil der Verfahrenskosten bei den Staatsbehörden verbleibt, z. B. bei Einstellungen. Zudem erhöht diese Sichtweise der „Nebenstrafe“ nicht die Akzeptanz der strafverfolgenden Maßnahme. Und diese ist – wie weitreichend bekannt ist – der erste Schritt hin zu reflektierendem Nachdenken und möglicher Verhaltensänderung. Statt dessen werden von vielen Betroffenen die nicht unerheblichen Kosten für die Blutprobe als „Nebenstrafe“ empfunden, was oftmals schon aus diesem Grunde zu gesteigerter Bereitschaft führt, gegen den Strafbefehl Einspruch einzulegen – getragen von der falschen Erwartungshaltung, in der Hauptverhandlung geringer bestraft zu werden und so „billiger“ davon zu kommen. Führen das Ergebnis der Blutprobe oder andere Umstände *nicht* zu einer Verurteilung des Betroffenen, müssen diese Kosten von der Staatskasse getragen werden. Im Gegensatz dazu entstehen bei der Beweisführung mit den beweissicheren Atemalkoholgeräten keinerlei zusätzliche Kosten – weder für den Betroffenen noch die öffentlichen Haushalte. Die Analysengeräte sind z. T. bereits vorhanden und die Atemprobe selbst ist kostenfrei. Die dringend notwendige Entlastung der Justizhaushalte ist somit bei diesen Fällen ebenso wie durch die geringere Anzahl der Hauptverhandlungen enorm. Nicht zu vernachlässigen ist in diesem Zusammenhang die Zahl der „Begleitattbestände“ – Widerstand, Körperverletzungsanzeigen etc. Schon IFFLAND²⁾ hat 1996 von den Erfahrungen der Kölner Polizei berichtet, dass die Bereitschaft zur Abgabe einer Atemalkoholprobe sehr hoch ist, demgegenüber in Fällen der Blutentnahme die Gefahr und Zahl der zwangsweisen Durchsetzung einschließlich Widerstandshandlungen deutlich steigt. Die Verfahren hinsichtlich dieser „Begleitattbestände“ müssen zusätzlich gerichtlich – mit erheblichem Zeit-, Sach- und Personalaufwand – verhandelt werden. Die Bereitschaft, das Verfahren der Atemalkoholprobe sowie das Ergebnis anzuerkennen und die eigentliche Strafe zu akzeptieren, steigt. Zwangsweise Durchsetzungen oder Widerstandshandlungen werden vermieden – und dies alles führt so im Ergebnis zu einer geringeren Anzahl an durchzuführenden Hauptverhandlungen und damit zu einer spürbaren Entlastung der Justiz.

Schutz der Grundrechte des Einzelnen

Die Grundrechte stellen in unserer Rechtsordnung den wesentlichsten Bestandteil der zu beachtenden Rechte des Einzelnen gegenüber der staatlichen Obrigkeit dar. In diese Grundrechte darf in unserem Rechtsstaat nur in ganz beschränktem Maße und unter besonderen Bedingungen eingegriffen werden. Das Grundrecht der körperlichen Unversehrtheit (Art. 2 GG) stellt dabei innerhalb des Grundrechtskanons ein besonders zu beachtendes Recht des Menschen dar.

„... (2) Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich.“

Korrespondierend zu der Verankerung der Grundrechte als staatlich zu garantierende und zu beachtende Rechte ist für die Eingriffsverwaltungen, und hier natürlich für Polizei und Justiz, das Verfassungsgebot des „mildesten Mittels“ zu beachten. Wenn der Einzelne aufgrund der Eingriffsermächtigten zulässige Einschränkungen seiner Grundrechte hinnehmen muss, so ist durch die staatliche Eingriffsverwaltung zwingend im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung das mildeste zur Verfügung stehende Mittel anzuwenden, gerade um die Eingriffsintensität so gering wie möglich zu halten. Dies gilt auch für den Bereich des „Festhaltens“. Auch die unnötig lange Dauer des Festhaltens tangiert Art. 2 GG. Der Hinweis von MUBHOFF (a. a. o.), es handele sich ja nur um einen „*sehr geringen Eingriff*“, vermag aber weder dem Grundgesetz noch seinem besonderen Schutz der körperlichen Unversehrtheit zu genügen – dies würde es eher aushöhlen. Ein Unterschied zwischen „schwerwiegenden“ und „weniger schwerwiegenden“ Eingriffen mag sich zwar in der Strafzumessung/Verurteilung nieder-

²⁾ Iffland, Die Renaissance der 2. Blutprobe, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 1995, 129 ff.

schlagen, aber keinesfalls in der Bewertung, ob ein solcher Eingriff „nicht so schlimm und deshalb zu akzeptieren sei“. Die Atemalkoholanalyse stellt im Gegensatz zur Blutentnahme gerade *keinen* Grundrechtseingriff dar. Sie findet ausschließlich auf freiwilliger Basis statt und beinhaltet keine – wie auch immer geartete – Beeinträchtigung der körperlichen Unversehrtheit. Sie ist damit das mildeste und grundrechtsschonendste Mittel, das zum Beweis einer Alkoholisierung im Straßenverkehr zur Verfügung steht. Der Staat und seine Verfolgungsorgane sind entsprechend unserer Staatsauffassung und unseres Staatsverständnisses des Rechtsstaates *verpflichtet*, diese Grundsätze der Verhältnismäßigkeit einzuhalten und anzuwenden.

EU-Kontext

Mit der Einführung der Atemalkoholanalyse stünde die Bundesrepublik – endlich – auch im Kontext mit EU-Recht und der durch entsprechende Beschlüsse formulierten EU-Forderungen zur Beachtung der Grundrechte in diesem Bereich. Wir müssen und sollten deshalb die Atemalkoholanalyse einführen. Immerhin ist Deutschland eines der letzten industrialisierten Länder, das bei Alkoholfahrten ab einem Grenzwert eine Blutentnahme zwingend vorschreibt, statt die ohne körperlichen Eingriff stattfindende Atemalkoholanalyse anzuwenden. Fast im gesamten europäischen Umland hat sich die alleinige Atemalkoholprobe im Zusammenhang mit alkoholisiertem Fahren etabliert. Zuletzt hat sogar die Schweiz die Einführung mit Wirkung zum 01. 10. 2016 beschlossen. Länder in Europa mit uneingeschränktem Einsatz der Atemalkoholanalyse – auch im Bereich der Straftat – sind: Belgien, Niederlande, Luxemburg, Frankreich, Italien, Spanien, Portugal, Finnland, Schweden, Norwegen, Österreich, Schweiz, Dänemark (in der Implementierung). In Österreich wird sogar die Verweigerung des Atemtests als Straftat geahndet – als wenn der Fahrer mit dem Höchstwert von 1,6 ‰ angehalten worden wäre. In Tschechien gibt es inzwischen eine ähnliche Regelung. Abgesehen davon, dass m. E. 1,6 ‰ als höchster vorwerfbarer Wert völlig ausreichend sind (es ist für die Frage der absoluten Fahruntüchtigkeit irrelevant, ob ein noch höherer Wert vorliegt), ist beim Vergleich mit den o. g. Ländern auch hinsichtlich der „Promillegrenze“ festzustellen, dass der deutsche Wert der absoluten Fahruntüchtigkeit mit 1,1 ‰ eher anachronistisch erscheint. Nahezu alle Länder haben sich auf einen Wert von 0,25 mg/l bzw. 0,5 ‰ verständigt.

Hier muss Deutschland aus meiner Sicht zwingend eine Harmonisierung vornehmen.

„Haben denn MUBHOFF et al. recht, wenn sie einwerfen, dass ...“

Lassen Sie uns die Bedenken einmal etwas genauer betrachten. Natürlich gibt es bei jeder beabsichtigten Neuerung eine Diskussion über Bedenken und Anregungen. Und „das ist auch gut so ...“ Auch zur Einführung der Atemalkoholanalyse im Strafrecht gab und gibt es eine Vielzahl von Bedenken, die allerdings sämtlich bereits von allen Beteiligten und in der Öffentlichkeit diskutiert wurden. Und obwohl sich alle Gegenargumente, die sich im Übrigen weniger auf die Methode als vielmehr auf „vermutete Begleiterscheinungen“ beziehen – bei näherer Betrachtung als unzutreffend und teils sogar an den Haaren herbeigezogen erweisen, werden sie immer wieder erneuert. Lassen Sie mich deshalb zur Verdeutlichung nochmals einige vielfach geäußerte Bedenken aufführen und den Versuch unternehmen, diese durch kurze, aber prägnante Darstellungen zu entkräften:

Feststellung Nachtrunk / nachträgliche Identitätsfeststellung

Immer wieder wird – eben auch gerade wieder durch MUBHOFF und GRAW – behauptet, die Identität des Fahrers könne anders nicht sicher festgestellt bzw. gesichert werden. Die Behauptung, die Blutprobe sei erforderlich, um ggf. nachträglich die Identität des Fahrers durch eine DNA-Analyse festzustellen, lässt sich sowohl nach den durchgeführten Recherchen bzgl. nachträglicher Anordnungen einer DNA als auch anhand der tatsächlichen Behauptungen im Verfahren nicht aufrecht halten. Im Zusammenhang mit den hier zur Rede stehenden „einfachen“ Fällen ist innerhalb der letzten 10-15 Jahre kein einziger Sachverhalt dokumentiert, in dem dies angeordnet worden oder geschehen wäre. Der Fahrer wird vom Anhalten an lückenlos beobachtet und durch die Beamten einer Identitätsprüfung unterzogen. Im Übrigen könnten die Mundstücke der AAK nach der Probe asserviert werden und so im Bedarfsfall durch entsprechenden DNA-Abgleich Auskunft über die Identitätsgleichheit geben.

Und – selbst in schwerwiegenden strafrechtlichen Fällen wird nicht grundsätzlich eine Blutprobe zum späteren DNA-Abgleich – quasi für den Fall der Fälle – genommen.

Der eine, immer wieder zitierte Fall der eineigenen Zwillinge taugt aber eben nicht dazu, das gesamte Verfahren in Frage zu stellen, sondern wäre der „berühmte Einzelfall“ – wie die entwendete Blutprobe im eingangs geschilderten Marburger Fall. Wer käme schon auf die Idee, die Blutprobenentnahme wegen eines solchen Einzelfalles in Frage zu stellen ... Dies gilt genauso für Behauptungen von Nachtrunk. Der Fahrer wird lückenlos beobachtet; ein Nachtrunk unter Aufsicht der Beamten kann ausgeschlossen werden. Behauptet aber der Fahrer während der Anhaltesituation bereits einen Nachtrunk, scheidet die Atemalkoholanalyse aus, und es sind zwingend *zwei* Blutproben zu entnehmen. Wie von der Rechtsmedizin überzeugend und zutreffend immer wieder dargelegt, ist aber gerade bei späteren Nachtrunkbehauptungen der Nachweis mit nur *einer* Blutprobe gar nicht möglich. Schon IFFLAND³⁾ stellte zu Recht fest, dass genau aus diesem Grund entsprechende nachträgliche Be-

³⁾ Iffland, Die Renaissance der 2. Blutprobe, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 1995, 129 ff.

hauptungen bei Gericht erfolglos bleiben. Deshalb wären in diesen Fällen – und dies sind die „normalen“ Fälle einer Nachtrunkbehauptung – weder Blutprobe *noch* Atemalkoholanalyse geeignet, um spätere Nachtrunkbehauptungen aufklären bzw. nachweisen zu können. In diesem Zusammenhang muss deutlich daraufhin gewiesen werden, dass auch die so oft zitierte Möglichkeit einer „Begleitstoffanalyse“ in diesen Fällen nur ein Scheinargument darstellt. Viele alkoholische Getränke sind ja gerade begleitstoffarm wie z. B. Wodka, und lassen sich deshalb nur unzureichend sicher nachweisen. Da zudem die Behauptung von gerichtlich verwertbarem und erfolgreichem Nachtrunk während Gewahrsam und lückenloser Beobachtung durch die Polizeibeamten schwerfallen dürfte bzw. ausgeschlossen ist, ist dieses „Argument“ nicht als stichhaltig anzusehen.

Überprüfung auf weitere berauschende Mittel (Drogen, Medikamente)

Die Anordnung, auf welche Inhaltsstoffe – also Alkohol *oder/und* andere berauschende Stoffe – eine Blutprobe untersucht werden soll, trifft der Polizeibeamte zum „entscheidungserheblichen Zeitpunkt“, also bei Anordnung der Blutprobenentnahme. Eine Nach- oder Weiteruntersuchung der Blutprobe ohne richterliche Anordnung auf andere Inhaltsstoffe, z. B. durch die rechtsmedizinischen Institute, wäre rechtlich unzulässig und findet deshalb auch nicht statt – selbst wenn der unwahrscheinliche Fall vorliegen würde, dass in der Blutprobe keinerlei Alkohol festzustellen wäre. Auch die nachträgliche Anordnung einer erneuten Untersuchung der Blutprobe durch ein Gericht findet faktisch ebenfalls nicht statt! Dies ist auch nicht verwunderlich. Kommt der Polizeibeamte bei der Überprüfung des Fahrers zu der Erkenntnis, dass der Fahrer alkoholische Getränke konsumiert hat, so ordnet er erst dann die Entnahme einer Blutprobe an, wenn das Ergebnis des entsprechenden Vortests über dem Grenzwert von 0,55 mg/L liegt. Dass dann anschließend gar kein Alkohol nachgewiesen wird, ist auf Grund der Ergebnisse der vorliegenden Feldstudien praktisch auszuschließen. Wird aber Alkohol nachgewiesen, wird der Betroffene entweder bestraft (OWiG oder StGB) oder – bei zu geringer Konzentration – auf Kosten der Staatskasse freigesprochen – was jedoch aufgrund des oben beschriebenen Verfahrens und der hohen messtechnischen Genauigkeit der Geräte nahezu ausgeschlossen ist. Im Übrigen muss ausdrücklich festgehalten werden, dass die rechtsmedizinischen Institute gar nicht ohne Anordnung bzw. auf eigene Veranlassung weitere Untersuchungen am Blut vornehmen dürfen! Und die Aufbewahrung der Blutproben ist nach Abschluss sogar gesetzlich verboten, sie müssen gem. § 81a StPO sogar zwingend vernichtet werden.

Trinkgewohnheiten in Zusammenhang mit Fragen der Fahrerlaubnis

Eine aufgrund des konkreten Verdachts auf § 316 StGB nach § 81a StPO entnommene Blutprobe kann und darf nicht im Nachgang „umgewidmet“ und als Grundlage für das Erforschen von Trinkgewohnheiten herangezogen werden. Die körperliche Untersuchung ist nur aufgrund konkreten Tatverdachts wegen einer Straftat zulässig. Fahrerlaubnisrechtliche Aspekte im Hinblick auf Eignungsnachweis zur Wiedererteilung sind nicht Bestandteil des Strafverfahrens. Wenn vor Wiedererteilung der Fahrerlaubnis begründete Zweifel an der Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen sollten, ist eine MPU (und in diesem behördlichen Verfahren ggf. der Nachweis des Trinkverhaltens) erforderlich. Dies ist jedoch für den Betroffenen freiwillig. Er kann auch darauf verzichten und künftig führerscheinlos bleiben. Das zweckgeänderte Verwenden der – wegen des Verdachts auf § 316 StGB – entnommenen Blutprobe würde aber die gesetzlich verpflichtende Abgabe einer Blutprobe zum Erforschen des Trinkverhaltens – auch gegen den Willen des Betroffenen – zeitigen. Dies ist ebenso wie das Aufbewahren der Blutprobe nach Abschluss des Strafverfahrens unzulässig⁴). Auch ein – in der Praxis bisher nicht dokumentierter – Fall einer Einwilligung des Betroffenen in die Verwertung der Blutprobe aus dem Strafverfahren, würde nicht durch die Verwaltungsbehörde verwertbar sein, da der Betroffene jederzeit auch widersprechen könnte und insbesondere im Zuge der Wiedererteilung der Fahrerlaubnis aktuelle Untersuchungen des Trinkverhaltens erforderlich sind.

Keine Möglichkeit der Nachuntersuchung bei Zweifel an der Zuverlässigkeit des Gerätes

Die eingesetzten Geräte unterliegen dem Erfordernis der PTB-Zulassung und der Eichung durch die Eichbehörden. Damit ist der amtliche Nachweis der Zuverlässigkeit erbracht. Dies hat der BGH zudem in seiner Entscheidung von 2001 eindeutig klargestellt, weshalb das erzielte Messergebnis sogar ohne Sicherheitsabschlag verwertbar ist. Es ist bisher kein einziger Fall einer gerichtlichen Entscheidung bekannt geworden, wo das Gerät nachweislich ein falsches Ergebnis erzielt hat.

⁴) Vergl. § 81a (3) StPO.

Ärztlicher Untersuchungsbericht als „maßgebliche Grundlage“

Wie bisherige Untersuchungen deutlich gezeigt haben, sind auch die Polizeibeamten vor Ort in der Lage, Betroffene hinsichtlich ihrer Ausfallerscheinungen etc. zu beurteilen. Diese heute schon üblichen „Torkelbögen“ werden gerichtlich in Fällen ohne Blutprobenentnahme auch zweifelsfrei anerkannt – insbesondere im Bereich der anderen Straftaten, wo trotz Alkoholisierung aus Verhältnismäßigkeitsgründen keine Blutprobe entnommen wurde, sondern das Ergebnis des Atemtests in Verbindung mit dem Feststellungsbogen ausreichend ist. Voraussetzung ist allerdings ein in Zusammenarbeit mit der Rechtsmedizin und den Gerichten entwickelter Berichtsvordruck, der den Beamten detailliert genaue Beobachtungsmerkmale zur Verfügung stellt. Zudem muss aber zumindest kritisch hinterfragt werden, welche Qualität bei einer Blutentnahme für den Untersuchungsbericht zu Grunde gelegt wird. Wenn als Entkräftung des Zeitvorteils der Atemalkoholprobe betont wird, die gesamte Blutentnahme nähme lediglich 5-10 Min. insgesamt in Anspruch, welcher Qualitätsanspruch könnte dabei an ein umfassendes ärztliches Untersuchungsprotokoll gestellt werden?

Fazit

Als Ergebnis dieser Auseinandersetzung muss festgehalten werden:

Einführung der Atemalkoholanalyse im verkehrsrechtlichen Strafbereich – ja und jetzt!

Dies wird inzwischen auch von einer Vielzahl fachkundiger Beobachter dieser Nachweismethode konstatiert. Allerdings wird insbesondere von justizieller Seite immer wieder diskutiert, dass die Einführung dieser Methode nur mit der Einführung entsprechender Grenzwerte im StGB einhergehen könne. So bestechend diese Möglichkeit auf den ersten Blick erscheint, birgt sie jedoch faktisch die Gefahr einer auf Jahre hinausgezögerte Einsatzmöglichkeit dieser grundrechtsschonenden Analysemethoden. Im Übrigen wäre dies auch nicht erforderlich, da § 316 StGB keine explizite Untersuchungsmethode vorschreibt, sondern ausschließlich auf den Einfluss berauschender Mittel auf das Fahrvermögen abstellt. Die beweissicheren Geräte zur Atemalkoholanalyse sind in der Lage, durch entsprechende Softwarevorgaben die für die Einhaltung der Messbedingungen erforderlichen Eingabewerte wie z. B. Tatzzeit zwingend vorzuschreiben – und ansonsten bei Unterschreitung der Wartezeit die Ausgabe eines Messergebnisses zu verweigern. So kann sichergestellt werden, dass die Anzahl der juristischen Beanstandungen hinsichtlich dieser Problematik gegen Null reduziert werden.

Die Lösung dieser Problematik hat aus meiner Sicht bereits das letztjährige Symposium des B.A.D.S. in Aschersleben⁵⁾ aufgezeigt: Die alleinige Atemalkoholanalyse wäre bei der Erfüllung nachfolgender Voraussetzungen denkbar: (1.) Die Identität des Tatverdächtigen ist zweifelsfrei. (2.) Der Tatverdächtige wurde zeitnah zum Vorfall festgenommen und ein nachträglicher Konsum von Alkohol und Drogen kann ausgeschlossen werden. (3.) Die Polizei fertigt einen Feststellungsbogen (sog. Torkelbogen) mit den Beobachtungen der einschreitenden Polizeibeamten an. (4.) Die Fälle der folgenlosen Trunkenheit im Straßenverkehr im Sinne des § 316 StGB bieten voraussichtlich die besten Voraussetzungen für eine Strafverfolgung mit alleiniger Atemalkoholanalyse.⁶⁾

Würde man der Einführung einer neben der Blutalkoholanalyse selbständig stehenden Atemalkoholanalyse auch für Verkehrsvergehen i. S. d. §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB näher treten, würde sich die Festschreibung bestimmter Grenzwerte als Tatbestandsmerkmal in einem neu zu schaffenden § 315e StGB anbieten mit gleichzeitiger Anpassung des Grenzwertes an europäische Standards.⁷⁾

Dabei darf die **Wahlmöglichkeit** für den Betroffenen nicht vergessen werden: Wenn er eine Blutentnahme statt Atemalkoholprobe wünscht, muss diese auch entnommen werden.

An dieser Stelle soll abschließend noch auf die Resolution der europäischen Verkehrsminister von 1980⁸⁾ hingewiesen werden. Diese vertraten bereits damals die nachfolgenden Ziele:

- Bekämpfung von Alkoholdelikten im Straßenverkehr,
- **Schaffung von Gesetzesänderungen zur Einführung der beweissicheren Atemalkoholmessung,**
- Reduzierung der Eingriffsintensität bei den Betroffenen/Beschuldigten (Verhältnismäßigkeit).

Nahezu alle anderen europäischen Länder haben diese Resolution ernst genommen und inzwischen (manche bereits vor mehr als 20 Jahren!) umgesetzt. Es wird Zeit, dass Deutschland ebenfalls die europäischen Verpflichtungen erfüllt und bei der dringend erforderlichen Umsetzung der europäischen Zielsetzungen zur Reduzierungen der Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr die Unterstützung leistet, die notwendig ist.

⁵⁾ Vgl. dazu Mußhoff in BA 2014, 305; Krüger in BA 2014, 321; Wendt in BA 2015, 18 mit Präzisierung dazu von Müller in BA 2015, 90.

⁶⁾ B.A.D.S.-Jahresbericht 2013/2014, S. 28.

⁷⁾ B.A.D.S.-Jahresbericht 2013/2014, S. 28.

⁸⁾ European Conference of Ministers of Transport. Resolution No. 41 on Drinking as factor in road accidents. CM (80) 12.

Letztlich zeigt das Beispiel Schweiz mit seinem Sicherheitsprogramm „Via Sicura“ aber auch, dass es auf eine politische Entscheidung hinsichtlich der Einführung der Atemalkoholanalyse auch im strafrechtlichen Verkehrsbereich ankommt – der Verkehrsminister ist aufgefordert, die Voraussetzungen zu schaffen – im Interesse der Verkehrssicherheit und der Bürgerrechte.

Anschrift des Verfassers

Polizeidirektor
Johann-Markus Hans
Deutsche Hochschule der Polizei Münster
Polizeitechnisches Institut
Zum Roten Berge 18
48165 Münster
Email: jm.hans@tonline.de

AFN Gesellschaft für Ausbildung, Fortbildung und Nachschulung e.V.

KLAUS-PETER KALWITZKI

Wieviel Veränderung wollen wir?

Zur Wirksamkeit verkehrspsychologischer Interventionen bei sog. Punktetätern

How much change do we want?

On the effectiveness of traffic-psychological interventions for habitual traffic offenders

Mehrfach verkehrsauffällige Kraftfahrer (sog. Punktetäter) sind nach wie vor ein Verkehrssicherheitsproblem. Das zeigen z. B. die Untersuchungszahlen für diese Gruppe in der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU), die sich – anders als die Zahlen für alkoholauffällige Kraftfahrer – auf einem hohen Niveau von 13.000 bis 14.000 Untersuchten gehalten haben [1].

In den vergangenen Jahren stellte sich mehrmals die Frage nach der Wirksamkeit verkehrspsychologischer Interventionen bei Punktetätern. So erbrachten Evaluationsstudien zur verkehrspsychologischen Beratung (2010 [2]) und zum Punktetäter-Nachschulungskurs ABS nach § 70 FeV (2009 [3]) Rückfallraten der Delinquenten, die vor allem von den Verkehrsbehörden der Länder und des Bundes als unbefriedigend bewertet wurden [4]. Auch im Zusammenhang mit der Diskussion um die Reform des Punktesystems 2012/13 wurde diese Kritik geäußert [5]. Mit Blick auf die Möglichkeiten des Punkterabatts durch die freiwillige Teilnahme an einem Aufbauseminar oder einer verkehrspsychologischen Beratung beklagte das Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Städtebau (BMVBS), dass „gerade unbelehrbare Wiederholungstäter“ die Angebote lediglich dazu genutzt hätten, „ihr Punktekonto zu bereinigen“; nachher hätten sie sich im Straßenverkehr jedoch „unverändert verhalten“ [6]. Diese Einschätzungen haben u. a. dazu geführt, Interventionen für Punktetäter nach § 70 FeV sowie – mit Einführung der Reform des Punktesystems am 01.05.2014 – nach §§ 43 und 71 FeV abzuschaffen.

Die These vom „unveränderten Verhalten“ und die Bewertung der Rückfallraten sollen hier hinterfragt werden.

Ausgangspunkte

Zur Einschätzung der Wirksamkeit verkehrspsychologischer Interventionen hat sich die Erfassung der Legalbewährung bewährt [7, 8]: Hier wird geprüft, ob die Teilnehmer in den drei Jahren nach der Intervention erneut einschlägig verhaltensauffällig werden oder nicht. Als Vergleichsmaßstäbe dienten bisher Kontrollgruppen oder – noch häufiger – Referenzwerte.

In der Evaluationsstudie zur verkehrspsychologischen Beratung (VPB) [2] wurden die Wiederauffälligkeiten von je 245 Teilnehmern (Punktetäter 14 bis 17 Punkte im VZR) an einem Aufbauseminar (ASP) in der Fahrschule und einer Kontrollgruppe von Teilnehmern an einem ASP plus VPB in den 3 Jahren nach Teilnahme festgestellt und miteinander ver-

glichen. Als Wiederauffälligkeit galten („Erfolgskriterien“) mindestens eine OWi oder Straftat oder Alkohol-OWi oder Fahrerlaubnisentziehung. Im Ergebnis zeigte sich eine Rückfallquote der Teilnehmer/innen an ASP+VPB, die „nicht signifikant schlechter als die Rückfallquote der Kontrollgruppe“ (nur ASP) war, allerdings auch nicht – wie erhofft – besser. Der Evaluationsbericht genügt leider nicht allen fachlichen Anforderungen, so dass sich das Vorgehen und die dokumentierten Ergebnisse nicht immer vollständig nachvollziehen lassen.

Einen von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vorgegebenen Referenzwert verwendete die Evaluationsstudie zum Nachschulungskurs ABS [3]. Hier wurde die Legalbewährung von 311 Personen untersucht, die im Verkehrszentralregister (VZR) mehr als 17 Punkte erreicht und nach Fahrerlaubnisentzug und Sperrfristablauf eine MPU mit negativem Ergebnis plus Kursempfehlung sowie den ABS-Kurs absolviert hatten. Beim Kriterium „ein oder mehrere Verkehrsverstöße mit insgesamt 4 Punkten und mehr“ ergab sich bei den Kursteilnehmern mit 42,8 % gegenüber dem BASt-Referenzwert von 32,6 % eine signifikant höhere Rückfallquote. Die Frage, ob das ABS-Kursprogramm die nachzuweisende Wirksamkeit hat oder nicht, konnte allerdings aufgrund der „unzureichenden Vergleichsmöglichkeiten der Evaluations- mit den Referenzdaten“ (die auf älteren Studien unter anderen Rahmenbedingungen basierten) nicht abschließend beantwortet werden.

In der vorliegenden Studie wird ein anderer Ansatz vorgeschlagen, bei dem auf die Verwendung von Kontrollgruppen oder Referenzwerten verzichtet werden kann: Um beurteilen zu können, ob eine psychologische Intervention wirksam ist, d. h. zu einer Verhaltensänderung führt oder nicht, sollte das zu ändernde Ausgangsverhalten herangezogen und mit dem Verhalten nach der Intervention verglichen werden. Sehr gut identifizieren lässt sich das Ausgangsverhalten bei Punktetätern, die nach einer ASP-Teilnahme eine verkehrspsychologische Beratung aufsuchen. Zur Beratung gehört u. a. eine Deliktanalyse auf Basis des VZR-Auszuges. Von besonderem Interesse ist im vorliegenden Zusammenhang weniger die Höhe der Punktstände als vielmehr die Anzahl der Delikte, die nach SCHADE [9] weit aussagekräftiger für künftiges Verkehrsverhalten, d. h. weitere Delikte oder die Beteiligung an Verkehrsunfällen, ist.

Den rechtlichen Rahmen bilden die Bestimmungen vor der Reform des Punktsystems (also bis 30.04.2014).

Die Untersuchungsgruppe

In der vorliegenden Punktetäter-Studie wurden die Deliktmuster von Personen untersucht, die in den Jahren 2009 bis 2014 in einer verkehrspsychologischen Praxis freiwillig an einer VPB teilnahmen. Es handelte sich dabei um 90 Klienten; nach Ausschluss eines Klienten, der die Mitwirkung am Beratungsprozess verweigerte, verblieben 89 Personen, die die Beratung abschlossen – 80 Männer und 9 Frauen. Das Verhältnis der Geschlechter entspricht damit tendenziell dem des seinerzeit im VZR des Kraftfahrtbundesamtes eingetragenen Personenkreises.

75 der 89 Personen, davon 4 Frauen, waren Punktetäter (mit mehr als 14 Punkten eingetragen), die restlichen 14 besuchten die Beratung im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe (FAP; davon 5 Frauen). Das unterschiedliche Geschlechterverhältnis bei Punktetätern und Fahranfängern könnte darauf hindeuten, dass junge Frauen vermehrt ein „männliches Deliktverhalten“ zeigen (in der Tat nahm auch im VZR der Anteil der Frauen über die Jahre leicht zu).

Die 14 Fahranfänger hatten insgesamt 43 Delikte begangen. Bei 2 Personen waren es je 4, bei einer sogar 7 Delikte; bei den meisten handelte es sich um 2 bis 3 Delikte pro Person. Hier kommt das typische Deliktmuster der Fahranfänger in der VPB zum Ausdruck: Nach einem schweren oder zwei leichten Delikten erfolgte die Anordnung eines Aufbau-seminars durch die Fahrerlaubnisbehörde und nach einem weiteren schweren bzw. zwei weiteren leichten Delikten die Empfehlung, an einer VPB teilzunehmen, die diese Klientel dann mit im Schnitt 3 begangenen Delikten aufsucht. In Tabelle 1 sind die wesentlichen Daten zur Stichprobe zusammengefasst.

	Gesamt	Männer	Frauen	Delikte gesamt	Delikte pro Person	Delikte pro Person + Jahr
Punktetäter	75	71	4	556	7,41	1,6
Fahranfänger	14	9	5	43	3,1	1,2

Tab. 1: Klienten in der Verkehrspsychologischen Beratung 2009-2014 (Punktetäter: Punktestand 14-17).

Punktetäter

Die 75 Punktetäter waren mit insgesamt 556 Delikten aufgefallen (= 7,41 Delikte pro Person). Überwiegend handelte es sich dabei um Geschwindigkeitsdelikte (Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit), dazu Rotlicht- und Abstandsdelikte, die ebenfalls oft für „schwer zu bremsende“ Kraftfahrer typisch sind, sowie die Benutzung eines Mobiltelefons ohne Freisprecheinrichtung. Bei der Deliktanalyse fiel auf, dass mehrere Tempo- und Vorfahrts-Delikte während der Handynutzung (auch mit Freisprecheinrichtung!) begangen wurden, der Handygebrauch selbst aber nicht als Delikt festgehalten wurde.

Die Delikte der 75 Punktetäter verteilten sich im Schnitt über 4,76 Jahre, was angesichts der Tilgung von Ordnungswidrigkeiten nach 5 Jahren zu erwarten war. Pro Jahr begingen diese Kraftfahrer im Schnitt 1,6 Delikte (vgl. Tab. 1). Bei 21 Delikten wiesen die VZR-Auszüge auf einen Unfall hin (Eintrag Feld „Verkehrsunfall“ oder Delikt „unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“), d. h. rund 3,8 % der 556 Delikte hatten einen Unfallbezug.

Knapp 62 % der Punktetäter waren bei ihren geahndeten Regelübertretungen beruflich/geschäftlich und meist mit dem Pkw unterwegs. 40 % wiesen einen Migrationshintergrund auf (d. h. sie selbst oder ihre Eltern waren im Ausland geboren). Am häufigsten waren 36- bis 45-Jährige vertreten (37,3 %), gefolgt von den 46- bis 55-Jährigen (18,7 %); je 13,3 % gehörten zu den Altersgruppen der 26- bis 35- und 56- bis 65-Jährigen.

Die allermeisten Klienten glaubten, sehr viele Autofahrer hätten Punkte (tatsächlich sind es nur rund 17 % der Fahrerlaubnisinhaber). Bei den unter 35-Jährigen (ähnlich übrigens bei den überwiegend jungen Fahranfängern) standen im Hintergrund der Auffälligkeiten meist Ängste, selbständig zu handeln und Verantwortung zu übernehmen: Das Ziel, sich regelgerecht zu verhalten, war vorhanden, aber Einflüsse anderer (andere Autofahrer, Vorgesetzte, Peers) förderten aus Sicht der Täter Regelverstöße (z. B. schnelleres Fahren = höhere Leistung bei der beruflichen Tätigkeit). Die 36- bis 45-Jährigen strengten sich überwiegend im Beruf an, um erfolgreich (heißt: Anforderungen gerecht zu werden) oder noch erfolgreicher zu sein (vorhandene Erfolge zu steigern); bei Letzteren kommt häufig die Auffassung hinzu, man könne sich als „wichtige Person“ solche Delikte erlauben. Bei den über 66-jährigen stand dagegen eher der Erhalt von Jugendlichkeit und Leistungsfähigkeit im Vordergrund (nicht „alt“ sein wollen).

Diskussion

Aus dem Vergleich der hier vorgestellten empirischen Daten mit denen der eingangs genannten Evaluationsstudien lässt sich schlussfolgern: Hätten die Punktetäter in den auf die Intervention folgenden drei Jahren ihre Verhaltensmuster unverändert beibehalten, so wären (bei einem Punktestand von 14 bis 17 bzw. nach Punkterabatt von 12 bis 15) knapp 5 erneute Delikte und damit in den meisten Fällen ein Erreichen von 18 oder mehr Punkten (= Verlust der Fahrerlaubnis) zu erwarten gewesen.

Tatsächlich gelingt es aber offenbar über 80 % der in der VPB-Evaluationsstudie betrachteten Klienten, die Fahrerlaubnis zu behalten, und 36 % bleiben in den drei Jahren nach der Beratung sogar ohne jedes punktbewehrte Delikt; bei den Wiederauffälligen (65 %) wurden im Schnitt lediglich zwei (statt fünf) Delikte verzeichnet [2]. Vernachlässigt man, dass die hier vorgestellte Punktetäter-Studie (2009-2014) und die VPB-Evaluation (um 2005) zu verschiedenen Zeiten durchgeführt wurden, so lässt sich schließen: Die Kombination der beiden Interventionen „angeordnetes Aufbauseminar (ASP)“ und „verkehrspsychologische Beratung“ (VPB) kann zu einer Reduktion der Delikthäufigkeit pro Jahr und Person um 60 bis 75 % führen (vgl. Tab. 2).

	Verkehrsdelikte vor VPB (Punktetäter-Studie)	Verkehrsdelikte nach VPB (VPB-Evaluationsstudie [2])	Effekte
Pro Person+Jahr	1,6	0,4	-75 %
Pro Person in 3 Jahren	4,8	1,2	-75 %
Dto. nur Wiederauffällige	–	1,9	-62 %

Tab. 2: Anzahl der Verkehrsdelikte pro Jahr und Person vor und in den drei Jahren nach einer VPB.

Bei den Punktetätern, deren Verhalten nach Entzug der Fahrerlaubnis bei 18 oder mehr Punkten, einer MPU und der Teilnahme am ABS-Nachschulungskurs drei Jahre lang beobachtet wurde, zeigt sich ein ähnliches Bild: Im Bewährungszeitraum behielten 90 % ihre Fahrerlaubnis und rund 40 % blieben sogar ohne jede erneute Auffälligkeit [3].

Eine neuere Studie von KLIPP [10] ermöglicht einen weiteren interessanten Vergleich: In ihrer Untersuchung wurde die Verkehrsbewährung von über 66.000 Personen mit Neuerteilung der Fahrerlaubnis im Jahr 2006 in den folgenden drei Jahren geprüft. Darunter waren auch gut 1.500 Punktetäter, denen nach einem vorausgegangenen Fahrerlaubnisentzug wegen Erreichens von 18 und mehr Punkten sowie einer MPU die Fahrerlaubnis neu erteilt wurde. Innerhalb der folgenden 3 Jahre fielen dieser Untersuchung zufolge knapp 74 % der Betroffenen mit mindestens einem bepunkteten Verstoß erneut auf bzw. – anders herum – blieben nur 26 % ohne jedes neue bepunktete Delikt. Vor diesem Hintergrund erscheinen die Erfolge von Beratung und Nachschulung in einem deutlich besseren Licht. In Abb. 1 sind die Erfolgsquoten der verschiedenen Punktetäter-Gruppen (VPB-Klienten, ABS-Kursteilnehmer und Personen nach Fahrerlaubnisentzug, MPU und Neuerteilung) veranschaulicht.

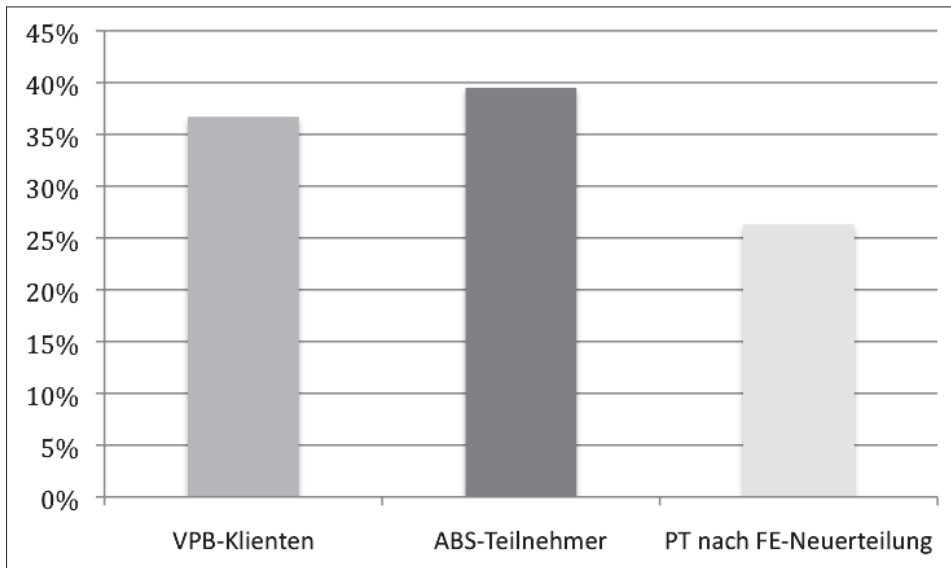


Abb. 1: Anteil der Punktetäter (PT) ohne Wiederauffälligkeit in den 3 Jahren nach Teilnahme an einer VPB und an einem ABS-Nachschulungskurs sowie nach Entziehung und Neuerteilung der Fahrerlaubnis (nach [1, 2, 10]).

Im Übrigen stellt sich hier auch die Frage nach der Güte der MPU: Da davon auszugehen ist, dass alle 1.500 Punktetäter aus der KLIPP-Untersuchung vor Neuerteilung eine MPU mit einem positiven Ergebnis oder einer Kursempfehlung abgeschlossen haben und die Wiederauffälligkeit bei den Kursteilnehmern mit rund 60 % relativ niedrig liegt, dürften bei den positiv Begutachteten sogar noch deutlich mehr als 74 % „rückfällig“ geworden sein – jedenfalls wenn auch hier in bereits *einer* erneuten Auffälligkeit ein „Rückfall“ gesehen wird.

Fazit

Die hier betrachteten verkehrspsychologischen Interventionen können offensichtlich zu einer Veränderung der problematischen Verhaltensmuster beitragen: In den anschließenden Bewährungszeiträumen fallen Beratungsklienten und Nachschulungsteilnehmer entweder gar nicht mehr oder aber deutlich seltener mit Verkehrsdelikten auf als vor der Teilnahme an den Maßnahmen.

Welches Ausmaß von Veränderung wünschenswert oder realistischerweise erwartbar ist, haben freilich die Gesellschaft bzw. die in ihrem Namen handelnden Institutionen zu entscheiden. Der Anspruch, dass sich die ehemaligen Punktetäter zu 100 % geläutert und in ihrem Verkehrsverhalten „päpstlicher als der Papst“ zeigen, darf dabei wohl als unrealistisch, überzogen und auch ungerecht bezeichnet werden. Selbst die allgemeine (statistische) Wahrscheinlichkeit, dass *irgendein* Fahrerlaubnisinhaber innerhalb von drei Jahren mit einem Verkehrsverstoß auffällt, liegt nach KLIPP [10] noch bei 27,5 %.

Eine realistische Einschätzung der Wirksamkeit von Reha-Maßnahmen hat zudem den Einfluss gesellschaftlicher Faktoren auf das Verkehrsverhalten und die Einhaltung von Regeln in Rechnung zu stellen. So deutet z. B. die Art und der hohe Anteil der Verkehrsde-

likte, die im Zusammenhang mit beruflichen Fahrten des Täters stehen, auf den hohen Leistungs- bzw. Zeitdruck hin, dem sich Erwerbstätige in unserer Gesellschaft ausgesetzt sehen („Zeit ist Geld“). Andere Einflüsse sind in der Automobilwerbung zu sehen, die bisweilen zur Verharmlosung oder gar Förderung regelverletzenden Verhaltens beiträgt (vgl. Abb. 2). Auch die Betrachtung von Verkehrsverstößen als Kavaliersdelikte (u. a. bei Geschwindigkeitsverstößen) lässt auf eine zumindest widersprüchliche Haltung der Gesellschaft und ihrer Medien diesen Delikte gegenüber schließen [11]. Hier muss die Wirkung verkehrspsychologischer Interventionen auf Grenzen stoßen, mit deren Überwindung sie zweifellos überfordert ist.



Abb. 2: „Schön zu wissen...“ (aus: DER SPIEGEL 26, Juni 2011)

Insgesamt ergibt sich aus der vorliegenden Studie die Schlussfolgerung, dass verkehrspsychologische Interventionen – auch im „Gegenwind“ gesellschaftlicher Einflüsse – positive Verhaltensänderungen bei (ehemaligen) Punktetätern bewirken und zu mehr Verkehrssicherheit beitragen können. Politik und Behörden sollten deshalb in Erwägung ziehen, verkehrspsychologische Interventionen für Punktetäter wieder verstärkt zur Reduzierung von Regelverstößen und Unfallzahlen einzusetzen; ggf. sollte der Besuch solcher Interventionen sogar, z. B. frühzeitig nach Entziehung oder vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis, zur Pflicht gemacht werden. Für die Evaluation des mit dem 01.05.2014 neu eingeführten freiwilligen Fahreignungsseminars ergibt sich die Anregung, Verhaltensmuster im Vorher-Nachher-Vergleich statt im Kontrollgruppen- oder Referenzwert-Vergleich zu untersuchen, um die Wirksamkeit, d. h. positive Verhaltensänderungen nachzuweisen.

Zusammenfassung

Die Wirksamkeit verkehrspsychologischer Interventionen für mehrfach verkehrsauffällige Kraftfahrer (Punktetäter) ist in den letzten Jahren mehrfach als unbefriedigend bewertet worden. Der Beitrag stellt diese Bewertung in Frage und schlägt für die Einschätzung der Wirksamkeit eine Methode vor, die die Legalbewährung nicht mittels summarischer Rückfallquoten, sondern über den Vergleich der problematischen Verhaltensmuster (Delikte) vor und nach der Intervention erfasst. Eine Pilotstudie illustriert diese Vorgehensweise am Beispiel der verkehrspsychologischen Beratung: Sie kommt zu dem Schluss, dass Reha-Maßnahmen für diese Zielgruppe messbare Verbesserungen der Verkehrssicherheit erwarten lassen.

Schlüsselwörter

Wirksamkeit – verkehrspsychologische Interventionen – Punktetäter – Rückfall – Veränderung von Verhaltensmustern

Summary

The effectiveness of traffic-psychological interventions for drivers, who repeatedly violated traffic rules, has in recent years been rated unsatisfactory. The author calls this rating in question and proposes a method for the assessment of efficacy, which instead of recording summary relapse rates compares the problematic behaviour patterns (offences) before and after the intervention. A Pilot study illustrates this method using the example of traffic-psychological counseling. It leads to the conclusion, that Rehabilitation measures for this target group promise measurable improvements for traffic safety.

Keywords

effectiveness – traffic-psychological interventions – habitual traffic offenders – relapse – changes of behaviour patterns

Literatur

- [1] Vgl. die jährlichen Pressemitteilungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Begutachtung der Fahreignung.
- [2] W. Schneider, H. Meyer (o. J.), Evaluation der verkehrspsychologischen Beratung nach § 71 FeV, Bericht als PDF, veröffentlicht von H. Meyer, „Informationen des QMB an die amtlich anerkannten verkehrspsychologischen Berater“, 19.05.2010.
- [3] P. Brieler, M. Zentgraf, B. Krohn, J. Seidl, K.-P. Kalwitzki (2009), Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 FeV – Evaluation des Kursprogramms für verkehrsauffällige Kraftfahrer ABS, Ztschr. f. Verkehrssicherheit (55) Nr. 3, 139-144.
- [4] Z. B. Bundesrat (2010), Erste Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, Drucksache 580/10, S. 2.
- [5] Z. B. F. Albrecht & T. Kehr (2013), Die Reform des Verkehrszentralregisters, DAR Nr. 8, 437-447.
- [6] BMVBS/Bundesministerium für Verkehr, Bauwesen und Städtebau (2012): www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB-LA/punkteforum-minister-ramsauer-setzt-haeufigste-buergerforderung-um.html 13.06.2012.
- [7] S. Klipp (2010), Protokoll des Kick-Off Meetings zum Projekt „Anforderungen an die Evaluation von § 70-Kursen“ am 5. Februar 2010 in der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach.
- [8] P. Brieler, W. Jacobshagen, K.-P. Kalwitzki, J. Seidl, M. Zentgraf (2010): Zur Wirksamkeit von Kursen nach § 70 FeV für verkehrsauffällige Kraftfahrer/innen. Z. f. Verkehrssicherheit (56) Nr. 2, 91/92.
- [9] F. D. Schade (2005), Lebt gefährlich, wer im Verkehrszentralregister steht? – Das Verkehrszentralregister als Prädiktor des habituellen Verkehrsrisikos. Z. f. Verkehrssicherheit (51) Nr. 1, 7-13.
- [10] S. Klipp (2012), Warum Eignung nicht gleich Eignung ist: das Sicherheitsrisiko nach Wiedererlangung der Fahreignung, Vortrag beim 8. ADAC/BASt-Symposium „Sicher Fahren in Europa“ am 5. Oktober 2012 in Baden-Baden (PDF der Vortragsfolien unter www.adac.de/_mmm/pdf/fv_8adac_bast_symposium_klipp_149073.pdf, abgerufen am 15.09.2015).
- [11] Vgl. Pressemitteilung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV vom 05.04.2011.

Anschrift des Verfassers

Dr. Klaus-Peter Kalwitzki
AFN Gesellschaft für Ausbildung,
Fortbildung und Nachschulung e.V.
Sülzburgstr. 13
50937 Köln
Email: kalwitzki@afn.de

Zur Diskussion

Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM)
(Präsident: Prof. Dr. med. Volker Dittmann)
Deutsche Gesellschaft für Toxikologie und Forensische Chemie (GTFCh)
(Präsident: Prof. Dr. Stefan Tönnies)

Gemeinsame Stellungnahme zur forensisch-toxikologischen Haaranalytik der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh)

Aufgrund eines wissenschaftlichen Artikels (MOOSMANN, ROTH, AUWÄRTER (2015) Finding cannabinoids in hair does not prove cannabis consumption. Scientific Reports 5:14906) kommt es vermehrt zu Nachfragen bezüglich der Bewertung forensisch-toxikologischer Befunde, die bei Analysen von Haarproben erhalten werden.

Die Analyse von Haaren auf Drogen hat sich für zahlreiche Fragestellungen bewährt (z. B. retrospektive Klärung von Konsummustern, Nachweis einer Substanzbeibringung, Überprüfung von Einlassungen zum Konsumverhalten auf Plausibilität). Der Nachweis von Drogen in einer Haarprobe belegt sicher eine Exposition des Probanden, in der Regel durch aktiven Konsum. Unter besonderen Umständen kann eine passive Antragung von Drogen z. B. aus Stäuben oder Aerosolen zu positiven Befunden in Haaren führen. Hierdurch ist eine Einlagerung der Wirksubstanzen in das Haar möglich. Zur Abgrenzung eines aktiven Konsums wird versucht, Stoffwechselprodukte als Marker für eine Körperpassage nachzuweisen. Letztlich muss aber auch eine Einlagerung z. B. in Situationen, bei denen es zu einem engen Kontakt der Haare mit dem Schweiß oder Talg von Konsumenten kommt, als mögliche Quelle positiver Befunde in Erwägung gezogen werden. Der o. g. Artikel wies THC-COOH in Hautausscheidungsprodukten nach und gibt Anlass, auch für Metaboliten die Möglichkeit einer Exposition über Schweiß oder Talg in Betracht zu ziehen. Bei Haaranalysen im Zusammenhang mit Sorgerechtsfragen ist dies von großer Bedeutung. Die Analyseergebnisse müssen hier immer als ein Informationsbaustein im Gesamtkontext des Einzelfalles gesehen werden.

Bei dem weit verbreiteten Einsatz der Haaranalytik im Kontext der Fahreignungsdiagnostik wird in Aufklärungsgesprächen im Vorfeld der Analyse auf die Möglichkeit positiver Befunde durch eine Antragung von außen hingewiesen. Der Einsatz von Haaranalysen ist in diesem Bereich auch nach den o. g. Ergebnissen nicht in Frage zu stellen. Vielmehr ist die Aussagekraft bezüglich des Nachweises eines Konsums bzw. Umgangs mit Drogen oder Medikamenten nach wie vor bedeutsam, zumal das Nachweisfenster gegenüber Blut/Serum oder Urin i. d. R. deutlich länger ist. Haarentnahmen werden im Vergleich zu Urinabgaben unter Sichtkontrolle von vielen Probanden als weniger belastend empfunden und sind insgesamt mit einem geringeren Zeitaufwand verbunden. Bei positiven Haarbefunden ist ein Konsum naheliegend und die Abstinenz nicht zu belegen, insbesondere nicht

bei dem Nachweis von Metaboliten. Wichtig ist, wie bei anderen forensisch-toxikologischen Fragestellungen, dass nicht nur die Analytik, sondern auch die Interpretation durch in der speziellen Problematik erfahrene Sachverständige erfolgt.

Prof. Dr. Frank Mußhoff
Vizepräsident der DGVM

Prof. Dr. Stefan Tönnes
Präsident der GTFCh

Alles Wichtiges zur Verkehrsmedizin

Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion

- Die relevanten Informationen für die verkehrspsychologische Begutachtung
- Aktuelles und umfassendes Nachschlagewerk im Praxisalltag
- Das Standard-Lehrbuch für die Ausbildung in der Verkehrsmedizin

Die wesentlichen thematischen Schwerpunkte:

Fahreignung und Fahrsicherheit in unmittelbarer Gegenüberstellung; Grundlagen und methodische Aspekte; Fahreignung und Fahrsicherheit bei Krankheiten; Besonderheiten der Persönlichkeit, Ermüdung, Alter und Aspekte des Verhaltens als Determinanten der Fahreignung bzw. Fahrsicherheit.



Weitere Informationen www.aerzteverlag.de
Versandkostenfreie Lieferung innerhalb
Deutschlands bei Online-Bestellung
E-Mail: bestellung@aerzteverlag.de
Telefon: 02234 7011-314

2. vollständig überarbeitete
und erweiterte Auflage 2012
835 Seiten, 157 teils farbige
Abbildungen, 128 Tabellen,
ISBN 978-3-7691-1285-6
gebunden € 149,-



Per Fax: 02234 7011-476

Ausfüllen und an Ihre Buchhandlung oder den Deutschen Ärzte-Verlag senden. Fax und fertig: 02234 7011-476 oder per Post: Postfach 400244, 50832 Köln

Ja, hiermit bestelle ich mit 14-tägigem Widerrufsrecht

Herr Frau

Ex. Madea, Verkehrsmedizin
€ 149,-
ISBN 978-3-7691-1285-6

Name, Vorname Klinik/Praxis/Firma Fachgebiet

Straße, Nr. PLZ, Ort

E-Mail-Adresse (Die Deutsche Ärzte-Verlag GmbH darf mich per E-Mail zu Werbezwecken über verschiedene Angebote informieren)



Datum, Unterschrift

Mehr Informationen: www.aerzteverlag.de

Aus der Forschung

Unfallforschung der Versicherer: Fahreignung von Senioren*)

Vorbemerkung

Die Fahreignung von älteren Pkw-Fahrern¹⁾ ist ein viel diskutiertes und emotionales Thema, besonders nach einzelnen spektakulären Unfällen, die von älteren Pkw-Fahrern verursacht wurden. Solche Unfälle scheinen die weit verbreitete Auffassung zu bestätigen, dass ältere Pkw-Fahrer schlechter fahren als jüngere und ab einem bestimmten Alter nicht mehr fahren können oder sollten. Dabei wird oft der Ruf nach einer verpflichtenden Fahreignungsprüfung für ältere Pkw-Fahrer laut.

Tatsächlich erhöht sich etwa ab dem 75. Lebensjahr nicht nur das Risiko, mit dem Pkw zu verunfallen, sondern auch die Wahrscheinlichkeit, selbst einen Unfall zu verursachen. Allerdings ist bisher nicht klar, ob eine verpflichtende Fahreignungsprüfung dies verhindern oder das Unfallrisiko zumindest verringern kann. Daher führte die Unfallforschung der Versicherer (UDV) zwei Studien zum Thema Fahreignungsprüfungen von älteren Pkw-Fahrern durch.

In einer ersten Studie wurden internationale Systeme zur Prüfung der Fahreignung älterer Pkw-Fahrer hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zur Unfallprävention betrachtet. Dazu wurden vorhandene Evaluationsstudien ausgewertet. Im Ergebnis zeigte sich kein positiver Effekt auf die Verkehrssicherheit, weder gesamtgesellschaftlich noch für die Teilgruppe der älteren Fahrer (FASTENMEIER & GESTALTER, 2015).

In einer zweiten Studie wurde untersucht, ob die individuelle Leistungsfähigkeit Grundlage für eine altersbezogene Fahreignungsprüfung sein kann. Dafür wurden die kognitive, sensorische und motorische Leistungsfähigkeit von älteren Pkw-Fahrern mit psychologischen Testverfahren ermittelt. Anschließend wurde das Fahrverhalten entweder im realen Straßenverkehr oder im Fahr Simulator beobachtet. Die Ergebnisse der psychologischen Testverfahren wurden dann jeweils mit dem beobachteten Fahrverhalten in Beziehung gesetzt. Im Ergebnis zeigte sich, dass auch die individuelle Leistungsfähigkeit im Alter keine hinreichend gute Vorhersage des Fahrverhaltens erlaubt (WELLER, SCHLAG, RÖBGER, BUTTERWEGGE & GEHLERT, 2015).

Internationale Fahreignungsprüfungssysteme im Vergleich

Existierende Fahreignungsprüfungssysteme

In verschiedenen Ländern, u. a. in Europa, gibt es bereits verpflichtende Überprüfungen der Fahreignung älterer Pkw-Fahrer. Das bedeutet, dass alle Pkw-Fahrer ab einem bestimmten Alter einen Nachweis beibringen oder eine Untersuchung absolvieren müssen, deren Ergebnis über die weitere Gültigkeit des Führerscheins entscheidet. Absolviert der

*) Auszug aus der Publikation Unfallforschung kompakt Nr. 54, Fahreignung von Senioren, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Unfallforschung der Versicherer (UDV), erschienen: 12/2015.

¹⁾ Zugunsten einer besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die explizite Nennung beider Geschlechtsformen verzichtet. Wenn nicht anders angegeben sind mit „Pkw-Fahrern“ und „Senioren“ auch Pkw-Fahrerinnen und Seniorinnen gemeint.

oder diejenige die geforderte Untersuchung nicht oder bringt den Nachweis nicht bei, erlischt der Führerschein.

Die Länder Europas lassen sich in Hinblick auf eine Fahreignungsprüfung älterer Pkw-Fahrer in vier Gruppen einteilen:

- (1) Länder, in denen bis zum Inkrafttreten der 3. EU Führerscheinrichtlinie im Jahr 2013 der Führerschein unbeschränkt gültig war und es dementsprechend auch keine altersbezogenen Überprüfungen gab (z. B. Deutschland, Frankreich).²⁾
- (2) Länder, die keine altersbezogenen Überprüfungen kennen, in denen aber altersunabhängig der Führerschein in definierten Zeitabständen formal erneuert werden muss (z. B. Schweden, alle fünf Jahre).
- (3) Länder, in denen altersbezogene Überprüfungen ab einem definierten Alter in der Regel mit einer Selbstauskunft zum gesundheitlichen Zustand abgegolten sind (z. B. Großbritannien).
- (4) Länder, in denen altersbezogene Überprüfungen mit unterschiedlichen Methoden ab einem definierten Alter in definierten Zeitabständen vorgenommen werden.

Wirksamkeit für die Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Wirksamkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der oben beschriebenen Fahreignungsprüfungs-systeme wurde nur selten evaluiert. Vergleichsweise wenige Arbeiten stammen aus Europa. Aus diesem Grund wurden auch amerikanische und ozeanische Evaluationsstudien betrachtet, auch wenn deren Übertragbarkeit auf Deutschland eingeschränkt ist.

In nur einer von zehn Evaluationsstudien fand sich für eine einzige Methode ein als mäßig positiv eingeschätzter Effekt auf die Verkehrssicherheit. In sechs von zehn Studien fand sich kein Unterschied in den Unfallindizes und damit auch kein Effekt auf die Verkehrssicherheit. In weiteren vier von zehn Studien fanden sich sogar als negativ eingestufte Effekte auf die Verkehrssicherheit. Ein Grund ist, dass Senioren und besonders Seniorinnen oft Versagensängste vor der Überprüfung entwickeln. Um die Prüfungssituation zu vermeiden, geben sie verfrüht ihre Fahrerlaubnis zurück. Im Ergebnis nehmen sie dann in viel stärkerem Ausmaß als ungeschützte Verkehrsteilnehmer am Verkehrsgeschehen teil und sind einer viel größeren Gefahr als Fußgänger oder Radfahrer ausgesetzt. Aufgrund der höheren Verletzlichkeit im Alter sind die Folgen eines Unfalls als ungeschützter Verkehrsteilnehmer wesentlich gravierender als wenn ein Senior mit seinem Pkw verunglückt. Das gilt auch für die älteren Pkw-Fahrer, die fälschlicherweise als nicht geeignet eingestuft werden, ihre Führerscheine verlieren und in der Folge als ungeschützte Verkehrsteilnehmer unterwegs sind.

Zusammenfassend bedeutet dies, dass die Evaluationsstudien insgesamt keinen positiven Effekt von altersbezogenen Fahreignungsprüfungssystemen auf die Verkehrssicherheit nachgewiesen haben.

Die Ergebnisse zeigen, dass eine Fahreignungsprüfung für alle Pkw-Fahrer ab einem bestimmten Alter keine positiven Auswirkungen auf die allgemeine Verkehrssicherheit hat, egal welche Methode angewendet wird.

²⁾ Seit der 3. EU Führerscheinrichtlinie ist der EU-Führerschein nicht mehr unbegrenzt gültig. Autofahrer müssen ihren Führerschein alle 15 Jahre erneuern lassen. Die Befristung betrifft allerdings lediglich das Dokument, die erworbene Fahrerlaubnis gilt auch weiterhin unbegrenzt. Somit ist bei der Erneuerung keine neue Fahrprüfung oder Gesundheitsprüfung erforderlich.

Fahreignungsprüfung auf Basis individueller Leistungsfähigkeit

In einer zweiten Studie wurde untersucht, ob die individuelle Leistungsfähigkeit älterer Pkw-Fahrer Grundlage für eine altersbezogene Fahreignungsprüfung sein kann.

Die individuelle Leistungsfähigkeit älterer Pkw-Fahrer wurde mit psychologischen Testverfahren ermittelt. Anschließend wurde das Fahrverhalten entweder im realen Straßenverkehr oder im Fahrsimulator beobachtet. Nur im Fahrsimulator kann man Pkw-Fahrer auch kritischen Fahrsituationen gefahrlos aussetzen. Die Ergebnisse der psychologischen Testverfahren wurden dann jeweils mit dem beobachteten Fahrverhalten in Beziehung gesetzt.

Methodik

Die Gesamtstichprobe bestand aus vier Altersgruppen (<55 Jahre, 64–69 Jahre, 70–74 Jahre, >75 Jahre). Die Altersgruppe bis 55 Jahre bildete die Kontrollgruppe. Insgesamt nahmen 232 Fahrer an den beiden Untersuchungen teil, davon waren 179 Fahrer 65 Jahre alt oder älter.

Alle Fahrer besaßen die Pkw-Fahrerlaubnis und fuhren aktiv Auto ...

Ergebnisse

Die individuelle Leistungsfähigkeit der Teilnehmer nahm mit zunehmendem Alter ab ... Auch wenn die Leistungsunterschiede in beiden Untersuchungen nicht immer identisch ausfielen, so wird doch das Gesamtbild deutlich: Die Kontrollgruppe mittleren Alters schnitt in allen Bereichen der sensorischen, kognitiven und motorischen Leistungsfähigkeit durchgängig besser ab als die älteren Versuchsgruppen.

Bemerkenswert ist, dass in der ersten Untersuchung 40 % der Fahrer im Alter von 75 Jahren und älter einen Visus-Wert unter 0,7 aufwiesen. Das ist der gesetzliche Grenzwert für die Sehschärfe bis zu dem eine Fahrerlaubnis erteilt wird. In der zweiten Untersuchung verfehlten allerdings nur 3,6 % der Fahrer im Alter von 75 Jahren und älter diesen Grenzwert. Das zeigt die große Bandbreite individueller Leistungsfähigkeit im Alter.

Auffällig war weiterhin, dass Unterschiede in der Leistungsfähigkeit oft nur zwischen der Kontrollgruppe mittleren Alters und allen älteren Versuchsgruppen nachgewiesen werden konnten, nicht jedoch zwischen den älteren Versuchsgruppen. Der Grund ist die große Bandbreite der Leistungsfähigkeit innerhalb der älteren Versuchsgruppen. Die Leistungsfähigkeit nimmt im Durchschnitt mit dem Alter zwar ab, für jede Person aber unterschiedlich.

Bei den Fahrtests im realen Straßenverkehr fanden sich nur wenige, jedoch durchaus sicherheitsrelevante Unterschiede zwischen Pkw-Fahrern mittleren und höheren Alters ... Auffällig war hier, dass ältere Fahrer ihre Fahrmanöver oft nicht ausreichend absicherten, besonders wenn die Fahrsituationen anspruchsvoll waren oder schnell wechselten.

Während der Fahrsimulation gab es etwas mehr Fahrsituationen, in denen ältere Pkw-Fahrer Fehler machten, als im realen Straßenverkehr, aber keineswegs so viele wie erwartet. Das liegt teilweise daran, dass das Szenario im Fahrsimulator nicht so anspruchsvoll gestaltet werden konnte, wie sonst üblich.

Schlussfolgerungen

Beide Studien zeigen, dass das Lebensalter eines Pkw-Fahrers, aber eben auch seine individuelle Leistungsfähigkeit allein keinen Zweifel an dessen Fahreignung rechtfertigt. Ältere Pkw-Fahrer passen ihre Fahrweise sehr wohl ihrer individuellen Leistungsfähigkeit an.

Dennoch steigt ab etwa 75 Jahren die Wahrscheinlichkeit, einen Unfall selbst zu verursachen. Daher wird es in der Zukunft vor allem darum gehen, Unterstützungsmaßnahmen zur Erhaltung einer sicheren Pkw-Mobilität im Alter zu entwickeln und in der Praxis umzusetzen.

Die Fahreignung älterer Pkw-Fahrer lässt sich weder über das Lebensalter noch über die individuelle Leistungsfähigkeit hinreichend gut erklären. Die Ergebnisse unterstützen damit keine verpflichtende Fahreignungsprüfung älterer Pkw-Fahrer.

Literatur

Fastenmeier W. & Gestalter, H. (2015). Fahreignung älterer Kraftfahrer im internationalen Vergleich. Forschungsbericht Nr. 25. Berlin: Unfallforschung der Versicherer/Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Weller, G., Schlag, B., Rößger, L., Butterwegge, P. & Gehlert, T. (2015). Fahreignung älterer Pkw-Fahrer. Forschungsbericht Nr. 22. Berlin: Unfallforschung der Versicherer/Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

BAST: Studie zu älteren Verkehrsteilnehmern^{*)}

Aufgabenstellung

Mit dem erhöhten Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung steigt auch die Zahl älterer Führerscheininhaber. Dem Wunsch nach einer möglichst lange währenden, aktiven Teilnahme am Straßenverkehr können jedoch gesundheitliche Einschränkungen entgegenstehen. Im Auftrag der BAST untersuchte das Zentrum für Evaluation und Methoden (ZEM) an der Universität Bonn deshalb das Mobilitätsverhalten sowie spezifische mobilitäts- und gesundheitsbezogene Einstellungen und Bedürfnisse älterer Verkehrsteilnehmer. Erforderlich war eine Erfassung verkehrssicherheitsrelevanter Gesundheitsdaten wie Erkrankungen und Medikamenteneinnahme. Analysiert werden sollten zudem Zusammenhänge mit dem Mobilitätsverhalten. Untersuchungsziel war die Entwicklung von Empfehlungen, um den Bedürfnissen und Schwierigkeiten älterer Verkehrsteilnehmer Rechnung tragen zu können und letztlich die Verkehrssicherheit insgesamt zu verbessern.

Untersuchungsmethode

Als Grundlage der Studie dienten eine umfassende Literaturrecherche sowie die Verwendung bereits vorliegender Erhebungsinstrumente und Befunde aus abgeschlossenen Forschungsprojekten. Mittels einer Telefonbefragung von 2.000 Personen im Alter ab 50

^{*)} Auszug aus der Studie „Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer“ aus Forschung kompakt 22/15 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST). Veröffentlicht in der Schriftenreihe „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen“, Unterreihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 256. Einzusehen unter: <http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Jahren sowie 1.000 Personen zwischen 16 und 49 Jahren wurden aktuelle repräsentative mobilitäts- und gesundheitsbezogene Eckdaten der Zielgruppe gewonnen. Zusätzlich zu den medizinischen Aspekten wurden auch psychologische und soziodemografische Merkmale erfasst.

Ergebnisse

Etwa 90 Prozent der älteren Befragungsteilnehmer sind im Besitz einer Fahrerlaubnis; 60 Prozent nutzen ihren Pkw täglich. Die Möglichkeit, Aktivitäten ohne Auto zu erledigen, wird von den Älteren als eher schlecht eingeschätzt; ein erheblicher Teil der Älteren nutzt den öffentlichen Nahverkehr nie. Gleichzeitig fahren immer mehr Ältere nur noch bis zu 7.500 Kilometer pro Jahr; in einer derart geringen Jahresfahrleistung besteht jedoch ein zusätzlicher Risikofaktor für die Verkehrssicherheit. Sowohl in Bezug auf Punkte im Fahrereignisregister als auch auf die Unfallbeteiligung der letzten drei Jahre sind Ältere seltener auffällig.

Erkennbar ist eine Anpassung des Mobilitätsverhaltens an den eigenen Gesundheitszustand: Obwohl die älteren Befragten wesentlich häufiger verkehrssicherheitsrelevante Medikamente einnehmen, nimmt nur eine Minderheit der Senioren auch unter dem Einfluss von Medikamenten und Krankheiten als Autofahrende am Straßenverkehr teil. Modelltests im Rahmen der Untersuchung zeigten zudem einen weiteren wichtigen Kompensationsmechanismus auf: Die Handlungskompetenzerwartung älterer Verkehrsteilnehmer, also die Überzeugung, ein Auto in bestimmten Risikosituationen sicher führen zu können, wirkt sich positiv auf das Unfallrisiko aus und kann durch eine ausreichende Fahrpraxis gesteigert werden.

Folgerungen

Ältere Autofahrer verfügen über wirksame Kompensationsmechanismen, die in der Regel eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr gewährleisten; sie passen ihr Verhalten wirksam an ihren gesundheitlichen Zustand an: Da die Älteren beispielsweise häufiger an Augenerkrankungen leiden, vermeiden sie Fahrten bei schlechten Sichtverhältnissen konsequenter als jüngere Fahrer. Eine Mobilitätsberatung durch Hausärzte bietet sich sowohl wegen der Expertise der Ärzte bezüglich verkehrssicherheitsrelevanter Erkrankungen und Medikation als auch durch ihre Rolle als Vertrauens- und Autoritätsperson an. Sie sollte insbesondere eine Sensibilisierung für das erhöhte Unfallrisiko bei Multimorbidität oder Depression umfassen. Empfohlen werden zudem präventive freiwillige Beratungs- und Trainingsangebote, die auf die individuellen Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse der Älteren eingehen.

Dokumentation

54. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 27. bis 29. Januar 2016 in Goslar

Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT) in Goslar steht seit nunmehr 54 Jahren als der bedeutendste Kongress seiner Art im Dienste des Verkehrs und des Verkehrsrechts und ist damit zum Inbegriff verkehrsrechtlicher Entwicklungen geworden. In dem halben Jahrhundert seiner Geschichte wurden schon vielfach die Weichen für wichtige Änderungen und Neuerungen im Verkehrsrecht gestellt. Beispielsweise diskutierten die Experten auf dem 12. VGT 1974 über die „Anlegepflicht für Sicherheitsgurte“, welche dann zum 1. Januar 1976 eingeführt wurde. Auch die Herabsetzung der Promillegrenze, das Handyverbot am Steuer und der Führerschein mit 17 Jahren fanden in Goslar den entscheidenden Impuls zur Umsetzung.

In diesem Jahr gelangte der VGT erneut mit rund 2.000 Teilnehmern aus Deutschland, Frankreich, Polen, Italien, Rumänien u. a. an die Grenze des für die Stadt Goslar Machbaren.

In seiner *Eröffnungsansprache* ging KAY NEHM, Generalbundesanwalt a. D. und Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, wie in den vergangenen Jahren auf verschiedene Themen des Verkehrsrechts ein. Er sprach u. a. die Probleme der Deutschen Bahn „von alltäglichen Verspätungen bis zur mangelnden Funktionstüchtigkeit umweltfreundlicher Zugtoiletten“, die Mautpläne des Bundesverkehrsministers und die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren an.

Der Oberbürgermeister von Goslar, DR. OLIVER JUNK, bedankte sich in seiner *Begrüßungsansprache* für das seit nunmehr 54 Jahren entgegengebrachte Vertrauen des VGT in den Veranstaltungsort und wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass in diesem Jahr mit dem Kulturkraftwerk erstmalig eine neue Tagungsstätte zur Verfügung steht. JUNK betonte weiterhin die Bedeutung der Stadt Goslar als Mittelstadt mit guter sozialer Infrastruktur und zeichnete eine positive Zukunftsprognose.

Den *Plenarvortrag* hielt in diesem Jahr DR. RÜDIGER GRUBE, Vorsitzender des Vorstandes der Deutschen Bahn AG, zu dem Thema „Deutsche Bahn – Herausforderungen und Perspektiven“.

Anschließend begann die Tagung der acht Arbeitskreise (AK). Das Thema des AK I unter Leitung von JÜRGEN CIERNIAK, Richter am Bundesgerichtshof, 4. Strafsenat, Karlsruhe, war „*Moderne Messmethoden*“ und *Blutentnahmen im Verkehrsstrafrecht*. Die Referenten HINRICH DE VRIES, Vorsitzender Richter am Landgericht, 1. Strafkammer, Bonn, PROF. DR. RER. NAT. FRANK MUBHOFF, Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC), München und RAINER WENDT, Bundesvorsitzender, Deutsche Polizeigewerkschaft (DPolG), Berlin, erörterten die Problematik der Einführung der Atemalkoholanalyse im Verkehrsstrafrecht unter verschiedenen Gesichtspunkten. In diesem Zusammenhang wurden auch die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich der Anordnungscompetenz für die Blutprobenentnahme diskutiert. Die Vorträge der Referenten sind nachfolgend in diesem Heft veröffentlicht. Für den Wegfall des Richtervorbehaltes entschieden sich die Teilnehmer bereits

nach kurzer Diskussion, obwohl dies nicht Kernthema des Arbeitskreises war. Zu den anderen Fragen bildeten sich zwei Fraktionen. Die eine lehnte die Atemalkoholanalyse im Strafrecht wegen des Fehlens einer exakten Umrechnung und eines Grenzwertes sowie der daraus resultierenden Ungleichbehandlung ab; die andere sprach sich aus überwiegend praktischen Erwägungen für die Atemalkoholanalyse aus. Auch wurde von den Befürwortern betont, dass es ihnen nicht darum ginge, die Blutalkoholanalyse abzuschaffen, sondern diese vielmehr in eindeutigen Fällen und unter bestimmten Voraussetzungen durch die Atemalkoholanalyse zu ersetzen. Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass die nachträgliche Identifizierung eher ein theoretisches Problem sei und die eingesetzten Polizeibeamten derart gut geschult wären, dass diese vor Ort eine Identifizierung zweifelsfrei vornehmen könnten. Gerade dieser Aspekt wurde von den Rechtsmedizinern vehement bestritten, da in ihrem Praxisalltag bei den nachträglichen Identifizierungsaufträgen eine hohe Anzahl von Falschidentifizierungen festgestellt würde und jeder zu Unrecht Verurteilte einer zu viel sei.

Nach Abstimmung formulierte der *AK I* als Ergebnis der Diskussion folgende *Empfehlungen*:

1. Der Arbeitskreis fordert, den für die Anordnung der Blutprobenentnahme bestehenden Richtervorbehalt in § 81a Abs. 2 StPO zu streichen und eine originäre Anordnungscompetenz der Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft zu schaffen.
2. Der Arbeitskreis stellt fest, dass in Ermangelung hinreichender wissenschaftlicher Erkenntnisse die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein ausreichendes Beweismittel zur Feststellung „absoluter“ Fahrunsicherheit im deutschen Verkehrsstrafrecht ist.
3. Der Arbeitskreis fordert die Bundesregierung auf, vor dem Hintergrund vorhandener und laufender Studien zur Erforschung insbesondere nachfolgender Themen Forschungsaufträge zu erteilen:
 - Begründung eines Grenzwertes für die AAK (Atemalkoholkonzentration) zur Feststellung der „absoluten“ Fahrunsicherheit
 - Möglichkeit einer Rückrechnung der AAK auf den Tatzeitpunkt
 - Ermittlung der erforderlichen Wartezeit für die Bestimmung der AAK bei Verdacht auf höhere Alkoholkonzentrationen
 - Überprüfung der Plausibilität von Trinkmengenangaben.Darüber hinaus fordert der Arbeitskreis die Bundesregierung auf, die Entwicklung weniger invasiver „moderner Messmethoden“ zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration zu fördern.
4. Das Ergebnis einer „beweissicheren“ Atemalkoholanalyse kann ein geeigneter Beweis im Rahmen einer Gesamtwürdigung zur Feststellung „relativer“ Fahrunsicherheit sein.

Der *AK II* „MPU unter 1,6 Promille?“, geleitet von PROF. DR. RER. NAT. THOMAS DALDRUP, Bereichsleiter Forensische Toxikologie und Leiter des Alkohollabors, Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf, behandelte aufgrund neuerer – die bisherige Rechtsanwendung in Frage stellender – Gerichtsentscheidungen die Problematik, ob die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) bei einem auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmer grundsätzlich schon unter dem Wert von 1,6 Promille anzuordnen ist. Hierzu stellten die Referenten DIPL.-VERW.-WIRT. VOLKER KALUS, Dozent im Fahrerlaubnisrecht, ehemaliger Leiter einer Fahrerlaubnisbehörde in Rheinland-Pfalz, Ludwigshafen, ULRIKE DRONKOVIC, Rechtsanwältin, Fachanwältin für Verkehrsrecht, KNABBEN

SCHMITZ SEEHORST & PARTNER Rechtsanwälte, Köln und DR. DIPL.-PSYCH. DON DEVOL, Leiter des Instituts für Verkehrssicherheit TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG, Erfurt – die beiden Erstgenannten hielten auf dem Verkehrsgerichtstag erstmalig einen gemeinsamen Vortrag –, den neuesten Stand der Wissenschaft dar und prüften dabei, ob die Eignungszweifel auch bei Verkehrsteilnehmern mit niedrigem Promillewert anhand der Rückfallwahrscheinlichkeit begründet werden können. Diskussionsthema war ebenfalls, ob die Einführung der Installation einer Alkohol-Wegfahrsperre ein milderes Mittel darstellen kann, um die Anordnung einer MPU zu vermeiden. Die Vorträge sind nachfolgend in diesem Heft abgedruckt. Im Ergebnis der Diskussion ergingen folgende *Empfehlungen*:

1. Es besteht ein Auslegungswiderspruch in der aktuellen Anwendung des § 13 Fahrerlaubnisverordnung (FeV): Dieser führt zu regional unterschiedlicher Praxis bei der Anordnung der Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung (MPU).
2. Die Vorschrift des § 13 FeV bedarf daher umgehend einer eindeutigen Formulierung.
3. Der Arbeitskreis vertritt die Ansicht, dass aufgrund der Rückfallwahrscheinlichkeit die Anordnung der MPU bei Kraftfahrzeugführern bereits ab 1,1 Promille erfolgen sollte.
4. Der Arbeitskreis sieht keine fachliche Grundlage für die grundsätzliche Annahme von Eignungszweifeln im Verwaltungsverfahren aufgrund einmaliger Trunkenheitsfahrt unter 1,1 Promille.
5. Alkohol-Interlock stellt keine Alternative zur Begutachtung der Fahreignung dar.

Mit dem Thema „*Schadensersatz und Steuer*“ beschäftigte sich der *AK III* unter Leitung von HANS-PETER FREYMANN, Präsident des Landgerichts, Saarbrücken. Im Fokus standen dabei Fragen wie z. B.: Welche Schadensersatzleistungen sind zu versteuern? Und wie ist der Schaden unter Berücksichtigung steuerrechtlicher Folgen konkret zu berechnen? Es ging aber auch darum, was der Anwalt bedenken muss, um seinen Mandanten vor „bösen Überraschungen“ und sich selbst vor Haftungsrisiken zu bewahren. Besondere Bedeutung erlangte die Frage, wenn es bei einem Unfall Verletzte oder Tote gibt und deren Verdienstaufschlag geltend gemacht werden muss. Es könnten sich noch Jahre nach dem Schadenseignis Steuertatbestände ergeben, die anfänglich nicht ersichtlich sind. Nach den Vorträgen und der anschließenden Diskussion empfahl der Arbeitskreis u. a., dass bei der Bemessung des Verdienstaufschlagschadens die dabei etwaig entstehende Steuerschuld des Geschädigten miteinzubeziehen ist. Die Anwaltschaft sollte durch Einbeziehung dieser Thematik in die Fachanwaltsausbildung für die Bedeutung der Steuerfragen sensibilisiert werden. Zudem wurde der Appell an die Gerichte, für die Befassung mit Personenschäden spezialisierte Spruchkörper einzurichten, erneuert.

Die Beschleunigung des Verkehrsprozess hatte sich der *AK IV*, geleitet von DR. HANS-JOACHIM HEBLER, Präsident des Landgerichts München I, zum Thema gemacht. Seit 1976 haben sich insgesamt sieben Verkehrsgerichtstage mit dieser Problematik befasst, zuletzt im Jahre 2013. Dennoch beklagt die Praxis nach wie vor die zum Teil übermäßig lange Dauer der Verfahren. Aufgrund dessen hatte der Arbeitskreis die bisherige Diskussion über Spezialisierung der Spruchkörper und über weitere Möglichkeiten der Beschleunigung aufgenommen und kam abschließend zu der Empfehlung, dass die Voraussetzung für die Beschleunigung von Verkehrsprozessen eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Gerichten, Anwaltschaft und Sachverständigen sowie eine verstärkte Spezialisierung der beteiligten Professionen ist. Die Präsidien sollten die schon heute bestehenden Möglichkeiten zur Einrichtung von Spezialkammern konsequenter nutzen und der Bundesgesetzgeber den Ländern die Möglichkeit einräumen, durch Rechtsverordnung die

Einrichtung solcher Spruchkörper und örtliche Zuständigkeitskonzentrationen vorzunehmen. Zudem sollte das vorhandene Instrumentarium der Zivilprozessordnung (ZPO) konsequenter genutzt werden. Änderungsbedarf in der ZPO sieht der Arbeitskreis insoweit aber nicht.

KIRSTEN LÜHNEMANN, MdB, Deutscher Bundestag, Berlin, leitete den AK V zum Thema „*Neues Mess- und Eichwesen: Ausverkauf der Messsicherheit?*“. Die Akzeptanz der im Straßenverkehr gewonnenen Messergebnisse hängt in hohem Maße von deren Überprüfbarkeit ab. Die von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) im hoheitlichen Auftrag ausgeführten Bauartzulassungen der Verkehrsmessgeräte haben in der Vergangenheit immer wieder zu Unzuträglichkeiten geführt. Das neue Mess- und Eichgesetz hat mit Inkrafttreten am 1. Januar 2015 die Regeln für das Inverkehrbringen von Messgeräten europarechtlich harmonisiert. Die Prüfung der Bauartzulassung erfolgt nunmehr durch privatrechtliche Dienstleistung. Sachverständige, Rechtsanwälte und Gerichte bedürfen einer umfassenden Information über die Funktionsweise der Messgeräte, um eine unabhängige Überprüfung der Messergebnisse für die nach neuem Recht in den Verkehr kommenden Geräte zu gewährleisten. Der Arbeitskreis befasste sich deshalb mit den praktischen Konsequenzen für Form, Inhalt und Umfang der bereits von der PTB durchgeführten Konformitätsbewertungen und mit der Gleichwertigkeit ausländischer Anerkennungen. Zudem wurden mögliche Konsequenzen für die Einordnung der privatrechtlich geprüften Geräte für das „standardisierte Messverfahren“ erörtert. In seinen Empfehlungen stellte der AK V fest, dass mit der Gesetzesänderung begrüßenswerte Verbesserungen im Bereich der Dokumentations- und Verwenderpflichten erzielt wurden. Die Rechtsprechung zum „standardisierten Messverfahren“ sei bei Inverkehrbringen neuer oder veränderter Geschwindigkeitsmessgeräte vorerst nicht anzuwenden. Der Arbeitskreis forderte erneut bundeseinheitliche, ausführliche Messprotokolle, deren verbindliche Vorgaben ebenso Bestandteil der Gebrauchsanweisung werden müssen wie die den Verwender treffende Pflicht zum Führen einer Geräteakte. An den Gesetzgeber richtete er die Forderung, sicherzustellen, dass alle für die Überprüfung des Messergebnisses erforderlichen Daten gespeichert und dem Betroffenen im Einzelfall auf Antrag zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin erging die Empfehlung, eine zentrale Ansprechstelle für Nachfragen von Rechtsanwälten, Gerichten und Sachverständigen, die die Überprüfung des Messverfahrens betreffen, einzurichten.

Die Verwendung von sog. *Dashcams* thematisierte der AK VI unter Leitung von PROF. DR. REINHARD GREGER, Richter am Bundesgerichtshof a.D., Universitätsprofessor i.R., Universität Erlangen-Nürnberg, Fachbereich Rechtswissenschaft, Erlangen. Im Verkehrsunfallprozess gestaltet sich die Wahrheitssuche oftmals schwierig, da Parteien und Zeugen unterschiedliche Darstellungen abgeben und Sachverständige teilweise vergeblich nach verwertbaren Spuren suchen. In solchen Verfahren bleibt der Unfallverursacher nicht selten unerkannt und der Geschädigte „auf seinem Schaden sitzen“. Seit einiger Zeit sind Mini-Kameras auf dem Markt, die am Armaturenbrett, Schutzhelm oder Fahrradlenker angebracht das Verkehrsgeschehen aufzeichnen können. Bei Verwendung dieser Dashcams kommt es zu einer neuen Form von Interessenkollision zwischen dem berechtigten Interesse an der Filmaufzeichnung eines Verkehrsunfalls als Beweismittel und dem Datenschutz sowie Persönlichkeitsrecht anderer Verkehrsteilnehmer, die rechtlich noch nicht geklärt ist. Bisher gibt es nur divergierende Entscheidungen unterer Gerichte zu der Frage, ob derartige Aufzeichnungen erlaubt und im Gerichtsverfahren verwertbar sind. Diskutiert

wurde diese Problematik unter verfassungs-, datenschutz- und prozessrechtlichen Aspekten, auch mit Blick auf Regelungen in anderen Ländern. Nach der abschließenden Diskussion beklagte der Arbeitskreis in seinen Empfehlungen, dass derzeit weder in Deutschland noch in den Nachbarländern eine klare Rechtslage zur Verwendung von Dashcams und zur Verwertung damit erzeugter Aufnahmen vor Gericht besteht. Empfohlen wurde daher eine gesetzliche Regelung, die auf Basis des europäischen Datenschutzrechtes möglichst ein einheitliches Schutzniveau innerhalb der EU gewährleistet. Durch den Gesetzgeber sei anstelle eines generellen Verbotes oder einer generellen Zulassung derartiger Aufzeichnungen, ein sachgerechter Ausgleich zwischen Beweisinteresse und Persönlichkeitsrecht geboten. Der Arbeitskreis sah einen möglichen Ausgleich darin, dass die Aufzeichnung zulässig ist, wenn sie anlassbezogen erfolgt (z.B. Bei einem drohenden Unfall), oder bei ausbleibendem Anlass kurzfristig überschrieben (und damit gelöscht) wird. Die Verwertung von rechtswidrigen Aufnahmen im Gerichtsverfahren richte sich dabei nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen zu den Beweisverwertungsverböten. Die Verfolgung von Verkehrsverstößen ohne schwerwiegende Gefährdung oder Folgen solle weiterhin nicht auf die Aufzeichnungen von Dashcams gestützt werden können und der Missbrauch personenbezogener Daten (z.B. Eine Veröffentlichung der Aufzeichnungen im Internet) mit Sanktionen bedroht werden.

Der *AK VII*, geleitet von DR. JUR. PETER DAUER LL.M., Leitender Regierungsdirektor, Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs, Behörde für Inneres und Sport, Freie und Hansestadt Hamburg, befasste sich mit der *Reform des Fahrlehrerrechts*. Kernfragen waren dabei die Hintergründe und Entstehung der Reformansätze und der aktuelle Diskussionsstand zum Bürokratieabbau, möglichen Wegfall des Vorbesitzes einzelner Fahrerlaubnisklassen, Weiterentwicklung des Berufsbildes, Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten und der Elektromobilität in der Fahrausbildung. Im Fokus stand aber auch, ob die vor einigen Jahren vorgenommene Reform der Lehrerbildung auf die Fahrlehrerausbildung übertragen werden kann und ob die erforderliche Vermittlung pädagogisch-psychologischer und verkehrspädagogischer Kompetenzen neue Ausbildungsinhalte nach sich ziehen bzw. die Dauer der Ausbildung verlängern wird. Die Teilnehmer des Arbeitskreises kamen zu der Feststellung, dass das Fahrlehrerrecht reformiert werden muss. Sie empfahlen dafür verschiedene Veränderungen bei den Voraussetzungen für den Zugang zum Fahrlehrerberuf, wie z. B. die Absenkung des Mindestalters von derzeit 22 Jahren auf 21 Jahre und die Anhebung vom Hauptschulabschluss auf den mittleren Bildungsabschluss. In der Ausbildung selbst forderten sie einen deutlich höheren Stellenwert für pädagogische Kompetenzen. Die fahrpraktische Prüfung müsse vor Beginn der Ausbildung bestanden werden und die Ausbildung der Ausbildungsfahrlehrer sei zu verbessern; eine entsprechende Prüfung gesetzlich einzuführen. Die Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen seien zu verbessern und die mögliche Anzahl von Zweigstellen anzuheben. Dafür seien die Verantwortlichkeiten und Kontrollmöglichkeiten klar zu regeln. Zur Entbürokratisierung seien Aufzeichnungs- und Anzeigepflichten auf das absolut Notwendige zu beschränken und der Tagesnachweis abzuschaffen. Weiterhin plädierte der Arbeitskreis für den gesetzlichen Ausschluss von freien Mitarbeitern sowie die stärkere Berücksichtigung pädagogischer Aspekte und bundesweite Vereinheitlichung der Fahrschulüberwachung.

Unter Leitung von PROF. DR. DR. H. C. PETER EHLERS, Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a. D., Hamburg, tagte der *AK VIII* zum

Thema „*Mega-Containerschiffe: Immer größer – aber auch sicher?*“⁴. Durch den intensiven Wettbewerb der global operierenden Schifffahrtskonzerne kommen immer größere Containerschiffe – auch im Verkehr von und zu deutschen Häfen – zum Einsatz. Neben den großen Herausforderungen für Nautiker, Logistiker und Umschlagsbetriebe, macht dies auch ein anspruchsvolles Verkehrsmanagement und eine den Risiken entsprechende Notfallvorsorge notwendig. Ausgehend von diesen Voraussetzungen kam der Arbeitskreis durch Diskussion und Beschlussfassung zu der Empfehlung, dass die international beschlossenen und bis zum 1. Juli 2016 umzusetzenden Änderungen zum SOLAS-Übereinkommen über Ladungs-Informationen die eindeutige Klärung der behördlichen Zuständigkeiten einschließen müssen. Die Verfahrensregeln der IMO/ILO/UN-ECE für das Packen von Beförderungseinheiten (CTU-Code) sollten für alle Ladungsarten rechtlich verbindlich und zudem ein digital vernetztes Informationssystem etabliert werden. Die Lotsen als wichtige Komponente eines effektiven Verkehrsmanagements müssten zum Erhalt der hohen Qualität der Lotsendienste ungeachtet aller Nachwuchsprobleme umfassenden Zugang zu den aktuellen hydrographischen und meteorologischen Daten sowie einen kontinuierlichen Überblick über die Verkehrssituation haben. Bei den Vorschriften für Mega-Containerschiffe müssten die gestiegenen Anforderungen an die Notfallvorsorge berücksichtigt, die Aus- und Fortbildung insbesondere der Besatzung entsprechend gefördert sowie Notliegeplätze und die notwendigen Einrichtungen zur Entladung und Bergung verfügbar sein. Aus Sicht des Arbeitskreises sollte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das vorhandene Expertenwissen bündeln.

Die in diesem Beitrag nur auszugsweise dargestellten Empfehlungen der einzelnen Arbeitskreise sind vollständig einsehbar unter:

http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_54_vgt.pdf

Seinen Abschluss fand der 54. VGT durch das traditionelle *Streitgespräch* unter Moderation von KARL-DIETER MÖLLER, diesmal zum Thema „*Aus der Traum – bremsen Ethik und Verfassung das automatisierte Fahren?*“⁵ und durch das *Schlusswort* des Präsidenten des Deutschen Verkehrsgerichtstages, KAY NEHM.

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow, Frankfurt (Oder)

Anmerkung der Schriftleitung: Der Deutsche Anwaltverein (DAV) – durch den Ausschuss Verkehrsrecht⁶) – äußerte sich im Februar 2016 durch eine Initiativ-Stellungnahme (Nr. 7/2016) zu der Empfehlung des Arbeitskreises II wie folgt:

„Der Deutsche Anwaltverein stimmt mit dem Arbeitskreis II des 54. Verkehrsgerichtstages überein, dass derzeit ein Auslegungswiderspruch in der aktuellen Anwendung des § 13 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) besteht und die regional unterschiedliche Praxis bei der Anordnung der Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) nicht hinnehmbar ist.“

⁴) Die Mitglieder des Ausschusses sind: Rechtsanwalt Oskar Riedmeyer, München (Vorsitzender), Rechtsanwalt Dr. Michael Burmann, Erfurt, Rechtsanwalt und Notar Jörg Elsner, Hagen, Rechtsanwalt Christian Janeczek, Dresden, Rechtsanwältin Dr. Daniela Mielchen, Hamburg, Rechtsanwalt Michael Nissen, Gauting, Rechtsanwältin Gesine Reisert, Berlin (Berichterstatlerin).

Eine Änderung der Vorschrift des § 13 FeV ist erforderlich. Um eine einheitliche Praxis zu garantieren, muss eine eindeutige Formulierung gefunden werden. Hierbei sollte beispielsweise insbesondere zum Alkoholmissbrauch eine klare Definition in Anwendung mit der Anlage 4 zur Begutachtung gefunden werden.

Der Deutsche Anwaltverein stimmt jedoch der Empfehlung des Arbeitskreises II nicht zu, dass aufgrund der Rückfallwahrscheinlichkeit die Anordnung der MPU bei Kraftfahrzeugführern bereits ab 1,1 Promille erfolgen sollte. Die wissenschaftlichen Grundlagen liegen hierfür noch nicht vor. Derart einschneidende Änderungen bedürfen vor ihrer Einführung einer wissenschaftlich fundierten Evaluation. Eine fachliche Grundlage für die grundsätzliche Annahme von Eignungszweifeln im Verwaltungsverfahren aufgrund einmaliger Trunkenheitsfahrt unter 1,1 Promille ist – wie der Verkehrsgerichtstag auch festgestellt hat – nicht gegeben.

Wie vom Deutschen Anwaltverein bereits wiederholt dargelegt, muss bereits die Anordnung einer MPU einem Rechtsmittel sowie einer unabhängigen gerichtlichen Überprüfung unterliegen. Sie stellt einen erheblichen Eingriff in das Grundrecht der freien Entfaltung der Persönlichkeit dar. Die indirekte Überprüfung der Anordnung im Rechtsmittelverfahren über den Entzug oder über die Ablehnung der Erteilung der Fahrerlaubnis muss als völlig ungenügend angesehen werden.

Die Alkohol-Wegfahrsperr (Alkohol-Interlock) stellt keine Alternative zur Begutachtung der Fahreignung dar, so dass ein milderes Mittel im Verwaltungsverfahren nicht vorstellbar ist. Allerdings sollte im Bereich der Sanktionen bzw. Besserungen und Maßregeln durch den Strafrichter zur Vermeidung von Härten die Anordnung von Alkohol-Interlock Anwendung finden.“

The role of the drinking driver in traffic accidents
(THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein

R. F. Crowther, R. P. Shumate, W. B. Ziel, R. Zylman

1974:

Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

CENTER FOR STUDIES OF LAW IN ACTION
DEPARTMENT OF FORENSIC STUDIES
(formerly Department of Police Administration)

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US \$ 20,-

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Arbeitskreis I: „Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht

RAINER WENDT

Beweissichere Atemalkoholanalyse*) Besserer Grundrechtsschutz – Sinnvoller Personaleinsatz

Mehrere Verkehrsgerichtstage haben in den vergangenen Jahrzehnten die Atemalkoholmessung thematisiert, zuletzt der Arbeitskreis III des 47. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Jahr 2009.¹⁾ Ein greifbares gesetzgeberisches Ergebnis der rechtspolitischen Diskussion war die im Jahre 1998 erfolgte Einführung von eigenständigen Atemalkohol-Grenzwerten in § 24a StVG.²⁾ Damit einher ging die generelle juristische Anerkennung der Atemalkoholanalyse im Ordnungswidrigkeitenverfahren als standardisiertes Messverfahren durch den Bundesgerichtshof im Jahre 2001.³⁾ Die Neuregelung wurde begrüßt durch den Verkehrsgerichtstag im Jahre 2000.⁴⁾

Die Atemalkoholanalyse ist seitdem als beweissicheres Verfahren im Ordnungswidrigkeitenverfahren etabliert und anerkannt. Im Jahre 2009 hat der Verkehrsgerichtstag sich noch nicht dazu entschließen können, die Einführung der Atemalkoholanalyse (AAA) auch im Strafverfahren zu empfehlen. Diese Empfehlung stand offensichtlich unter dem Eindruck der Entscheidung der Justizministerkonferenz, die dem Ansinnen der Innenministerkonferenz nicht folgen wollte, die Einführung der Atemalkoholanalyse auch bei Verkehrsstraftaten zu unterstützen.

Die Uneinigkeit der Politik in diesem Zusammenhang ist in den vergangenen Jahren immer wieder deutlich geworden und hat Gegner und Befürworter der Einführung der AAA auch im Strafverfahren jeweils bestätigt, wie das in politischen Meinungsbildungsprozessen eben immer der Fall ist.

- *Die Ständige Konferenz der Innenminister hat sich auf der aktuellen Grundlage einer Länderstudie aus dem Jahre 2006 im Jahr 2007 zum wiederholten Male für die Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten ausgesprochen und ihren Beschluss an die Konferenz der Justizminister übermittelt.⁵⁾*
- *Die Justizministerkonferenz vermochte im Jahre 2008 diesem Ansinnen der Innenminister nicht zu folgen und führte aus, dass sie sich gegen eine teilweise Ersetzung der allseits anerkannten Blutalkoholanalyse durch die Atemalkoholanalyse ausspreche.⁶⁾*

^{*}) Langfassung des auf dem 54. Verkehrsgerichtstag 2016 in Goslar gehaltenen Referats.

¹⁾ Vgl. dazu Deutscher Verkehrsgerichtstag (Hrsg.), Tagungsband 47. VGT 2009, Hamburg 2009, S. 139 ff.

²⁾ Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 27. April 1998, BGBl. Teil I, S. 795.

³⁾ BGH, Beschluss vom 03.04.2001 – 4 StR 507/00, juris.

⁴⁾ Als Beschluss Nr. 3 des Arbeitskreises IV „Atemalkoholanalyse“.

⁵⁾ Vgl. dazu die Tagesordnung der 185. Sitzung vom 07.12.2007 in Berlin auf der Website der Innenministerkonferenz unter <http://www.innenministerkonferenz.de/IMK/DE/termine/to-beschluesse/20071207.html?nn=4812206>

⁶⁾ Vgl. dazu den in der 78. Sitzung vom 11./12.06.2008 unter TOP II. 4 in Celle gefassten Beschluss der Ständigen Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister unter <http://justizministerium-bw.de/pb/site/jum2/get/documents/jum1/JuM/Justizministerium%20NEU/JuMiKo/Beschl%C3%BCse/2008%20Fr%C3%BChjahr/TOP%20II.4%20Einf%C3%BChrung%20der%20Atemalkoholanalyse%20in%20Verkehrsstrafsachen%20-%20Bericht%20des%20Strafrechtsausschusses.pdf>

- *Die Konferenz der europäischen Verkehrsminister (CEMT/ECMT)⁷⁾ hat dem gegenüber bereits im Jahr 1980 und zuletzt im Jahr 1994⁸⁾ eine Reduzierung der Eingriffsintensität bei den Beschuldigten und gesetzliche Regelungen zur Einführung der beweissicheren Atemalkoholmessung gefordert, ein Begehren, dem die meisten Mitgliedsstaaten der Europäischen Union längst gefolgt sind. Die generelle Blutalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten kommt europaweit nur noch in Deutschland und der Schweiz zum Einsatz; die Schweiz arbeitet daran, dies zu ändern.*

In der Zwischenzeit hat sich auf Seiten der Politik in Deutschland die Situation entscheidend verändert. In ihrer Koalitionsvereinbarung vom 27.11.2013 hat die Koalition aus CDU/CSU und SPD formuliert:

„Bei Verkehrsdelikten streben wir an, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten. Eine Blutentnahme wird durchgeführt, wenn der Betroffene sie verlangt.“⁹⁾

Damit ist die wichtige verkehrs- und justizpolitische Festlegung getroffen, dass die Koalition den Weg der Einführung der AAA auch in das Strafrecht gehen will, denn es gibt keine Zweifel daran, dass die Koalitionsfraktionen des Deutschen Bundestages dieser Absicht folgen und entsprechende gesetzliche Beschlüsse fassen werden.

Mithin liegt es also auch in der Verantwortung des Verkehrsgerichtstages, dieses Vorhaben durch präzise Vorschläge zu unterstützen und zu begleiten. Es stünde dem Verkehrsgerichtstag in seiner Funktion als Expertengremium mangels demokratischer Legitimation schlicht nicht zu, einen von einem demokratischen Mehrheitswillen der großen Mehrheit der Regierungskoalition getragenen Beschluss fachlich zu konterkarieren.

Bedingungen für die Anwendung der Atemalkoholanalyse im Verkehrsstrafrecht

Die Festlegung derjenigen Tatumstände, die für die Nutzung der AAA auch im Strafbarkeitsbereich überhaupt in Frage kommen, ist wichtig, weil dadurch etlichen Argumenten, die bislang gegen die Einführung der AAA im Strafbarkeitsbereich gesprochen haben, entgegen getreten werden kann.

Für die Anwendung der AAA im Strafbarkeitsbereich kommen ausschließlich „folgenlose Trunkenheitsfahrten“ gem. § 316 StGB in Betracht.

Fünf Voraussetzungen müssen hierzu erfüllt sein:

1. Von der Feststellung des Alkoholverdachts bis zur AAA muss durch die einschreitenden Beamten eine lückenlose Beobachtungskette gegeben sein, was die Behauptung des „Nachtrunks“ von vornherein ausschließt. Gibt es Beobachtungsbrüche, ist die Blutprobenentnahme unverzichtbar.
2. Wenn es im Zusammenhang mit der Alkoholfahrt eines Fahrzeugführers zu einem Verkehrsunfall gekommen ist, scheidet die AAA grundsätzlich aus; die Blutprobenentnahme bleibt hier obligatorisch. Diese differenzierende Betrachtung zwischen den

⁷⁾ Conférence Européenne des Ministres des Transports/European Conference of Ministers of Transport.

⁸⁾ Vgl. dazu EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT, Principal Actions of ECMT in the field of road safety, Paris 1994, S. 10: “breath analysis with reliable electronic devices instead of blood tests”.

⁹⁾ Vgl. dazu Bundesregierung (Hrsg.), Deutschlands Zukunft gestalten – Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 18. Legislaturperiode, S. 146.

beiden Delikten § 316 StGB und § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB, jeweils in der Totalalternative der alkoholbedingten Fahrunsicherheit ist hier allein schon aus den Gesichtspunkten Unrechtsgehalt und damit verbundenen Strafzumessungserwägungen geboten.¹⁰⁾

3. Es darf nur der Verdacht des Alkoholkonsums vorliegen, das schließt den Verdacht auf andere berauschende Mittel aus. Bei einem derartigen Verdacht muss nicht nur die Blutentnahme angeordnet werden, sondern auch die entsprechende Untersuchung des entnommenen Blutes beauftragt werden.¹¹⁾
4. Die Identität des Fahrzeugführers muss einwandfrei feststehen.
5. Darüber hinaus muss der Beschuldigte willens und körperlich in der Lage sein, den beweissicheren Atemalkoholtest korrekt durchzuführen. Zeigt sich bei der Vornahme des Atemalkoholtests, dass keine korrekte Durchführung möglich ist, wäre ohnehin die Blutentnahme anzuordnen.

Blutdogma und Korrelationsdogma

Bei Rechtsmedizinern ist die Argumentationslinie der alleinigen Beweiskraft des Blutes scheinbar derart verfestigt, dass es ihnen nicht einmal ansatzweise in den Sinn kommt, auch die nicht reproduzierbare Atemalkoholprobe könne auf die Stufe eines Beweismittels im Strafprozess erhoben werden. Nicht anders als durch diese dogmatisch verengte Sichtweise ist es zu erklären, dass ihr Protagonist MUBHOFF die beschriebene Aussage des Koalitionsvertrages als einen von vornherein zum Scheitern verurteilten Versuch der Etablierung „neuer Techniken zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration“ fehlinterpretiert.¹²⁾ In die gleiche Richtung geht seine Argumentation einer fehlenden Konvertierbarkeit von AAK-Messwerten in BAK-Messwerte, die er seinen Gegnern argumentativ vorhält.¹³⁾ Dabei ist es unbestritten, dass sich AAK-Messwerte nicht in BAK-Messwerte konvertieren lassen. Niemand will das. Allerdings sollen AAK-Messwerte, die zwar später nicht wiederholbar sind, aber dafür stets in doppelter Form beweissicher gemessen werden, auf ihre Eignung als Beweismittel im Strafverfahren ernsthaft überprüft werden.

Justizdogma

Im Übrigen tragen auch längst nicht alle Gerichte die von rechtsmedizinischer Seite beeinflussten grundsätzlichen Bedenken gegen die Verwertbarkeit von Atemalkoholmessungen in Gerichtsverfahren. So akzeptierte unlängst das Verwaltungsgericht München einen Atemalkoholmesswert als geeigneten Beweis für die Rechtmäßigkeit der Anordnung eines ärztlichen Gutachtens im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung gem. § 13 FeV.¹⁴⁾ Das Verwaltungsgericht Ansbach äußerte sich sogar grundsätzlich zur juristischen Qualität der

¹⁰⁾ Im Gegensatz zu der diese bedeutenden dogmatischen Unterschiede nivellierenden Betrachtungsweise der Reformgegner, zuletzt geäußert von dem für eine Reform potenziell inhaltlich zuständigen Ministerialrat im Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) Bönke, Sanktionen bei Trunkenheitsfahrten in Zeiten des mobilen Wandels, in: BLUTALKOHOL VOL. 52/2015, S. 380.

¹¹⁾ Vgl. zu diesem auf eine irrationale Weise pauschalisierenden Gegenargument ebenfalls Bönke (Fn. 10), a. a. O., ebd.

¹²⁾ Mußhoff, Frank, Blutalkoholbestimmung – Beweissicherheit und Gleichbehandlung im Strafverfahren, in: BLUTALKOHOL VOL. 51/2014, S. 305.

¹³⁾ Mußhoff, a. a. O., S. 311.

¹⁴⁾ VG München, Beschluss vom 28. März 2014 – M 1 E 14.1045, juris; ebenso VG Neustadt (Weinstraße), Beschluss vom 29. Mai 2013 – 1 L 372/13.NW, juris.

Atemalkoholanalyse, indem es feststellte: „Soweit in diesem Zusammenhang zum einen vorgebracht wird, eine Atemalkoholmessung könne – im Gegensatz zu einer Blutalkoholmessung – keinen ausreichenden Nachweis einer Alkoholisierung erbringen, ist dem entgegenzuhalten, dass bereits der Gesetzgeber von einer Gleichwertigkeit bzw. Vergleichbarkeit dieser Messungen ausgeht, was sich etwa aus § 24a Abs. 1 StVG oder § 13 Nr. 2c FeV ergibt, wo jeweils gleichwertig auf das Vorliegen bestimmter Blutalkohol- aber auch bestimmter Atemalkoholkonzentrationen abgestellt wird.“¹⁵⁾

Auch das Landesarbeitsgericht Mecklenburg-Vorpommern akzeptierte einen Atemalkoholmesswert als Beweis im Rahmen eines Kündigungsschutzprozesses.¹⁶⁾

Selbst der Bundesgerichtshof erkannte in einer aktuellen Entscheidung zur Thematik einer Unterbringung gem. § 64 Satz 1 StGB eine Atemalkoholmessung als Beweis für übermäßigen Alkoholkonsum eines Angeklagten an.¹⁷⁾

Es bleibt nur zu hoffen, dass auch andere Strafrichter sich dieser in anderen Gerichtszweigen der Justiz, deren Richter sich nicht minder an die Kautelen des Rechtsstaates halten müssen, allseits akzeptierten Analyseverfahren öffnen.

Die Chimäre der vertauschten Blutprobe

Die Frage der Identität des Probanden ist in der Vergangenheit als Argument gegen die AAA im Strafbarkeitsbereich genannt worden. Dabei wurde auch immer wieder der berühmte Zwillingbruder vorgestellt, der in der polizeilichen Praxis allerdings noch niemals eine Rolle gespielt hat, sondern eher in die Rubrik rechtstheoretischer Planspiele gehört. Und da sollte er auch bleiben.

Bei allem Respekt gegen Einwendungen, die gegen die Einführung der AAA im Strafbarkeitsbereich vorgetragen werden, aber das ist wirklich absurd. Die Feststellung der Identität desjenigen, gegen den sich polizeiliche Maßnahmen richten, ist das Handwerkszeug der Polizei, darin ist sie ausgebildet, das ist in Millionen und Abermillionen Strafverfahren und Ordnungswidrigkeitenverfahren hinlänglich bewiesen. Und ausgerechnet bei Trunkenheitsfahrten im Bereich des § 316 StGB taucht immer wieder dieser Zwillingbruder auf, der sich natürlich gut vorbereitet hat, der ein genaues Konzept hat, um über seine Identität zu täuschen und der es mit Polizisten zu tun hat, die jeder polizeilichen Kompetenz und Erfahrung genau in dieser Situation entbehren. Das sind einfach zu viele „Einmaligkeiten“ und Zufälle an einer Stelle, als dass wirklich von einem realistischen Szenario gesprochen werden kann. Man sollte sich besser mit ernsthaften Argumenten ausführlich befassen und nicht mit erdachten Extremszenarien, die einem Abgleich mit der Lebenswirklichkeit nicht standhalten können.

An den Argumenten, die für die Anwendbarkeit der Atemalkoholmessung im Strafbarkeitsbereich sprechen, hat sich nichts geändert, warum auch? Sie sind richtig, sollen daher näher beleuchtet werden.

¹⁵⁾ VG Ansbach, Beschluss vom 27. Februar 2012 – AN 10 S 12.00140, juris.

¹⁶⁾ Landesarbeitsgericht Mecklenburg-Vorpommern, Urteil vom 22. Oktober 2013 – 5 Sa 122/13, juris.

¹⁷⁾ BGH, Beschluss vom 20. Dezember 2011 – 3 StR 421/11, juris.

Der Zeitgewinn für die Polizei mit der Folge, dass mehr Verkehrskontrollen gerichtssicher durchgeführt werden können¹⁸⁾

Hier geht es nicht um polizeiliche Bequemlichkeitserwägungen, sondern um ein dramatisches Bild. Die Personalsituation der Polizei hat sich in den vergangenen Jahren nicht verbessert, im Gegenteil. Und sie wird sich auch nicht signifikant verbessern, auch hier gilt: Das Gegenteil ist der Fall. Auch wenn einzelne Länder sich derzeit bemühen, neue Einstellungsrekorde zu melden, werden die Länderpolizeien aufgrund des altersbedingten Ausscheidens starker Einstellungsjahrgänge in der Nettobetrachtung keinen personellen Zugewinn haben.

Man mag dagegen einwenden, dass diese personalpolitische Situation nur von untergeordneter Relevanz ist. Tatsächlich ist der sinnvolle Ressourceneinsatz von entscheidender Bedeutung für das Gelingen des Kampfes gegen Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr.

Was die zeitliche Beanspruchung der Polizei angeht, fiel in der Diskussion auf dem Verkehrsgerichtstag vor wenigen Jahren ein bemerkenswerter Satz: „*Zeitliche, personelle und organisatorische Probleme dürfen aber im Strafverfahren keine Bedeutung haben ...*“.

Dabei ist niemandem zu wünschen, dass er in höchster Not die Notrufnummer der Polizei 110 wählt, etwa wenn morgens um halb drei Einbrecher im Haus sind und nicht nur Eigentum, sondern Leib und Leben der Familie in höchster Gefahr sind, und derjenige dann für 20 Minuten in der Warteschleife der Leitstelle hängen bleibt, weil die verfügbaren Beamten irgendwo auf einem Krankenhausflur auf einen Bereitschaftsarzt warten müssen, der in seinem engen Schichtplan ein kleines Zeitfenster zur Abnahme einer Blutprobe freischaufeln kann. Spätestens dann wird klar, dass es sich die Polizei an keiner Stelle leisten kann, personelle Ressourcen falsch einzusetzen, schon gar nicht dann, wenn es rechtsstaatlich gebotene Alternativen gibt. Diese Sichtweise auf „das große Ganze“ und den „Blick über den eigenen kleinen Tellerrand“ vermisst man bei der aktuellen rechtspolitischen Diskussion um AAK und BAK seit langem.

Es stimmt, dass das Verfahren bei der AAA eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt. Warte- und Kontrollzeiten von insgesamt 20 Minuten müssen eingehalten werden,¹⁹⁾ die Identitätsprüfung sowie die erforderliche Dokumentation von alkoholbedingten Auffälligkeiten sind durchzuführen. Umso mehr müssen alle entbehrlichen Zeitverluste vermieden werden, wie sie z. B. bei der Blutprobenentnahme durch teilweise lange Wartezeiten auf notwendige Beschlüsse des zuständigen Bereitschaftsrichters oder Bereitschaftsstaatsanwalts gem. § 81a Abs. 2 StPO entstehen.

Entlastung der Justiz

Dies gilt übrigens auch für die Justiz, deren Ressourcen ebenfalls endlich sind. Die neueste technische Generation von Analysegeräten für die beweissichere AAA, das beweissichere Atemalkoholtestgerät Dräger Alcotest[®] 9510 DE, ist von der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt in Braunschweig (PTB) bereits im August 2013 bis zu einem Messwert von 3,0 mg/Liter AAK zugelassen worden. Entsprechend geeicht ist deren Zu-

¹⁸⁾ Als Argument pro Atemalkoholanalyse ebenfalls zugestanden von Bönke (Fn. 10), a. a. O., ebd.

¹⁹⁾ Der BGH bezeichnet dieses Erfordernis als eine der notwendigen „Bedingungen für ein gültiges Meßverfahren“, (Fn. 3), a. a. O., ebd.

verlässigkeit und Genauigkeit anerkannt und für die technische Vorgängergeneration Dräger Alcotest® 7110 Evidential höchstrichterlich bestätigt,²⁰⁾ deshalb gibt es richtigerweise keinen ernsthaften Zweifel daran, dass ihre Beweisverwertbarkeit für das Ordnungswidrigkeitenverfahren gesichert ist.

Inzwischen existieren mehrere obergerichtliche Entscheidungen, die die Atemalkoholanalyse auch im Strafverfahren anerkennen. Die Entscheidungen des OLG Naumburg aus dem Jahr 2000²¹⁾, des Berliner Kammergerichts aus dem Jahr 2007²²⁾ und des OLG Stuttgart aus dem Jahr 2009²³⁾ messen übereinstimmend einer beweissicheren AAK den juristischen Aussagewert eines Beweisanzeichens für alkoholbedingte Fahrunsicherheit im Strafverfahren bei. Die genannten Gerichte halten unter den gegebenen gesetzlichen Bedingungen eine Umrechnung der Atemalkoholkonzentration (AAK) in eine Blutalkoholkonzentration zwar für rechtsfehlerhaft, konstatieren jedoch, dass bei einer deutlich über dem Grenzwert des § 24a Abs. 1 StVG liegenden AAK davon auszugehen ist, dass der Grad der Alkoholisierung der Annahme durch sie bedingter Fahrunsicherheit nicht entgegen steht. Damit ist das Tor zur AAK als Beweismittel im Strafprozess zumindest für den Bereich der Totalalternative der alkoholbedingten relativen Fahrunsicherheit der Trunkenheitsfahrt gem. § 316 StGB weit geöffnet worden. Auf diese Weise ist die beweissicher ermittelte AAK durch gleich drei Obergerichte im zeitlichen Abstand von neun Jahren bereits ebenso als potenziell geeignete Grundlage für den Strafrahmen wie auch für die Entziehung der Fahrerlaubnis als Maßregel der Besserung und Sicherung des § 69 StGB anerkannt worden.

Es ist schlechterdings nicht nachvollziehbar, warum zwischen dem Bereich der relativen Fahrunsicherheit und der absoluten Fahrunsicherheit nun zwingend von dem Beweismittel der Atemalkoholanalyse und der Blutalkoholanalyse in den oben beschriebenen einfach gelagerten Standardfällen einer alkoholbedingten Trunkenheitsfahrt unterschieden werden soll. Schließlich reicht der Messbereich einer Trunkenheitsfahrt als Ordnungswidrigkeit vom Messbereich einer AAK ab 0,25 mg/l bis 0,54 mg/l. Ab einem beweissicher gemessenen Wert einer AAK von 0,55 mg/l müsste ein Polizeibeamter, um keine Strafreitelung im Amt zu begehen, derzeit umschwenken und eine Blutentnahme richterlich oder bei Gefahr im Verzug durch einen Staatsanwalt anordnen lassen. Aus einem Betroffenen würde auf der Grundlage eines minimalen Unterschieds zweier AAK-Messwerte von lediglich 0,01 mg/l dann ein Beschuldigter im Strafverfahren, dem die absolute Fahrunsicherheit ausschließlich mittels des Nachweises einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ nachgewiesen werden darf. Die Mehrbelastung von Polizei, ärztlicher Beweissicherung und Justiz liegt auf der Hand.

Da zu erwarten ist, dass sich wegen der Kürze der Verfahrensdauer und der Kostenentlastung insgesamt eine Zunahme der Akzeptanz auch bei betroffenen Tätern einstellen wird, ist mit deutlichen Entlastungseffekten zu rechnen, denn alle Fragen, die sich mit Zweifeln an der Zuverlässigkeit der Geräte oder Verfahren befassen, sind durch die jahrelange rechtssichere Praxis im OWI-Bereich längst behandelt und beantwortet. Ohne dass es ein Weniger an Rechtsstaatlichkeit gibt, wird im Ergebnis auch die Justiz entlastet.

²⁰⁾ Vgl. dazu den Beschluss des BGH (Fn. 3), a. a. O., ebd.

²¹⁾ Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 05. Dezember 2000 – 1 Ws 496/00, BLUTALKOHOL VOL. 38/2001, S. 190; mit Anmerkung Scheffler.

²²⁾ KG Berlin, Beschluss vom 22. März 2007 – (3) 1 Ss 515/06 (32/07), BLUTALKOHOL VOL. 45/2008, S. 74.

²³⁾ OLG Stuttgart, Beschluss vom 17. April 2009 – 2 Ss 159/09, BLUTALKOHOL VOL. 47/2010, S. 139.

Entlastung des ärztlichen Dienstes durch Feststellungsbericht der Polizei

Auch ein Blick auf den sogenannten Feststellungsbogen, also dem von Professor MÖLLER Anfang der 90er Jahre im Zuge einer Forschungsarbeit für die BAST erfundenen und praktisch äußerst hilfreichen „Torkelbogen“²⁴⁾, der sich mit der Beurteilung alkoholbedingter und drogenbedingter Ausfallerscheinungen befasst, muss in diesem Zusammenhang bewertet werden.

Anlage zur Anzeige gegen:		Name:	Vorname:
Datum:		Zeitpunkt des Antreffens:..... :Uhr	
Vorfall / Vorgang-Nr.:		Blutproben-Nr.:	
Beobachtungen zur Fahrweise, Witterung und Fahrbahn			
Fahrweise: <input type="checkbox"/> keine eigenen Beobachtungen <input type="checkbox"/> sicher <input type="checkbox"/> unsicher <input type="checkbox"/> Schlangenlinie <ul style="list-style-type: none"> • Abweichung von der Geraden bis ca. m • Zahl der Schlenker • bei einer Beobachtungstrecke von m <input type="checkbox"/> unangepasste Geschwindigkeit. <input type="checkbox"/> Vorfahrt-/ Rotlichtverstoß <input type="checkbox"/> Verkehrsunfall <input type="checkbox"/> Beachtung Haltezeichen <input type="radio"/> sofort <input type="radio"/> verzögert <input type="checkbox"/> Bremsverhalten <input type="radio"/> normal <input type="radio"/> heftig <input type="radio"/> ruckartig <input type="checkbox"/> anderweitig auffällig	Fahrzeugbedienungs: <input type="checkbox"/> Abwürgen des Motors <input type="checkbox"/> unsicheres Schalten <input type="checkbox"/> Aufheulen des Motors <input type="checkbox"/> Sonstiges:,, Fahrbahn: <input type="checkbox"/> gut <input type="checkbox"/> schlecht <input type="checkbox"/> Baustelle <input type="checkbox"/> gut ausgeleuchtet <input type="checkbox"/> schlecht ausgeleuchtet <input type="checkbox"/> trocken <input type="checkbox"/> nass <input type="checkbox"/> Glätte	Fahrzeugsängel: <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, welche, Witterung: <input type="checkbox"/> Regen <input type="checkbox"/> starker Wind / Sturm <input type="checkbox"/> Nebel <input type="checkbox"/> Eis / Schnee Lichtverhältnisse <input type="checkbox"/> Tageslicht <input type="checkbox"/> Dämmerung <input type="checkbox"/> Dunkelheit	
Beobachtungen an der Person			
Reaktion: <input type="checkbox"/> unauffällig <input type="checkbox"/> verzögert <input type="checkbox"/> extrem langsam Augen: <input type="checkbox"/> unauffällig <input type="checkbox"/> Bindehäute gerötet <input type="checkbox"/> wädrig / glänzend <input type="checkbox"/> unruhig	Körperliche Auffälligkeiten: <input type="checkbox"/> keine <input type="checkbox"/> Zittern <input type="checkbox"/> Unruhe <input type="checkbox"/> häufiges Gähnen <input type="checkbox"/> Schweißausbruch <input type="checkbox"/> Erbrechen	Äußere Erscheinung: <input type="checkbox"/> gepflegt <input type="checkbox"/> ungepflegt <input type="checkbox"/> verwahrlost Prüfzeit: <input type="checkbox"/> Taschenlampe Lichtverhältnisse: <input type="checkbox"/> Tageslicht <input type="checkbox"/> Dämmerung <input type="checkbox"/> Nacht (Straßenlaternen / Raumbelucht.)	
Der deutschen Sprache mächtig: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> bedingt	Aussprache: <input type="checkbox"/> deutlich <input type="checkbox"/> Silbenstößen <input type="checkbox"/> verwaschen <input type="checkbox"/> lallend	Ausprechbarkeit / Gedankenablauf: <input type="checkbox"/> orientiert <input type="checkbox"/> verlangsamt <input type="checkbox"/> verwirrt <input type="checkbox"/> schläfrig <input type="checkbox"/> leicht aufweckbar <input type="checkbox"/> tief schlafend <input type="checkbox"/> Anweisungen müssen mehrfach wiederholt werden <input type="checkbox"/> unsinnige Angaben	
Stimmung / Verhalten: <input type="checkbox"/> ruhig, beherrscht <input type="checkbox"/> aufgeregt <input type="checkbox"/> unangemessen fröhlich <input type="checkbox"/> stumpf <input type="checkbox"/> apathisch <input type="checkbox"/> distanzlos <input type="checkbox"/> provokativ <input type="checkbox"/> aggressiv <input type="checkbox"/> weinerlich	Ausstiegen aus dem Fahrzeug: <input type="checkbox"/> normal <input type="checkbox"/> Gleichgewichtstörungen <input type="checkbox"/> muß sich am Fahrzeug festhalten <input type="checkbox"/> Sturz	Gang: <input type="checkbox"/> sicher <input type="checkbox"/> schleppend <input type="checkbox"/> schwankend <input type="checkbox"/> torkeind <input type="checkbox"/> muß sich festhalten	
Feststellungen zu Alkohol / berauschende Mittel (Drogen) / Medikamente			
Alkoholgeruch: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Alkohol-Vorstest: <input type="checkbox"/> ja, um Uhrmg/l <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> nicht durchführbar <input type="checkbox"/> Atemalkoholmessung abgelehnt	Haschischgeruch <input type="checkbox"/> am Betroffenen <input type="checkbox"/> im Kfz Drogenvorstest: <input type="checkbox"/> ja, um Uhr <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/> positiv auf <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> nicht durchführbar	Medikamente: <input type="checkbox"/> Angaben des/der Betroffenen <input type="checkbox"/> aufgefundene Medikamente	
Sonstige Beobachtungen (asservierte Pulver, Tabletten etc.; sonstige Auffälligkeiten im Auto, an der Person; [bei Bedarf weiter auf der Rückseite]):			
Verhalten während der Amtshandlung: (Dauer: von Uhr bis Uhr) <input type="checkbox"/> gleichbleibend <input type="checkbox"/> wirkt zunehmend auffälliger <input type="checkbox"/> wirkt zunehmend unauffälliger			

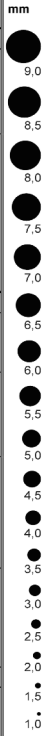


Abb. 1: „Torkelbogen“ in der im Freistaat Sachsen von der Polizei gebräuchlichen Variante.

Ein solcher Bogen muss selbstverständlich in Zusammenarbeit mit der Rechtsmedizin, den Staatsanwaltschaften und Gerichten auf der Grundlage aktueller Studien neu entwickelt werden.

²⁴⁾ Möller, Manfred R. et al., Drogenerkennung im Straßenverkehr – Schulungsprogramm für Polizeibeamte, Heft M 96 in der Reihe „Mensch und Sicherheit“ der Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 1998, S. 90.

Praktiziert wird diese Entlastung des in vielen Bereichen permanent überlasteten ärztlichen Dienstes längst, etwa in den Fällen, in denen die Polizei bei anderen Straftaten aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auf die Entnahme einer Blutprobe verzichtet. Die Staatsanwälte sind dankbar für die Hinweise, die die Polizeibeamten ihnen liefern und auf deren Grundlage vielfach erst ein Strafbefehl oder eine Anklage einer Trunkenheitsfahrt ermöglicht wird und es nicht bei dem Auffangtatbestand des § 24a StVG verbleiben muss. Auch die Gerichte bestätigen immer wieder, dass die Beurteilungsfähigkeit des Polizeibeamten wertvoll und ausreichend für die Wahrheitsfindung ist. Beurteilungsfähigkeit ist die Fähigkeit, mit Sach- und Fachkenntnis nüchtern, gerecht, vorbehaltlos und unparteiisch Dinge, Vorgänge, Abläufe und Ereignisse zu klären und zu bewerten. Die Instrumente, die hier zur Anwendung kommen, sind vielfältig, das sind Ausbildung, Erfahrung, alle Sinne, die zur Wahrnehmung erforderlich sind und letztlich noch der gesunde Menschenverstand.

Verhältnismäßigkeitserwägungen

Bei einer Atemkoholanalyse ist die Maßnahme erheblich rascher beendet, ein körperlicher Eingriff ist nicht nötig und es fallen deutlich geringere Kosten für den Betroffenen an. Dass eine Atemalkoholmessung den geringeren Eingriff gegenüber einer Blutentnahme darstellt, akzeptierte jüngst das OLG Hamm im Rahmen einer gerichtlichen Weisung zur Führungsaufsicht.²⁵⁾

Zu diesen Argumenten äußerte sich aber gegenteilig unlängst MUBHOFF, der bei einer Blutentnahme den körperlichen Eingriff als „gering“ ansieht.²⁶⁾ MÜLLER verglich die Blutentnahme gar mit „Piercing“ und dem „Tätowieren“ und verließ mit diesem unzulässigen Vergleich freiwilliger kosmetischer Einwilligungen in eine Körperverletzung mit angeordneten Zwangseingriffen die Sachebene.²⁷⁾ Vollends diskreditiert er sich und seine Berufskollegen, indem er den „Nachtrunk“ als „eine der häufigsten Ausreden bei Trunkenheit im Verkehr“ bezeichnete. Die Nachtrunkbehauptung begegnet Polizeibeamten ausschließlich bei zwei Delikten, nämlich der Gefährdung des Straßenverkehrs gem. § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB sowie bei dem Unerlaubten Entfernen vom Unfallort gem. § 142 StGB. In beiden Fällen werden Polizeibeamte nachträglich zu einem Geschehen hinzugezogen. Bei der ungleich häufiger vorkommenden Trunkenheitsfahrt gem. § 316 StGB stellen Polizeibeamte das Delikt allerdings im Rahmen ihrer eigenen Beobachtungen während einer Anhaltekontrolle fest, sodass faktisch gar kein Nachtrunk, ergo auch keine Nachtrunkbehauptung möglich ist.

Der Streit um Atemkoholanalyse oder Blutalkoholanalyse als Beweismittel im Strafverfahren beinhaltet nämlich auch eine von Rechtsmedizinern wie MUBHOFF und MÜLLER vollständig ignorierte Grundrechtsdiskussion und im Umgang mit Grundrechten verstehen Polizisten keinen Spaß. Es muss in diesem Zusammenhang sicherlich nicht näher erläutert

²⁵⁾ OLG Hamm, Beschluss vom 10. Januar 2013 – III-5 Ws 358/12, III-5 Ws 359/12, 5 Ws 358/12, 5 Ws 359/12, juris: „Außerdem hat er sich Alkohol- und Suchtmittelkontrollen zu unterziehen, die nicht mit einem körperlichen Eingriff verbunden sind (Urinkontrollen und Atemalkoholmessungen)“.

²⁶⁾ Mußhoff, Frank, Blutalkoholbestimmung – Beweissicherheit und Gleichbehandlung im Strafverfahren, in: BLUTALKOHOL VOL. 51/2014, S. 316.

²⁷⁾ Müller, Rudhart Klaus, Kommentar/Präzisierung zum Artikel „Beweissichere Atemkoholanalyse“ von Rainer Wendt (BLUTALKOHOL 51/2014, S. 18 – 21), in: BLUTALKOHOL VOL. 52/2015, S. 91, auch zum Folgenden.

werden, dass mit dem Festhalten des Beschuldigten, der Entnahme der Blutprobe selbst und der Auferlegung hoher Kosten zwangsläufig Eingriffe in die Grundrechte

- auf persönliche Freiheit nach Art. 2 Abs. 1 GG
- auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 GG und
- auf Eigentum nach Art. 14 GG

verbunden sind. Und man darf durchaus annehmen, dass der Gesetzgeber diesen Grundrechtseingriffen eine gewisse Bedeutung beigemessen hat, sonst hätte er den Richtervorbehalt nie geschaffen und würde sich auch jetzt nicht mit seiner Abschaffung so schwer tun.

In der Tat spricht § 46 OWiG von einem „geringfügigen Eingriff“. Das Landgericht Flensburg hat aber deutlich gemacht, dass diese Formulierung lediglich in der Abwägung zwischen dem Eingriff in die körperliche Unversehrtheit auf der einen und der Gefährdung von Leib und Leben Dritter durch die Trunkenheitsfahrt auf der anderen Seite zutreffend ist. Deshalb darf man sich von der Formulierung „geringfügiger Eingriff“ nicht täuschen lassen: Wenn Eingriffe in Grundrechte entbehrlich sind, müssen sie unterbleiben und wenn die Eingriffsintensität abgemildert werden kann, muss das geschehen. Nicht, weil das die Polizei so will, sondern weil unsere Verfassung das so will.

Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird jungen Polizistinnen und Polizisten vom ersten Tag der Ausbildung intensiv beigebracht. Sie vergessen das nie wieder und denken bei allen Eingriffsmaßnahmen daran und das ist auch richtig so, denn es geht hier um Prinzipien mit Verfassungsrang.

Die Gegenargumente: Weitergehende Untersuchungen, Aufbewahrung der Blutproben und spätere Analysen sind dann nicht mehr möglich

Gegen die AAA im Strafrecht wird gerne eingewandt, dass die Blutprobe nachträglich für weitergehende Untersuchungen, etwa verwaltungsrechtliche oder zivilrechtliche Verfahren, aufbewahrt und genutzt werden soll. Und für den Fall, dass Angehörige oder Versicherungen später einmal etwas wissen wollen, vielleicht zu Trinkgewohnheiten, bewahren wir die Probe mal im Eisschrank auf, man kann ja nie wissen. Diese vordergründige Argumentation erinnert an die „gezielte Suche nach Zufallsfunden“ bei einer Hausdurchsuchung, bei der schon in der Diele der gesuchte Gegenstand gefunden wird, die restlichen Zimmer aber trotzdem auch noch gründlich durchwühlt werden. Das wäre alles in der Tat sehr praktisch und würde der Polizei manche Feststellungen erleichtern, aber es ist schlicht rechtswidrig. Blutproben sind nach § 81a Abs. 3 StPO „unverzüglich zu vernichten, sobald sie für das anhängige Strafverfahren nicht mehr erforderlich sind.“

Und weil sich auch rechtsmedizinische Institute an Recht und Gesetz halten, muss man diesem scheinbaren Argument nicht wirklich große Beachtung schenken. Nicht alles, was praktisch und erkenntnisreich ist, darf der Rechtsstaat zulassen.

Die Pflichten des Gesetzgebers

Was muss der Rechtsstaat tun? Er muss dem Täter die Tat nachweisen. Und wenn es Zweifel gibt, beispielsweise an der Grenze zur absoluten Fahrunsicherheit, ist der Gesetzgeber gehalten, das den Verdächtigen begünstigende Prinzip „in dubio pro reo“ anzuwenden.

Das Fehlen eines konkreten Grenzwertes zur Bestimmung der absoluten Fahrunsicherheit mittels Atemalkoholanalyse ist die Lieblingswaffe im Argumentationskasten der Geg-

ner. Der Gesetzgeber hat mit der Festlegung von Grenzwerten, jedenfalls im Bereich der Ordnungswidrigkeiten, kein Problem.

- Aufgrund physiologischer Unterschiede ist eine direkte Konvertierbarkeit von Atem- zu Blutalkoholwerten in der Tat nicht möglich.

Weil in Deutschland bis 1998 Alkohol-Grenzwerte ausschließlich für Blutwerte existierten, war ein Umrechnungsfaktor erforderlich, der eine annähernde Gleichbehandlung zwischen Atem- und Blutalkoholwert garantiert und gleichzeitig sicherstellt, dass die AAK zu keiner Schlechterstellung gegenüber der BAK führt. Hierzu hat der Gesetzgeber bei der Festlegung eigenständiger AAK-Grenzwerte des § 24a StVG zugunsten des Betroffenen statt des ermittelten physiologischen Mittelwertes von 1:2100 einen Umrechnungsfaktor von 1:2000 gewählt, der zu einer systematischen Begünstigung um 5 % derjenigen Betroffenen führt, die sich anstelle einer Blutanalyse einer AAK-Messung unterziehen.

Dies führt gewollt dazu, dass in durchschnittlich 95 % der Fälle die AAK-Messung gegenüber der BAK-Messung zu einem niedrigeren Wert führt. Damit wurde die von Seiten des Bundesgesundheitsamtes in Übereinstimmung mit den Vorgaben des BGH bei der Festlegung der AAK-Grenzwerte vorgegebenen 75-%-Wahrscheinlichkeit (bezüglich Besserstellung gegenüber der BAK) deutlich übertroffen. Es wäre also auch im Strafrecht Aufgabe des Gesetzgebers oder aber der Rechtsprechung, Grenzwerte festzulegen, die wissenschaftlich begründet sind und ebenfalls eine begünstigende Wirkung für den Verdächtigen entfalten, so wie es im OWi-Recht der Fall ist.

Der BGH hat in seinem Beschluss aus dem Jahre 2001 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Gesetzgeber gerade nicht gehindert sei, mit der Festsetzung eigener AAK-Grenzwerte die Messgröße AAK als tatbestandlich anders, aber mit gleichen Rechtsfolgen wie bei „entsprechenden“ BAK-Werten einzuführen. Dies muss nicht zwingend der Gesetzgeber selber tun, er wird es auch der Rechtsprechung überlassen können, diesen AAK-Grenzwert zu definieren.

Forschungsprojekt zur Vergleichbarkeit der AAA zur BAA

In diesem Zusammenhang hat das Forschungsprojekt der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) zur „Vergleichbarkeit des beweissicher festgestellten Atemalkoholwertes mit dem beweissicher festgestellten Blutalkoholwert“, an dem sich die Polizeien aller Länder beteiligen, eine besondere Bedeutung.

Was ist der Plan? Was sind die Ziele des Projekts? Lassen Sie mich dazu aus der Projektbeschreibung zitieren.

Methodisch geht es um einen Reliabilitätstest (Zuverlässigkeitstest) unter Berücksichtigung der beiden folgenden Komponenten: erstens der eingesetzten Messtechnik und zweitens der polizeipraktischen Arbeit bei der Entnahme der Atemalkoholprobe mit nachfolgender beweissicherer Atemalkoholanalyse.

Nachfolgende Ziele sind mit dem Forschungsprojekt verbunden:

1. Feststellen der statistischen Vergleichbarkeit des beweissicher festgestellten Atemalkoholwertes mit dem beweissicher festgestellten Blutalkoholwert.
2. Feststellen des Grades der Abweichungen zwischen Promillewert der BAK und mg/l AAK, umgerechnet in Promillewert, in Prozent.
3. Feststellen der höchsten und geringsten Abweichungen zwischen Promillewert der BAK und mg/l AAK, umgerechnet in Promillewert, in Prozent.

4. Statistischer und juristischer Nachweis einer Beweisbarkeit der alkoholbedingten Fahrunsicherheit im Rahmen der Trunkenheitsfahrt des § 316 StGB durch eine beweissichere Atemalkoholanalyse.

Ein mit dem Forschungsprojekt verfolgtes Nebenziel ist es, eine Korrelation zwischen alkoholbeeinflussten und betäubungsmittelbeeinflussten Fahrern festzustellen, da einige Ergebnisse der Blutuntersuchungen auch die vorliegenden Konzentrationen anderer berauschender Mittel aufweisen werden.

Für die betreffenden teilnehmenden Bundesländer kann daher auch eine Aussage zu polizeilich festgestelltem und durch die Bestätigungsanalyse bewiesenem Mischkonsum mit anderen berauschenden Mitteln im Sinne des § 316 StGB getroffen werden.

Die Feldstudie soll begleitet werden durch einen Labortest, der an der Hochschule der Sächsischen Polizei mit freiwilligen Probanden durchgeführt wird. Die altersgemischt zusammengestellte Gruppe wird sich mittels eines kontrollierten Konsums vordefinierter Alkoholmengen an die relevante Grenze von 1,1 Promille BAK herantrinken und begleitend vor bzw. nach Erreichen des vergleichbaren AAK-Grenzwertes von 0,55 mg/l mehrere beweissichere Atemalkoholtests durchführen.

Nach den bisher vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen ist zu erwarten, dass auf der Grundlage von mehreren Tausend Datensätzen fundierte Aussagen zum Zusammenhang von AAK und BAK gemacht werden können.

Die Polizei macht es sich also nicht leicht und setzt sich mit hohem Aufwand dafür ein, die für diese Aussagen notwendigen wissenschaftlichen Daten zu liefern.

Deshalb lässt sich zusammenfassend festhalten:

- Angesichts der vorliegenden Erkenntnisse ist die Empfehlung des Verkehrsgerichtstages 2009, dass die AAA „kein geeignetes Beweismittel im Strafverfahren“ sei, nicht mehr haltbar.
- Die Bundesregierung hat ihren Willen, hinsichtlich der Bestimmung der alkoholbedingten Fahrunsicherheit auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten, eindeutig dokumentiert.
- Die AAA ist im Ordnungswidrigkeitenverfahren als rechts- und beweissicher anerkannt und wird dort problemlos praktiziert.
- Die aktuelle wissenschaftliche Untersuchung sollte genutzt werden, um einen AAK-Wert auch im Strafrecht als ein Aliud mit einem BAK-Wert juristisch auf eine Stufe zu stellen.
- Vermeidbare freiheitsbeschränkende Maßnahmen und körperliche Eingriffe müssen unterbleiben. So will es unsere Verfassung.

Anschrift des Verfassers

Rainer Wendt
Bundesvorsitzender der
Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG)
Friedrichstraße 169/170
10117 Berlin
Email: wendtra@dbb.de

HINRICH DE VRIES

Meilensteine und Stolpersteine bei der Anwendung des § 316 StGB*)

Die Einladung zum VGT 2016 verdanke ich einem Stolperstein. Ich war neugierig auf die justizpolitischen Absichten der Großen Koalition und bin dabei über folgende zwei Sätze gestolpert: „Bei Verkehrsdelikten streben wir an, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten. Eine Blutentnahme wird durchgeführt, wenn der Betroffene sie verlangt“.¹⁾

Die Koalitionäre sprechen hier von „modernen Messmethoden zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration“. Gemeint ist aber wohl die Atem-Alkohol-Analyse (AAA). Die AAA ist aber keine Methode zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration, sondern eine alternative Methode zur Bestimmung der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit. Die Atem-Alkoholmessung ist auch nicht neu; ihre Einführung wurde bereits 2009 vom VGT diskutiert.²⁾ Bisher hat sie als Beweismittel im Strafprozess keine Anerkennung gefunden.³⁾

NMR-Technik als neue Messmethode

Die einzige mir bekannte moderne – und neue – Messmethode ist die NMR-Technik (= Nuclear Magnetic Resonance, Kernspinresonanzspektroskopie). Sie kommt mit sehr viel weniger Blut aus; ein Blutstropfen reicht aus. In einer Studie wurde 2013 nachgewiesen, dass die intravenöse und kapillare Blutalkoholkonzentration gleichwertig sind und dass es keine Unterschiede zwischen kapillarem Blut aus dem Ohrfläppchen oder der Fingerkuppe gibt. Zudem erfolgt kein Materialverbrauch, so dass die Analyse wiederholbar ist.⁴⁾ Auch ist eine Identitätsprüfung anhand der DNA möglich. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Proben – möglichst an zwei Körperstellen – von einem Polizeibeamten gewonnen werden können, ähnlich wie bei der DNA mittels Wattestäbchen aus der Mundhöhle des Tatverdächtigen. Das Warten auf den Polizeiarzt würde entfallen.

Theoretisch ist die Methode auch beim Drogennachweis einsetzbar; ob dies allerdings hinreichend praxistauglich erfolgen kann, ist derzeit noch nicht erforscht und daher unklar.

Expertenkommission des BMJ zum Richtervorbehalt in § 81a StPO

Neben dem Koalitionsvertrag ist heute über die Abschaffung des Richtervorbehalts in § 81a StPO zu diskutieren. Damit soll ein weiterer Stolperstein aus dem Weg geschafft werden. Die partielle Abschaffung des Richtervorbehalts in § 81a StPO scheint politisch gesichert. Auch die vom Bundesjustizminister 2014 eingesetzte Expertenkommission für

*) Vortrag auf dem 54. Verkehrsgerichtstag 2016, Arbeitskreis 1: „Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht. Der Vortragsstil wurde beibehalten.

¹⁾ Koalitionsvertrag vom 27. 11. 2013, S. 102.

²⁾ Vgl. die Stellungnahmen im Tagungsband zum 47. Verkehrsgerichtstag 2009 von Düntzer S. 139 ff., Hans S. 152 ff., Musshoff S. 170 ff. und Weidig S. 188 ff.

³⁾ Zum Meinungsstand Fischer Rdn. 23 zu § 316 StGB; Laschewski, NZV 2009, 1 ff.; Maatz, Blutalkohol 39 (2002), 21 ff.

⁴⁾ Diehl/Zailer, Alternative Determination of BAC by means of H-NMR, erschienen Toxichem + KrimTech Bd. 80 (2013), S. 320 ff.; dies. BWK, Alternative determination of blood alcohol concentration by 1H NMR spectroscopy. Journal of Pharmaceutical and Biomedical Analysis 119 (2016) 59–64. vgl. auch de Vries, SVR 2014, 330.

mehr „Effizienz und Transparenz“ in der Strafprozessordnung hat sich dafür ausgesprochen.⁵⁾ Dort heißt es unter 3.3.:

Der Richtervorbehalt bei Blutprobenentnahmen sollte im Bereich der Straßenverkehrsdelikte abgeschafft werden. Die regelmäßige Anordnungsbefugnis sollte auf die Staatsanwaltschaft übergehen.

Der Vorschlag ist nicht unproblematisch:

Ein Schönheitsfehler ist die Begrenzung auf „Straßenverkehrsdelikte“. Außer Autos gibt es auch noch weitere Verkehrsmittel, die als Tatmittel für eine Trunkenheitsfahrt in Betracht kommen und für die sogar ein absoluter Grenzwert bestimmt wurde (z. B. für Motorboote⁶⁾). Soll es hier beim Richtervorbehalt bleiben? Es dürfte sich um ein Redaktionsversehen handeln, gemeint sind wahrscheinlich alle „Verkehrsdelikte“ (§§ 315 bis 316 StGB).

Für die Expertenkommission des BMJ scheint das Straßenverkehrsrecht weniger schwierig und daher einer Sonderregelung zugänglich zu sein. In der Praxis gibt es aber durchaus Abgrenzungsprobleme. Wenn ein Drogenkurier unter dem Einfluss von Kokain ein Fahrzeug über die deutsch-niederländische Grenze steuert und dabei 3 kg Marihuana im Kofferraum hat, dann macht er sich wegen Einfuhr von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge (Mindeststrafe 2 Jahre) und zudem nach § 316 StGB strafbar, wenn die Fahrtüchtigkeit tangiert ist. Handelt es sich bei dem Drogentransport nun um ein Straßenverkehrsdelikt oder nicht? Die Polizei in NRW macht aus einem solchen Lebenssachverhalt durch Austrennung derzeit zwei Strafverfahren, ohne zu bedenken, dass bei einer Verurteilung nach § 316 StGB für das Drogendelikt Strafklageverbrauch eintritt⁷⁾. Über dieselbe prozessuale Tat kann ein Strafrichter nur einmal urteilen und nicht zweimal.⁸⁾

Mein Zwischenfazit: Der Richtervorbehalt sollte für alle Deliktbereiche entfallen.

Anordnungsvorbehalt zugunsten der Staatsanwaltschaft

Nach dem Expertenvorschlag soll zwar der Richtervorbehalt bei der Blutprobe entfallen, der Anordnungsvorrang der Staatsanwaltschaft aber bestehen bleiben. Das wirkt merkwürdig inkonsequent. Warum soll die Befugnis zur Anordnung einer Blutprobe nicht gleich ganz auf die Polizei übergehen?⁹⁾ Letztlich treffen viele Argumente, die für die Abschaffung des Richtervorbehalts sprechen, auch für den Staatsanwalt zu. Es wird z. B. argumentiert: Die realen Kontrollmöglichkeiten der Eildienststrichter würden gegen null tendieren. Aber: Trifft dies nicht auch für den Staatsanwalt der Wirtschaftsabteilung zu, der ab und zu den staatsanwaltschaftlichen Eildienst ableistet?

Für die Übertragung auf die Polizei könnte auch sprechen, dass der Richtervorbehalt in § 81a StPO nur einfachgesetzlich normiert ist, während z. B. das Grundgesetz für die Woh-

⁵⁾ Empfehlungen der Expertenkommission des BMJ 2015, S. 17; auszugsweise abgedruckt in Blutalkohol 52 (2015), 403.

⁶⁾ Zum Meinungsstand Fischer, Rdn. 28 zu § 316 StGB; zur 1,1 Promillegrenze bei Motorbootführern vgl. OLG Brandenburg, VRS 115 (2008), 302.

⁷⁾ BGH StV 2012, 141; Blutalkohol 46 (2009), 210; Fischer Rdn. 57 zu § 316 StGB.

⁸⁾ Vgl. auch Franke, Blutalkohol 52 (2015), 184 ff.

⁹⁾ Dencker, DAR 2009, 257 (262).

nungsdurchsuchung eine präventive richterliche Kontrolle vorschreibt (Art. 13 Abs. 2 GG). Für den staatlichen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit enthält die Verfassung dagegen keine konkreten Vorgaben.

Dennoch muss man wohl der Expertenkommission hinsichtlich des Anordnungsvorbehalts der Staatsanwaltschaft folgen: Nach allgemeiner Auffassung legitimiert die richterliche Anordnung der Blutprobenentnahme auch deren zwangsweise Durchsetzung. Unproblematisch ist noch die zwangsweise Verbringung des Fahrers zur Polizeiwache.¹⁰⁾ Die richterliche Anordnung genehmigt aber auch die zwangsweise Durchsetzung der Probenentnahme,¹¹⁾ also das Zubodenbringen des renitenten Totalverweigerers mit Hilfe von vier Polizeibeamten und zwar über mehrere Minuten hinweg, bis der Polizeiarzt genug Blut genommen hat. Es ist verständlich, wenn man diese Entscheidung nicht allein der Polizei überlassen möchte. Wenn man aber einen Vorrang der Staatsanwaltschaft statuiert, dann wird uns auch weiter die Diskussion zu den Verwertungsverboten erhalten bleiben, diesmal aber im Vorrangverhältnis Staatsanwaltschaft – Polizei.¹²⁾

Dennoch sehe ich hier keinen Ausweg. Die Expertenkommission spricht von der Staatsanwaltschaft als einer zusätzlichen Kontrollinstanz. Auch das BVerfG verlangt bei staatlichen Zwangsmaßnahmen einen effektiven Grundrechtsschutz, den der Gesetzgeber bei der Ausgestaltung des Ermittlungsverfahrens zu beachten hat.¹³⁾ Hieraus ergibt sich ein weiteres Problem bei der Abschaffung des Richtervorbehalts: Anders als bei den Richtern verbleibt den Staatsanwälten und den Polizeibeamten angesichts ihrer Bindung an Verwaltungsanweisungen kein angemessener Ermessensspielraum. Problematisch wird es z. B., wenn der Totalverweigerer sich darauf beruft, es habe ein „Nachtrunk“ stattgefunden, bis zum Verkehrsunfall sei er nüchtern gewesen. Ist hier eine Doppelblutprobe anzuordnen? Polizei und/oder Staatsanwalt müssen nach den Richtlinien eine Doppelblutprobe anordnen,¹⁴⁾ obwohl die Mehrzahl der Rechtsmediziner Zweifel an dieser Methode hat.¹⁵⁾ IFFLAND fragte 2001, ob es sich um eine per Verwaltungsvorschrift angeordnete Körperverletzung handeln würde?¹⁶⁾

Atemalkoholanalyse statt Blutprobe bei § 316 StGB

Die Abschaffung des Richtervorbehalts steht zudem unter dem Vorbehalt, dass sich die Rechtslage bei § 316 StGB nicht gravierend verkompliziert.

Problematisch ist insoweit vor allem der zweite Satz im Koalitionsvertrag, wenn man ihn so versteht, dass der Tatverdächtige eine Blutprobe nach der AAA – also nachträglich – verlangen kann. Eine solche Ausstiegsklausel ist für die Praxis ein wahrer Stolperstein: In welchen zeitlichen Grenzen soll er von dieser Möglichkeit Gebrauch machen können? Naturgemäß wird er diesen Gegenbeweis erst fordern, wenn die Atem-Alkohol-Analyse zu

¹⁰⁾ Zu den Zwangsbefugnissen der Polizei von der Anhaltentscheidung bis zur Blutprobe Weidig, VGT 2009, Tagungsband, S. 196 ff.

¹¹⁾ OLG Hamm, DAR 1962, 131 (133).

¹²⁾ Zu dieser Problematik Metz, NStZ 2012, 242 ff.

¹³⁾ Siehe Fn 5.

¹⁴⁾ Gemeinsamer Runderlass NRW v. 27.04.2015, Nr. 4.5.4 dort zweiter Spiegelstrich; ebenso in den Bundesrichtlinien unter 3.5.4.

¹⁵⁾ Zum Meinungsstand Fischer, Rdn. 20 zu § 316 StGB; Hans hält die Doppelblutprobe für „zwingend“ (VGT 2009, Tagungsband, S. 164).

¹⁶⁾ Iffland DAR 2001, 141 ff.

seinem Nachteil ausfällt. Muss er dann sofort die Gegenprobe verlangen? Was, wenn der Polizeiarzt nicht sofort zur Verfügung steht? Darf der Tatverdächtige dann gehen? Ist er über die Möglichkeit des Gegenbeweises zu belehren? Wahrscheinlich handelt es sich erneut um ein Redaktionsversehen. Richtig müsste es daher wohl heißen: „Eine Blutprobe wird durchgeführt, wenn der Betroffene die AAA verweigert.“

Die Einführung der AAA in das Strafrecht kann auf sehr unterschiedlichen Wegen erfolgen. Entweder durch den BGH oder durch den Gesetzgeber, entweder als Beweisregel oder als Tatbestandsmerkmal. Dabei sind zwei Fragen zu unterscheiden: Sollte der Gesetzgeber das tun oder muss er das sogar nach den verfassungsrechtlichen Vorgaben?

Die radikalste Lösung wäre sicher, einen AAA-Grenzwert ähnlich wie in § 24a StVG als strafbegründendes Merkmal einzuführen. Damit würde aber der Bezug zum Tatbestandsmerkmal „Fahruntüchtigkeit“ verloren gehen.

Eine weitere normative Lösung wäre z.B., wenn der Gesetzgeber einen Konvertierungskurs festlegt. „Die Umrechnung von der AAK zur BAK erfolgt mit dem Faktor 2,1“. Dagegen spricht aber, dass der Faktor zu ungenau ist und die Umrechnung nicht linear erfolgen kann.¹⁷⁾ Unstreitig ist eine exakte Umrechnung des Atemalkohol- in den Blutalkoholwert nicht möglich.¹⁸⁾

Neben diesen normativen Ansätzen kann man die Einführung der AAA dadurch legitimieren, dass man sie als Beweismethode für das Strafverfahren anerkennt. Die Höhe der AAK wäre dann nicht strafbegründend, sondern ein alternativer Beweis für das Tatbestandsmerkmal „Fahruntüchtigkeit“. Dagegen bestehen grundsätzlich keine Bedenken, zumal es sich bei dem Träger-Messgerät um ein standardisiertes Messverfahren mit hoher Zuverlässigkeit handelt.¹⁹⁾ In der Kriminalistik gilt das Prinzip der Methodenfreiheit.²⁰⁾ Grundsätzlich kann daher ein Tatbestandsmerkmal auf unterschiedlichen Wegen nachgewiesen werden. Ist eine der zur Auswahl stehenden Methoden allerdings präziser und genauer, so hat diese grundsätzlich Vorrang.

Ungewöhnlich für das Strafrecht wäre es allerdings, wenn der Gesetzgeber eine solche Beweisregel im StGB festlegen würde. Beweisregeln sind hier äußerst selten zu finden.²¹⁾ Solche Regeln lassen sich bei besserer Erkenntnis in der Zukunft nicht mehr so leicht ändern. Zudem unterliegen sie der verfassungsrechtlichen Kontrolle. Es wäre daher wünschenswert, wenn der BGH über den Beweiswert der AAK für das Strafverfahren entscheiden würde. Der BGH hat im Verkehrsstrafrecht durch seine früheren Entscheidungen ganz wesentlich zur Rechtssicherheit beigetragen; Meilensteine waren z.B. die Bestimmung des Grenzwertes zur absoluten Fahruntüchtigkeit²²⁾ und zur Rückrechnung der BAK auf den Tatzeitpunkt.²³⁾ Aus der aktuellen Rechtsprechung wäre als Meilenstein die Wiederbelebung der Vorsatztat im Rahmen des § 316 StGB zu nennen.²⁴⁾ Solche BGH-Entscheidungen haben für weitgehende Rechtsklarheit gesorgt. Das ist ein hohes Gut.

¹⁷⁾ Mußhoff, Blutalkohol 51 (2014), 312.

¹⁸⁾ Mußhoff, VGT 2009, Tagungsband S. 176 ff.; ebenso Urban, laut Presseerklärung der BAST vom 11.11.2015.

¹⁹⁾ BGH, NJW 2001, 1952 ff.

²⁰⁾ Vgl. de Vries, Einführung in die Kriminalistik für die Strafrechtspraxis, 2015, S. 50.

²¹⁾ Ein seltenes Beispiel ist § 190 StGB.

²²⁾ BGHSt 37, 95 ff. (1,1 ‰-Grenze).

²³⁾ BGHSt 25, 246 ff.

²⁴⁾ BGH, Blutalkohol 52 (2015), 214 = NJW 2015, 1834.

Eine BGH-Entscheidung zur Zulässigkeit der AAK im Rahmen des Verkehrsstrafrechts wird es aber so schnell nicht geben. Da nach den Richtlinien für das Strafverfahren und das Bußgeldverfahren (RiStBV) bei Verdacht einer Verkehrsstraftat die Blutprobe vorge-schrieben ist²⁵⁾, haben die Strafverfolgungsbehörden keinen Anlass, in Fällen der alkohol-bedingten Fahruntüchtigkeit von einer BAK-Bestimmung abzusehen. Diskutiert wird die Anwendung der AAK bei § 316 StGB nur noch in den Polizeifluchtfällen: Dabei geht es um die Flucht des Fahrers aus dem Krankenhaus, bevor ihm eine Blutprobe entnommen werden konnte.²⁶⁾

Kosten, Personalaufwand und Verhältnismäßigkeit

Sollte oder muss der Gesetzgeber in dieser Blockadesituation handeln? Drei Argumen-tationslinien sind zu unterscheiden: Kosten, Personalaufwand und der Grundsatz der Ver-hältnismäßigkeit.

Kostenargumente sollten bei der Entscheidung keine große Rolle spielen. Zwar sind Er-mittlungen so zu führen, dass dem Staat möglichst wenig Kosten entstehen. Aber zum einen sind die in diesem Zusammenhang genannten Zahlen überzogen; die Kosten für den blutentnehmenden Arzt und für die Laborarbeit liegen in der Regel unter 100,- €;²⁷⁾ zudem werden in aller Regel die Autofahrer im Rahmen eines Bußgeldbescheides oder Strafurteils mit den Kosten belastet, so dass der Staat nur in Ausnahmefällen auf den Kos-ten sitzen bleibt. Schon aus diesem Grund ist es unsinnig, dass in einigen Bundesländern die Laborleistungen nach dem Vergaberecht ausgeschrieben werden. Auf die rechtsmedi-zinischen Institute wird durch diese Vergabepaxis ein unnötiger Kostendruck ausgeübt.²⁸⁾

Eine Gesetzesänderung zur Einführung eines neuen Beweismittels lässt sich auch nicht ausschließlich damit legitimieren, dass dadurch der Personalaufwand bei den Ermittlungs-behörden reduziert wird.²⁹⁾ Grundsätzlich muss der Staat so viel Personal vorhalten, wie für die Durchsetzung der Rechtsvorschriften erforderlich ist. Zudem ist fraglich, ob es wirklich zu einer spürbaren Entlastung der Polizeiarbeit kommen wird. Sicherlich erspart es Zeit, wenn man nicht auf den blutentnehmenden Arzt warten muss. Wartezeiten gibt es aber auch bei der AAA. Darüber hinaus wird sich die Frage der Beweiseignung der AAA (richtiger Umgang mit dem Dräger-Messgerät) vermehrt in der Hauptverhandlung stellen. Die Verteidigung wird Zeugen benennen, die anhand der Trinkmengen bekunden sollen, dass die Angaben der Polizei nicht stimmen können.

Änderungen in der Beweisführung sind vorrangig mit dem Grundsatz der Verhältnismä-ßigkeit zu begründen. Bei staatlichen Eingriffen in die körperliche Unversehrtheit ist das mildeste Mittel anzuwenden.³⁰⁾ Einsparungen bei den Kosten und dem Personalaufwand sind dabei nur als Zusatzargumente zu berücksichtigen. Die Blutprobe ist ein körperlicher Eingriff. Sollte die NMR-Technik sich z. B. auch hinsichtlich des Drogennachweises als praxistauglich erweisen, wäre dies die Methode der Wahl, da die Probengewinnung der ge-

²⁵⁾ Der Anfangsverdacht ist nach 4.4.1. der Richtlinien bei entsprechenden Ausfallerscheinungen auch dann noch zu bejahen, wenn das Testergebnis weniger als 0,15 mg/l oder 0,3 ‰ beträgt.

²⁶⁾ LG Gera, DAR 1996, 156 ff.

²⁷⁾ Die Angaben von Lühmann laut BAST-Presseerklärung vom 11. 11. 2015 „bis zu 300,- €“ sind übertrieben.

²⁸⁾ Dazu de Vries, NZV 2013, 272 ff.

²⁹⁾ So schon Düntzer, VGT 2009, Tagungsband S. 143 ff.

³⁰⁾ Zur Bedeutung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes bei § 81a StPO vgl. BVerfGE 16, 194 (202); BVerfGE 17, 108 (117) und BVerfGE 27, 211 (219).

ringfügigere Eingriff ist. Das Piksen am Ohrfläppchen wäre bei den Betroffenen wohl eher akzeptabel, sodass weniger Widerstand zu erwarten ist als bei der Blutprobenentnahme mit der Spritze.

Die AAK wäre aus Gründen der Verhältnismäßigkeit für das Strafverfahren dort zuzulassen, wo sie einen gleich sicheren Beweis erbringt wie die BAK. Aus der Sicht der Polizei handelt es sich um die sogenannten eindeutigen Fälle.³¹⁾ Dieser Bereich ist aber nur schwer zu definieren. Einigkeit besteht noch weitgehend darin, dass zwei Bereiche keine eindeutigen Fälle sind:

- Wenn Nachtrunk in Betracht kommt (insbesondere in den Unfallfluchtfällen), oder
- wenn neben Alkohol auch Drogen konsumiert worden sein könnten.

Nach meiner Meinung ist auch der Bereich, der für die relative Fahruntüchtigkeit von Bedeutung ist, für die AAK nicht akzeptabel (also alles, was umgerechnet zu einer BAK von weniger als 1,1 ‰ führt). Hier ist die Rechtsprechung zur Rückrechnung zu beachten, die auf die BAK aufbaut³²⁾. Die AAK läuft der BAK hinterher und führt daher zu anderen Abbauzeiten. Die Regeln für die Hochrechnung auf den Tatzeitpunkt müssen bei einem Ausgangswert aus der AAA erst noch erforscht werden.³³⁾ Hinzu kommen Friktionen mit einer Untergrenze für die relative Fahruntüchtigkeit von 0,3 ‰³⁴⁾ und mit dem Nahedran-Argument. Das Argument besagt: Soviel näher die BAK an die 1,1 ‰ heranreicht, desto geringer sind die Anforderungen an den Beweiswert von zusätzlichen Indizien für die relative Fahruntüchtigkeit.³⁵⁾ Das ist alles nicht ohne weiteres auf die AAK übertragbar und führt zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit. Insbesondere würde auch der Arztbericht in der Hauptverhandlung als ein wesentliches Beweismittel für die Frage der relativen Fahruntüchtigkeit fehlen.³⁶⁾ Ein „Torkelbericht“ der Polizeibeamten wäre in diesem kritischen und für den Betroffenen existenziellen Bereich kein Ersatz für eine fachkundige verkehrsmedizinische Befunderhebung.³⁷⁾ Der Unterschied zwischen 1,095 ‰ und 1,1 ‰ kann für die Berufschancen eines jungen Mannes entscheidend sein.

Demnach blieben als „einfache Fälle“ nur AAK mit Werten von deutlich über 0,55 mg/l (> 1,1 ‰) für das Strafverfahren übrig.³⁸⁾ Oberhalb eines solchen Schwellenwertes entfallen irgendwann die Probleme der Rückrechnung und der relativen Fahruntüchtigkeit. Der Gesetzgeber könnte einen Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit festlegen: „In Fällen, in denen keine BAK erhoben ist, ist auch ohne weitere Beweisanzeichen fahruntüchtig, wer eine AAK von 0,6 mg/l oder mehr aufweist“.

³¹⁾ Hans lt. BAST-Presseerklärung vom 11. 11. 2015 (so wohl auch schon 2009, siehe Tagungsband VGT 2009, 152 ff.); Wendt spricht von den „zweifelsfreien Fällen“, Blutalkohol 52 (2015), 18; siehe auch die krit. Anmerkungen von Müller, Blutalkohol 52 (2015), 90 ff.

³²⁾ Zur Hochrechnung auf eine Tatzeit-BAK mit 0,1 ‰, wenn mehr als zwei Stunden zwischen Trinkende und Blutentnahme vergangen sind; vgl. BGHSt 25, 246 (249); Fischer Rdn. 19 zu 316 StGB.

³³⁾ Mußhoff, Blutalkohol 51 (2014), 315.

³⁴⁾ Krit. Janker, NZV 2001, 197 (200).

³⁵⁾ BGH, VRS 36, 174; OLG Köln NZV 1995, 454.

³⁶⁾ Düntzer, VGT 2009, Tagungsband, S. 145.

³⁷⁾ a. A. Hans, VGT 2009, Tagungsband, S. 166.

³⁸⁾ Haffner/Dettling, Blutalkohol 52 (2015), 233 ff. empfehlen aus naturwissenschaftlicher Sicht einen Grenzwert von 0,59 mg/l bzw. 1,18 ‰.

Dennoch rate ich von einem solchen Eingriff des Gesetzgebers in die Beweisführung bei § 316 StGB ab. Eine solche Regelung führt zu erheblichen Unsicherheiten. Ein solcher Grenzwert wäre auf Radfahrer nicht übertragbar, da hier derzeit ein Grenzwert von 1,6 ‰ existiert.³⁹⁾ Außerdem gibt es Probleme mit der MPU, falls dort weiter ein Grenzwert von 1,6 ‰ anzusetzen wäre.⁴⁰⁾ Mit Blick auf die MPU ist auch zu bedenken, dass bei Wegfall des ärztlichen Befundberichts wesentliche Gesichtspunkte für eine Alkoholgewöhnung bei hoher BAK nicht mehr dokumentiert werden. Angaben des Betroffenen zu zusätzlichen Medikamenteneinnahmen können auf ihre Relevanz nicht mehr zuverlässig überprüft werden und drohen somit unter den Tisch zu fallen. Schließlich ist zu bedenken, dass in der Kaskoversicherung die Leistungskürzungen an die BAK anknüpfen.⁴¹⁾

Auch hier müsste die Rechtsprechung sich neu positionieren.

Die Einführung der AAA führt somit zu einem Verlust an Rechtssicherheit. Sie wäre derzeit noch ein Stolperstein und kein Meilenstein in der Rechtsentwicklung. Außerdem ist zu bedenken: Wenn die AAA in Teilbereichen eingeführt wird, erhöht dies notwendigerweise die Anforderungen an die Anordnungscompetenz hinsichtlich der Blutproben.

Mein Fazit als Tatrichter

Die Entziehung der Fahrerlaubnis ist für den arbeitenden Normalbürger die mit Abstand schwerwiegendste Sanktion, die ihm vom Staat droht. Das kann man als Richter nur verantworten, wenn der bestmögliche Beweis für die Strafbarkeit erbracht wurde. Und der bestmögliche Beweis ist nun einmal die Blutprobe.

Anschrift des Verfassers

VRLG Hinrich de Vries
Landgericht Bonn
Wilhelmstraße 21
53111 Bonn
Email: hinrich.devries@lg-bonn.nrw.de

³⁹⁾BGHSt 34, 133 ff. (damals noch 1,7 ‰ aufgrund eines erhöhten Sicherheitszuschlags). Eine Herabsetzung des Grenzwertes wurde auf dem VGT 2015 diskutiert (Tagungsbericht in Blutalkohol 52 (2015), 93 ff.). Vgl. auch Scheffler, Blutalkohol 52 (2015), 72 ff.; Zu den aktuellen Forschungen vgl. Daldrup u. a., Blutalkohol 52 (2015), 1 ff.; Ezlan u. a., Blutalkohol 52 (2015), S. 363 ff.

⁴⁰⁾Dazu Rebler, NZV 2015, 371 ff.; vgl. VGH München DAR 2015, 35 ff. m. Anm. Ixelmeier und Koehl, DAR 2015, 607 ff. sowie die Ergebnisse des Arbeitskreises des VGT 2016.

⁴¹⁾Beispiel für diese Rechtsprechung OLG Saarbrücken NZV 2015, 539 ff.

FRANK MUBHOFF

Medizinisch-naturwissenschaftliche Aspekte

Einleitung

Unter anderem auf der 79. Konferenz der Justizminister [1] wurde formuliert: *„Die Justizministerinnen und Justizminister vermögen die von der Ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren befürwortete Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten derzeit nicht zu unterstützen. Die für die Allgemeinheit besonders gefährlichen, unter Alkoholeinfluss begangenen Straßenverkehrsstraftaten bedürfen der effektiven und konsequenten Ahndung. Ob eine solche bei teilweiser Ersetzung der Blutalkoholanalyse durch die Atemalkoholanalyse gewährleistet wäre, steht nicht mit hinreichender Sicherheit fest. In der Wissenschaft ist weiter umstritten, ob eine Atemalkoholanalyse als alleiniges Beweismittel zur sicheren Feststellung der Fahruntüchtigkeit im Sinne der einschlägigen Strafvorschriften ausreicht. Die strafrechtliche Praxis befürchtet u. a. eine erhebliche Erschwerung der forensischen Beweisführung. Sie hat sich deshalb gegen eine teilweise Ersetzung der allseits anerkannten Blutalkoholanalyse durch die Atemalkoholanalyse ausgesprochen.“*

Nicht anders lautete die nach umfassenden Diskussionen auf dem 47. Deutschen Verkehrsgerichtstag ausgesprochene Empfehlung [2]: *„...Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein geeignetes Beweismittel zur Feststellung sog. „absoluter“ Fahrunsicherheit ist. Der Arbeitskreis empfiehlt weitere umfassende Forschungsarbeit unter Einbeziehung der Rechtsmedizin, der Justiz und der Polizei.“*

Weitere umfassende Forschungsarbeiten, die zu einer anderen Auffassung hätten führen können, liegen auch seitdem nicht vor. Insofern wundern sich Experten sehr über einen Passus im Koalitionsvertrag der Großen Koalition mit dem Titel „Deutschlands Zukunft gestalten“ [3] mit dem Wortlaut: *„Bei Verkehrsdelikten streben wir an, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration auf körperliche Eingriffe zugunsten moderner Messmethoden zu verzichten. Eine Blutentnahme wird durchgeführt, wenn der Betroffene sie verlangt.“*

Es stellte sich dann heraus, dass weniger neue Messmethoden gemeint waren, sondern es sich vielmehr um ein neues Unterfangen handelt, die Atemalkoholbestimmung auch in den Bereich der Verkehrsstraftaten einzuführen. Um ein „modernes Messverfahren, zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration“ handelt es damit also in keiner Weise. Das ist falsch und irreführend!

Die Argumente *pro* und *contra* zur Einführung der Atemalkoholbestimmung im Straftatenbereich sind seit Jahren dieselben, weshalb der Verfasser dieses Artikels nur ungern seinen schon mehrmals im *Blutalkohol* erschienen Ausführungen [4, 5] einen weiteren Beitrag hinzufügen wollte. Dies geschieht auf ausdrücklichen Wunsch der Herausgeber, um den 54. Verkehrsgerichtstag in Goslar entsprechend zu dokumentieren. Überschneidungen zu vorherigen Publikationen sind unvermeidbar.

Nach der Entscheidung des BGH zur Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse im Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 24a Abs. 1 StVG) [6] kam es *in foro* in der Folge vornehmlich nur noch zu Diskussionen bei Nichterfüllen bestimmter Ausführungsbestimmungen (insbesondere Wartezeiten etc.), ansonsten erfolgte auch mit Hinblick auf die Verhältnismä-

ßigkeit (nur Ordnungswidrigkeit) eine weitgehende Akzeptanz. Diese besteht aber nicht über Bußgeldverfahren hinaus. Laut BGH-Beschluss vom 03.04.2001 wurden gerade **nicht** die Voraussetzungen festgeschrieben, „unter denen die Rechtsprechung auch die Atemanalyse als hinreichend zuverlässiges Beweismittel zur abschließenden Feststellung alkoholbedingter „absoluter“ Fahruntüchtigkeit nach § 316 StGB anerkennt“, was von Revisionsgerichten entsprechend getragen wird. Während es im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts mit der Einführung eigener AAK-Grenzwerte zur Festlegung eines Tatbestandmerkmals kam, stellt ein AAK-Wert im Verkehrsstrafrecht im Gegensatz zu einem BAK-Wert kein ausreichendes alleiniges Beweisanzeichen dar. In Sachsen-Anhalt wurde gem. Runderlass des Innenministeriums festgelegt, dass ab einem AAK-Wert von 0,8 mg/l Strafrechtsrelevanz gegeben ist und ohne BAK-Bestimmung gem. § 316 StGB Anklage erhoben werden kann [7]. Revisionsgerichte folgten dem nicht und so wurde selbst bei einer AAK von 0,94 mg/l nicht mit absoluter Sicherheit von einer BAK von mindestens 1,1 ‰ ausgegangen und vielmehr festgestellt, dass eine Verurteilung wegen § 316 StGB nicht alleine auf eine AAK gestützt werden kann [8].

Ein (teilweiser) Verzicht auf eine Blutprobe bei Verkehrsstraftaten unter Alkoholeinfluss ist aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht bzw. aus Sicht wissenschaftlicher Sachverständiger in Verkehrsstraftaten gerade in Anbetracht der hohen Ansprüche an die Beweiskraft in einem Strafverfahren nicht akzeptabel. Es würde auf ein wertvolles Beweismittel mit hoher Aussagekraft verzichtet, zusätzlich käme es in Begutachtungsfragen zu vermeidbaren Unsicherheiten und insbesondere zur Ungleichbehandlung von Betroffenen, was in verschiedenen Ausführungen zu dieser Thematik zusammengefasst wurde [u. a. 4, 5, 9, 10].

1. Wegfall eines wichtigen Beweismittels im Strafverfahren

Mit der Abschaffung der Blutprobe würde ein wichtiges und besonders sicheres und informatives Beweismaterial verloren gehen. Zum einen könnte im Falle einer Anzweiflung bei einer Atemalkoholprobe eine prinzipielle Überprüfung des Ergebnisses nicht mehr erfolgen, was bei asservierten Blutproben zwanglos möglich ist. Dieses ist zugegebenermaßen kein besonders hervorzuhebender Punkt, zählt doch ein mit dem durch die Physikalisch-technische Bundesanstalt (PTB) zugelassenen Messgerät Evidential erzielter Wert als eindeutiger Beleg. Dennoch ist zu beachten, dass Nachuntersuchungen bei Zweifeln am technischen Zustand des Atemalkoholgerätes oder Zweifeln bezüglich des Einhaltens von physiologisch notwendigen Wartezeiten nicht zu praktizieren sind. In diesem Zusammenhang ist besonders kritisch auf eine Publikation aus Reihen der Polizei selbst hinzuweisen. Bei Auswertung von Ordnungswidrigkeits-Anzeigen in den Jahren 2006-2009, bei denen eine Atemalkoholmessung mit dem Dräger Evidential 7110 vorgenommen wurde, zeigte sich, dass in 20 bzw. 40 % der Fälle Fehler bei der Wartezeit bzw. Kontrollzeit „zu Verwertungsverboten geführt haben bzw. jederzeit hätten dazu führen können“ [11]. Es sei sogar in über 50 % der Fälle mindestens ein Fehler festzustellen gewesen, was insofern zu relativieren ist, als dass es sich dabei häufig um fehlende oder ungenügende Dokumentationen handelte, die nicht zwangsläufig auf eine fehlerhafte Durchführung schließen lassen. Inwieweit das zu einer Nichtverwertbarkeit geführt hat, ist nicht mitgeteilt worden, u. U. wird es in einem OWi-Verfahren derzeit auch nicht zwingend von Juristen darauf angelegt. Anders wird dieses bei Strafverfahren aussehen. Will man sich das bei der Verfolgung eines kriminellen Vergehens erlauben? Die Aufarbeitung solcher Män-

gel wird jedenfalls mit erheblichem Zeit- und Kostenaufwand verbunden sein. Polizeibeamte, die eigentlich zeitlich entlastet werden sollen, würden verstärkt als Zeugen in Amtsgerichtssälen auftreten müssen.

Ein aus sachverständiger Sicht weiterer kritischer Punkt ist die Tatsache, dass bei einer AAK-Bestimmung die Möglichkeit einer Überprüfung der sicheren Identität eines Betroffenen mittels DNA-Untersuchung entfällt. Bei polizeilichen Überprüfungen muss die Identität eines Betroffenen festgestellt werden; im Falle einer Atemalkoholmessung mit dem Dräger Evidential 7110 werden Personendaten sogar in das Gerät eingegeben. Probleme entstehen insbesondere dann, wenn keine oder nicht die eigenen Ausweispapiere mitgeführt oder eingesehen werden. Des Weiteren kann es zu Fehlern bei der Eingabe von Personaldaten kommen (insbesondere bei gleichzeitiger Vorführung mehrerer Personen). In der oben erwähnten polizeilichen Auswertung ist z. B. von Fällen die Rede, in denen bei einem 24- und 26-Jährigen ein Alter von 94 bzw. 96 Jahren eingegeben wurde [11]. Da das Messgerät anhand des Alters berechnet, welches Atemvolumen für eine beweissichere Analyse benötigt wird und dies indirekt Einfluss auf das Messergebnis hat, sind Messergebnisse in solchen Fällen nicht mehr verwertbar. Bekannt geworden sind auch Fälle, bei denen das Alter bewusst heraufgesetzt und damit das notwendige Atemvolumen herabgesetzt wurde, um Angetrunkenen überhaupt eine AAK-Messung zu ermöglichen, die sonst nicht in der Lage gewesen wären, das Gerät ausreichend zu beatmen.

Derzeit kommt es gerade bei Strafverfahren in der Praxis im weiteren Verfahrensgang zumindest in Einzelfällen immer wieder zu Einlassungen, man sei gar nicht gefahren oder man habe keine Probe abgegeben. Im weiteren Verlauf kann im Fall einer Atemalkoholbestimmung lediglich auf Zeugenaussagen (der Polizeibeamten) zurückgegriffen werden, die i. d. R. nur auf die Aktenlage Bezug nehmen. Diese Problematik wird von Seiten der Befürworter der AAK-Messung deutlich heruntergespielt, denn die sichere Identität werde doch anhand von Ausweispapieren überprüft [12]. Was aber, wenn jemand nicht die eigenen, sondern die eines ähnlich aussehenden Verwandten oder Bekannten mit sich führt? Eindeutig beweissicher ist die Identität allein anhand von Papieren bestimmt nicht festzustellen.

In einer aktuelleren Hamburger Studie wurde dargestellt, dass bei 1.000 bis 2.000 Blutentnahmen mit einer Nichtidentität zu rechnen ist und in 45,2 % dieser Fälle tatsächlich eine Nichtidentität festgestellt wurde [13]. Auf eine vergleichbare Zahl kam ganz aktuell eine Düsseldorfer Studie [14]. Auch wenn es sich derzeit bei Kenntnis der technischen Möglichkeiten bzgl. einer DNA-Analytik um Einzelfälle handelt, ist ein entsprechendes Einlassungsverhalten bei fehlender Möglichkeit einer Überprüfbarkeit – gerade in Anbetracht der bei einem Strafverfahren im Vergleich zu einem Ordnungswidrigkeitsverfahren drohenden Folgen – vermehrt zu erwarten. Abhilfe könnte geschaffen werden, würde man eine Speichelprobe (z. B. Mundstück) oder zumindest einen Fingerabdruck asservieren.

Ein besonders wichtiger Aspekt ist die mögliche Überprüfung einer zusätzlichen Aufnahme weiterer zentral wirksamer Mittel (Drogen, Medikamente) im Blut eines Verkehrsteilnehmers in einer gelagerten Blutprobe. Nicht selten ergeben sich entsprechende Hinweise oder Verdachtsmomente erst im Nachgang bzw. fallen dann Diskrepanzen zwischen einem Alkoholbefund und der Symptomatik eines Betroffenen auf. Folgeuntersuchungen werden i. d. R. von Staatsanwaltschaften oder z. T. auch von Gerichten erteilt. Die Erkennung drogen-/medikamentenbeeinflusster Kraftfahrer im Straßenverkehr ist nach wie vor problematisch. Zwar hat sich die Aufklärungsrate bedingt durch polizeiliche Schulungs-

maßnahmen deutlich erhöht, jedoch hängt es nach wie vor an der Erfahrung (und der Schulung) der einzelnen Beamten. Auch Drogenschnellteste vor Ort auf Schweißbasis, an Urin oder an Speichelflüssigkeit sind nach wie vor nicht verlässlich und erfassen per se nur eine kleine Zahl möglicher relevanter Substanzen. Zudem besteht schon jetzt regional das Problem, dass aus Kostengründen und Gründen des Aufwandes bei Vorliegen einer alkoholbedingten „absoluten Fahrunsicherheit“ auf zusätzliche Untersuchungen verzichtet wird oder zumindest nicht auf alle relevanten Substanzklassen analysiert werden soll. Daher ist die Gefahr eines Rückganges der Verfolgung entsprechender Fälle zu befürchten und aus dem benachbartem Ausland liegen warnende Beispiele vor (z. B. Österreich mit vergleichsweise sehr geringer Fallzahl von Drogen im Straßenverkehr [15]).

Ein weiteres sehr relevantes Problem stellen sog. Nachtrunkeinlassungen dar, d. h. ein Betroffener gibt – häufig auch erst wieder im Nachgang zu einem Geschehen – an, er habe zwischen Fahrt und Eintreffen der Polizei bzw. der Probenahme (auch Fälle eines Nachtrunkes im Polizeiwagen oder auf der Polizeiwache werden angegeben) Alkohol konsumiert. Am gelagerten Blut besteht die Möglichkeit, eine Begleitstoffanalyse vorzunehmen und somit die Trinkangaben eines Betroffenen zu überprüfen. Bei Verzicht auf eine Blutprobe würde man sich eines wichtigen Beweismittels entledigen. Dem wird zwar entgegen gehalten, dass man die AAK-Bestimmung sowieso nur in Fällen zum Tragen bringen möchte, in denen Fahrer direkt als solche angetroffen und ab dann unter Beobachtung stehen. Das würde aber insbesondere dann ein Problem, wenn bei Anwendung auf höhere Alkoholisierungsgrade die Beobachtungszeit bis zur AAK-Messung deutlich angehoben werden muss. Dann wären Beamte 1-2 Stunden gebunden.

Zu erwähnen wäre noch, dass Ergebnisse einer Begleitstoffanalyse auch zu einer Überprüfung von Trinkgewohnheiten herangezogen werden können (z. B. langzeitige Alkoholisierung, Untersuchung auf Alkoholmarker, Schlussturztrunk).

Aber auch bei einer verwaltungsrechtlichen Überprüfung der Fahreignung kann eine anlassbezogen gewonnene Blutprobe von Bedeutung sein und den Betroffenen ggf. entlasten. Bei der Überprüfung der Fahreignung ist eine sog. Veränderungsdiagnostik von Relevanz, d. h. eine Reduktion des Trinkverhaltens seit dem Vorfall ist zu belegen. Dazu können alkoholisiert angetroffene Kraftfahrer nach Rücksprache mit der Staatsanwaltschaft, die über die Deliktblutprobe verfügt, auf eigene Kosten eine Untersuchung auf Alkoholmarker durchführen lassen und mit Folgeuntersuchungen ggf. eine Veränderung zeitnah zum Delikt belegen, was die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis erleichtern kann. Auch dieser Aspekt scheint von Befürwortern der AAK-Messung nicht verstanden zu werden, die von einer ungesetzlichen Ausspähung und einer Verletzung von Persönlichkeitsrechten Betroffener sprechen [12]. Selbstverständlich ist nicht angedacht, solche Untersuchungen grundsätzlich durchzuführen. Aber gerade auf Wunsch Betroffener kann eine damit zu belegenden Veränderung des Trinkverhaltens zu einer beschleunigten Wiedererteilung der Fahrerlaubnis führen und ist somit günstig für sie selbst. Eine Beauftragung läuft auf Wunsch des Betroffenen, wobei er bei der zuständigen Staatsanwaltschaft die Freigabe seiner Blutprobe zu beantragen hat.

Solche weiterführenden Untersuchungen werden aber ggf. auch von erfahrenen Staatsanwälten oder Richtern im Rahmen eines Strafverfahrens in Auftrag gegeben, wenn es bei der Überprüfung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit um das Alkoholkonsumverhalten einer Person geht. Der Verfasser wurde im Vorfeld einer mündlichen Hauptverhandlung

schon oftmals mit entsprechenden Untersuchungen (insbesondere Methanolbestimmung) beauftragt.

Letztendlich kann zu einem möglichen Beleg und oder zur Abschätzung eines einige Stunden vorangegangenen Alkoholkonsums bei aktueller Alkoholfreiheit eine Analyse auf Ethylglucuronid im Blut in Strafverfahren von Interesse sein [16].

2. Wegfall einer unabhängigen Beurteilung des psychophysischen Leistungsbildes

Beim Wegfall einer Blutprobe steht ein ärztlicher Untersuchungsbericht mit kompetent erhobenem psychophysischen Leistungsbild durch eine polizeiunabhängige Person nicht mehr zur Verfügung. Ein solcher Untersuchungsbericht bildet aber bei vielen Fragestellungen eine Grundlage für eine weiterführende Begutachtung und ist z. B. maßgeblich bei der Beurteilung einer möglichen relativen Fahrunsicherheit. Zudem ist häufig ein fließender Übergang in der Art gegeben, dass in einigen Fällen auch die strafrechtliche Verantwortlichkeit eines Betroffenen zu prüfen ist. Hier ist ein Alkoholwert nur ein Indiz, besonders relevant ist das Leistungsverhalten eines Betroffenen im jeweiligen Einzelfall und gerade bei deutlicheren Intoxikationen ist dann ein ärztlicher Untersuchungsbericht nicht durch Berichte medizinischer Laien zu ersetzen. Im Vergleich zu einem Ordnungswidrigkeitsverfahren ist bei einem Strafverfahren auch hier wiederum auf die Verhältnismäßigkeit und die möglichen Folgen für einen Betroffenen hinzuweisen. Auf die Bedeutung einer Untersuchung unabhängig vom Polizeiapparat wies u. a. DENCKER eindrucksvoll aus juristischer Sicht hin und stellte es auch als wichtig heraus, dass Analysen polizeiunabhängig vorgenommen werden [17].

In Diskussionen mit Ärzten, die für forensisch indizierte Blutentnahmen zur Verfügung stehen, zeigt sich, dass bei einem größeren Wegfall von solchen Blutentnahmen bedingt durch den Einsatz der AAK-Bestimmung im Straftatbereich der Erhalt der bestehenden Strukturen gefährdet sein kann; zu einer mangelnden Bereitschaft kommt mit der Zeit dann eine fehlende Erfahrung.

3. Vergleich der Messtechnik und Qualitätssicherung

Ohne Zweifel ist das in Deutschland für die Atemalkoholbestimmung im Ordnungswidrigkeitsbereich eingesetzte Gerät Dräger Evidential 7110 bzgl. seiner messtechnischen Zuverlässigkeit als hervorragend geeignet anzusehen [18]. Auch das Nachfolgemodell Dräger Alcotest 9510 DE wird dem nicht nachstehen [19].

So sind z. B. Verfälschungen der AAK durch ethanolhaltige Medikamente bzw. Inhalationssprays, Mundspüllösungen oder Mundgele i. d. R. auszuschließen, da es bei einer Aufnahme im engen zeitlichen Zusammenhang mit der AAK-Messung zu Fehlermeldungen des Gerätes kommt („Interferenz“ oder „Differenz der Einzelwerte“) und kein gültiges Endergebnis herausgegeben wird. Einige Arbeitsgruppen untersuchten intensiv den Einfluss der Außentemperatur und alveolären Kontaktzeit durch Hypo- und Hyperventilation als mögliche Faktoren, welche die AAK beeinflussen können [20]. Das Dräger Alcotest Evidential 7110 berücksichtigt derzeit wohl als einziges AAK-Messgerät die Abhängigkeit der Löslichkeit des Alkohols von der Temperatur in der Atemluft, indem rechnerisch eine Korrektur auf eine Standardtemperatur von 34 °C vorgenommen wird. Es wurde allerdings nachgewiesen, dass der Einfluss der Atemtechnik zwar deutlich reduziert, aber nicht völlig aufgehoben wird (Hyperventilation von – 11 % auf – 2 % und Hypoventilation von + 13 % auf + 7 %) und bei Hypoventilation die Höhe der AAK-Abweichung signifikant mit

der Hypoventilationsdauer korreliert [21]. Eine Hyperventilation ist dagegen von untergeordneter Bedeutung.

Bzgl. der Präzision der AAK-Messung müssen kritische Anmerkungen getroffen werden. Die Präzisionsangaben des Herstellers des Dräger Alcotest Evidential 7110 betragen: $< 0,006$ mg/l für Konzentrationen bis $0,40$ mg/l und $< 1,5$ % für Konzentrationen zwischen $0,40$ und $1,00$ mg/l. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass es sich lediglich um die Wiederholpräzision mit technischen Prüfgasen handelt und eine solche Präzision nicht in realen Trinkversuchen erreicht wird [22]. HAFFNER et al. [23] fanden bei einem Vergleich der Messpräzision bei AAK- und BAK-Bestimmungen in einem wissenschaftlichen Trinkversuch bei einer niedrigeren AAK zwischen $0,20$ und $0,30$ mg/l und auch bei einer AAK zwischen $0,35$ und $0,40$ mg/l keine signifikanten Unterschiede zur BAK-Bestimmung. Bereits bei einer AAK zwischen $0,50$ und $0,60$ mg/l wurden dagegen hochsignifikante Unterschiede (AAK-VK: $2,29$ %; BAK-VK: $1,35$ %) festgestellt. Auf Nachfrage konnten für das neue Dräger 9510 DE keine verbesserten Präzisionsdaten auch bei höheren Atemalkoholkonzentrationen vorgestellt werden [19]. Es wird vielmehr darauf verwiesen, dass schließlich die PTB das Gerät zugelassen habe und sich dadurch weitere Diskussionen erübrigen würden, da eine regelkonforme Messung vorgenommen werde. Auch sei bei der AAK-Messung ja kein Sicherheitszuschlag inkludiert. Dies ist aber falsch, wenn man einen Konversionsfaktor zur Blutalkoholbestimmung festlegt, bei der der Sicherheitszuschlag bei den Grenzwerten berücksichtigt wurde. Damit wurde der Sicherheitszuschlag bei der BAK-Bestimmung zumindest indirekt auf die AAK-Bestimmung übertragen, obwohl die Datenlage dies nicht hergibt. Die Arbeitsgruppe um HAFFNER beschäftigte sich mit einer naturwissenschaftlichen Herleitung eines möglichen AAK-Grenzwertes im Verkehrsstrafrecht unter Berücksichtigung eines ggf. verlässlichen Konversionsfaktors bei einer Wartezeitverlängerung auf mindestens zwei Stunden unter Berücksichtigung der Präzisionsdaten und des bei der BAK-Bestimmung angewandten Sicherheitszuschlages. Dazu und zu daraus resultierenden Problemen wird auf entsprechende Arbeiten verwiesen [24, 25].

Aus forensischer Sicht sei auf einen weiteren kritischen Punkt bzgl. der Qualitätssicherung bei der AAK-Bestimmung hingewiesen. Im Gegensatz zu den äußerst aufwendigen Qualitätskontrollmaßnahmen bei der forensischen Blutalkoholbestimmung erfolgt bei der Atemalkoholmessung mit dem Dräger Alcotest Evidential 7110 oder 9510 DE lediglich eine halbjährlich stattfindende Eichung des Messgerätes, eine Kontrolle während der Dauer des Einsatzes – wie in anderen Ländern (z. B. Niederlande) nicht unüblich – findet nicht statt. Zwar ist das Messgerät durch die PTB als eichfähig zugelassen und muss nur alle sechs Monate von einem staatlichen Eichamt geeicht und versiegelt werden, so dass die derzeitige Vorgehensweise zweifellos *lege artis* ist. Eichfähigkeit bietet aber nicht zwanglos Sicherheit gegenüber plötzlich auftretenden und nicht ohne weiteres erkennbaren Fehlern. Daher wäre es zu begrüßen, wenn arbeitstägliche Kontrollen auch bei einer AAK-Bestimmung dokumentiert werden könnten oder zumindest bei einer erneuten Eichung die Ergebnisse einer Funktionsüberprüfung festgehalten würden. Es ist nämlich derzeit nicht nachvollziehbar bzw. dokumentiert, ob bei einer erneuten Eichung auch eine Justierung des Messgerätes erforderlich war bzw. in welchem Ausmaße. Andererseits würde dieses natürlich im Falle einer größeren Abweichung zu erheblichen juristischen Problemen bei den im letzten Eichintervall abgeschlossenen Fällen führen, was wohl nicht erwünscht ist.

Laut Aussage der Firma Dräger wurden zumindest in der Einführungsphase des Dräger Alcotest Evidential 7110 die Werte von Funktionsüberprüfungen vor einer Eichung aufgezeichnet, was im weiteren Verlauf eingestellt worden sei. Dies sollte aus forensischer Sicht wieder aufgenommen werden. Schließlich werden auch bei anderen Messgeräten (z. B. zur Geschwindigkeitsmessung) sog. Lebensakten oder Lastenhefte geführt.

4. Fehlende Konvertierbarkeit von AAK- und BAK-Messwerten und Ungleichbehandlung Betroffener

Forensisch ist die Umrechnung von Atemalkohol- in Blutalkoholwerte problematisch. Unbestritten ist eine exakte Umrechnung nicht möglich, vielmehr wird angenommen, dass jedem AAK-Wert eine „gewisse Bandbreite von BAK-Werten“ entsprechen kann [26, 27]. Unter Berücksichtigung der maximal zulässigen Abweichungen der AAK-Messung nach SCHOKNECHT [28] und der BAK/AAK-Umrechnungsfaktoren nach BRACKEMEYER & SCHOKNECHT [29] wurden seinerzeit Empfehlungen zur Umrechnung der AAK auf eine BAK aufgestellt, wobei einer AAK jeweils ein erheblicher BAK-Bereich zuzuordnen war, da alle Parameter entsprechend der Fragestellung jeweils zugunsten eines Betroffenen zu berücksichtigen sind [30]. Folgt man diesen Empfehlungen, so wäre z. B. einer AAK von 0,55 mg/l eine Mindest-BAK von 0,83 Promille und eine maximale BAK von 1,45 Promille zuzuordnen. Eine erschreckende Bandbreite, bezieht man dies auf jeden Einzelfall!

In verschiedenen Untersuchungen wurden je nach Studienbedingungen und Umgebungssituation Konversionswerte von Q (BAK_{ven}/AAK) zwischen 0,74 und 3,29 bestimmt sowie Mittelwerte von 2,16 bis 2,27 [31-37]). Der im Ordnungswidrigkeitsbereich verwendete Umrechnungsfaktor von $Q = 2$ ist willkürlich festgelegt und liegt per se schon einmal 5 % unter dem häufig unterstellten Wert von 2,1. Wie MAATZ zusammengefasst hat, ist dies seinerzeit nur deshalb geschehen, damit Personen, die sich einer AAK-Bestimmung unterziehen, nicht gegenüber Personen benachteiligt sind, bei denen eine BAK-Bestimmung durchgeführt wird [38]. Die Akzeptanz der Atemalkoholanalyse sollte in der Öffentlichkeit erhöht werden, indem Personen, die sich der AAK-Bestimmung unterziehen, eine Besserstellung gegenüber denjenigen erfahren, die der BAK-Bestimmung unterworfen werden. Man griff auf einen Konversionsfaktor Q von 2 zurück, damit beim Vorliegen einer BAK, die einem BAK-Grenzwert entspricht, die Wahrscheinlichkeit 75 % beträgt, dass der gleichzeitig gemessene AAK-Wert unter dem ausgewählten AAK-Grenzwert liegt. Nach den Ausführungen von MAATZ ist die Wahrscheinlichkeitsvorgabe von 75 % für die Anwendung des Ordnungswidrigkeitstatbestandes des § 24a Abs. 1 StVG als ausreichend anzusehen (Verhältnismäßigkeit, da kein kriminelles Unrecht), genüge aber nicht für die Übertragung auf die Voraussetzungen absoluter Fahrunsicherheit nach § 316 StGB.

In der sog. „Länderstudie 2006“ wird als bedeutsam erachtet, dass der Konversionsfaktor Q in 95 % der (ausgewerteten) Fälle bei über 2 lag und bei Anwendung eines entsprechenden Konversionsfaktors der BAK-Wert in mehr als 90 % der Fälle höher als der zugehörige AAK-Wert war, womit die „Anforderungen des BGA-Gutachtens hinsichtlich 75 % Überschreitung übertroffen würden“ [34]. Dabei wird im Gegensatz zu den Ausführungen von MAATZ ohne weitere Begründung einfach unterstellt, dass der vom BGH aufgestellte Wert von 75 % auch für den Straftatbereich gefordert werde.

Neben oben angeführten Beobachtungen an Realfällen zeigten WEHNER et al. [39] in einer pharmakokinetischen Modellrechnung auf, dass der BAK_{ven}/AAK -Konversionsfak-

tor Q während des Verlaufs einer Ethanolbelastung keinesfalls konstant ist, worauf auch schon einige experimentelle Studien hinwiesen [40-42]. Der Quotient steigt mit zunehmenden Zeiten stark an, bleibt ab etwa 100 bis ca. 300 min nach Trinkende auf einem Niveau zwischen 2,1 und 2,3, um dann wieder erneut stark anzusteigen. Es ist also klar ersichtlich, dass in der Resorptionsphase die AAK vergleichsweise deutlich größer ist als die venöse BAK, in der späteren Eliminationsphase physiologischer Weise die AAK im Vergleich immer kleiner ist als BAK_{ven} . Werden in der Wehnerschen Modellrechnung die entsprechenden Schwankungsbreiten verschiedener Parameter berücksichtigt, so schwankt Q selbst im Plateaubereich zwischen 1,75 und 2,5. Für die gesamte Expositionszeit müsse nach WEHNER eine Varianz von Q mit ca. 1-3 angenommen werden, weshalb selbst grobe Abschätzungen bei Umrechnung einer AAK in eine BAK als obsolet zu verwerfen seien. Aufbauend auf den Ausführungen von WEHNER wurde ein Berechnungsmodell für intraindividuell-situative BAK_{ven}/AAK -Konversionsfaktoren zumindest in der postresorptiven Eliminationsphase als standardisiertes Verfahren vorgeschlagen [43, 44]. Eine Konzentrationsabhängigkeit von Q wurde auf Basis von österreichischen Routinefällen von PAVLIC et al. demonstriert [45].

Die Problematik der deutlichen Überhöhung der AAK im Vergleich zur BAK in der Resorptionsphase wurde – wie angesprochen – mehrfach experimentell belegt. SCHUFF et al. fanden nach moderater Alkoholbelastung 20 min nach Trinkende Konversionsfaktoren Q zwischen 1,075 und 2,227 (MW 1,707) und in einem Viertel der Fälle hatte die AAK einen für den Ordnungswidrigkeitsbereich relevanten Grenzwert von 0,25 mg/l erreicht, wohingegen die BAK unter 0,5 ‰ lag [46]. Es wurden Differenzen zwischen der BAK und umgerechneter AAK von mehr als 0,1 ‰ in 30,6 % der Fälle festgestellt. Bei weiteren Trinkversuchen mit Berechnung einer Gipfelkonzentration von etwa 0,8 ‰ bei einer zwei-stündigen Trinkzeit wurden real maximale BAK-Werte etwa 30 min nach Trinkende und maximale AAK-Werte etwa 15 min nach Trinkende erreicht [47]. Die BAK_{ven}/AAK -Konversionsfaktoren Q zeigten in der Anflutungsphase niedrige Werte mit hohen Schwankungsbreiten ($Q_{0,25A} = 1,685 \pm 0,348$), die bis zu den Gipfelbereichen unter Einengung der Schwankungsbreiten anstiegen. Bei Erreichen des AAK-Kurvengipfels lag Q noch deutlich unter 2 ($Q_{AAKmax} = 1,895 \pm 0,236$) und bei Erreichen des BAK-Kurvengipfels im Mittel bei 2 ($Q_{BAKmax} = 2,045 \pm 0,147$). Zwanzig Minuten nach Trinkende (Wartezeit bei AAK-Messungen) hatten erst knapp 40 % der Probanden ein $Q \geq 2$ erreicht, in 8,4 % der Fälle blieb Q selbst während der Eliminationsphase unterhalb von 2. Somit wurde eindeutig belegt, dass bei AAK-Bestimmungen, die zu früh nach Trinkende durchgeführt werden, durch relative Überhöhungen im Bereich des Kurvengipfels ungerechtfertigte Belastungen von Probanden im Vergleich zur BAK zu erwarten sind. Von den Autoren wird ausgeführt: „Es scheint erforderlich, in Anlehnung an den rückrechnungsfreien Zeitraum bei der forensischen Pharmakokinetik der BAK einen Mindestabstand der AAK-Messung für die forensische Pharmakokinetik des Alkohols einzuführen, dessen Länge sich am Beginn der linearen AAK-Eliminationskinetik orientieren sollte.“

Für die AAK-Analyse ist also nicht nur eine derzeit bei 20 min liegende Wartezeit zwischen Trinkende und der Messung einzuhalten, um eine Beeinflussung der Messwerte durch Mundrestalkohol zu vermeiden. Zu berücksichtigen ist vielmehr, dass überhöhte AAK-Werte generell in der Resorptionsphase auftreten können. Um eine ungerechtfertigte Benachteiligung durch die AAK-Messung während einer möglichen oder tatsächlichen Anflutungsphase zu vermeiden, wird empfohlen, ggf. Abschlüsse in Abhängigkeit von

Trinkangaben zu berücksichtigen oder besser die Wartezeit bzw. sogar Beobachtungszeit auf mindestens 60 (oder sogar 120) min ab der Kontrollzeit anzuheben [46,48].

In der bereits angesprochenen „Länderstudie 2006“ [34] findet sich eine interessante Abbildung, die eine Ungleichbehandlung von Personen, die sich einer AAK- oder BAK-Bestimmung unterziehen, eindrucksvoll belegt und hier doch auch nochmals aufgegriffen wird (Abb. 1).

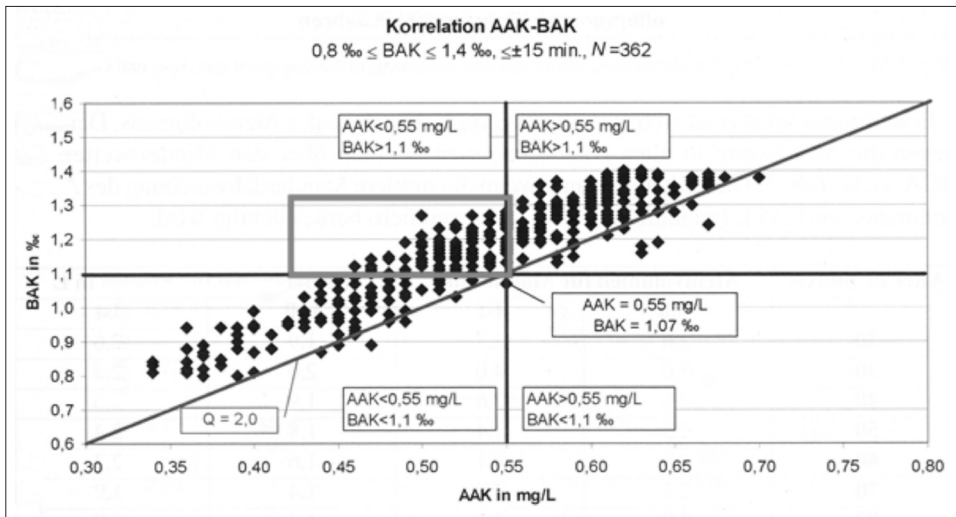


Abb. 1: Korrelation zwischen BAK und AAK im grenzwertigen Bereich von 1,1 ‰ bzw. 0,55 mg/l [21]. Im linken oberen Quadranten extra abgesetzt finden sich falsch-negative Fälle mit einer AAK < 0,55 mg/l bei einer BAK > 1,1 ‰. Daten aus der „Länderstudie 2006“ [34].

In einer sog. Vier-Felder-Tafel wurden im Bereich der Grenzwerte jeweils die Fälle zusammengeführt, in denen eine BAK < 1,1 ‰ und AAK < 0,55 mg/l (unten links) und eine BAK > 1,1 ‰ und AAK > 0,55 mg/l (oben rechts) ermittelt wurde, d. h. wo sich die Ergebnisse der beiden unterschiedlichen Bestimmungsmethoden entsprechen. Hier sollten sich möglichst alle Fälle wieder finden. Dazu kann es zu Fällen kommen, in denen die AAK > 0,55 mg/l und die BAK < 1,1 ‰ liegt (unten rechts) und ebenso die AAK < 0,55 mg/l und die BAK > 1,1 ‰ (oben links). Es zeigt sich, dass es in der entsprechenden Auswertung praktisch keinen Fall mit einer AAK > 0,55 mg/l und einer BAK < 1,1 ‰ gab, seltsamer Weise also keine Fälle auftraten oder berücksichtigt sind, bei denen sich der Proband in der Resorptionsphase befand. In der Länderstudie findet sich aber gerade eine Häufung von Fällen mit einer AAK < 0,55 mg/l, bei denen auf Grundlage der BAK doch eine absolute Fahrunsicherheit festgestellt wurde. Man kann ohne weiteres von falsch-negativen Fällen sprechen, die in Abbildung 1 nochmals per Kasten abgesetzt sind und einen nicht geringen Anteil an den Gesamtfällen einnehmen. Anders als von manchen Stellen ausgeführt, ist es derzeit an vielen Standorten durchaus üblich, dass in Fällen mit einer AAK im Vortest ab beispielsweise 0,45 mg/l durchaus eine Blutentnahme vorgenommen und durch Bestimmung einer BAK > 1,1 ‰ in einer Vielzahl ein Tatbestand einer absoluten Fahrunsicherheit festgestellt wird, was bei einer reinen AAK-Bestimmung nicht der Fall gewesen wäre. Bei einer reinen AAK-Bestimmung wäre also häufig nur von einem Ordnungswidrigkeitstatbestand auszugehen, wohingegen bei einer BAK-Bestimmung ein Straftatbestand mit

viel erheblicheren Folgemaßnahmen für Betroffene erfüllt wäre. Dies belegt eindrucksvoll die Bevorteilung von Personen, die sich einer AAK-Bestimmung unterziehen, was im Sinne einer Gleichbehandlung nicht als akzeptabel erscheinen kann. Zudem kann es nicht im Sinne einer erhöhten Verkehrssicherheit sein – dies wird von Befürwortern zur Einführung der AAK-Bestimmung auch im Straftatbereich angeführt –, wenn nach augenblicklicher Verfahrensweise potentielle Straftäter nicht mehr als solche festgestellt werden. Auf Grundlage von Vier-Felder-Tafeln kann man Aussagen zur Spezifität und Sensitivität und ggf. zum positiven prädiktiven Wert eines Verfahrens treffen. Legt man die BAK-Bestimmung mit einem Grenzwert von 1,1 ‰ als Standard zugrunde, dann wäre bei einer AAK-Bestimmung mit einem Grenzwert von 0,55 mg/l bei Verwendung eines Konversionsfaktors von 2 von einer hohen Spezifität (kein Erfassen von negativen Fällen, d. h. von Fällen mit BAK < 1,1 ‰) der AAK-Messung im grenzwertigen Bereich auszugehen, die Sensitivität (tatsächliches Erfassen möglichst aller Fälle mit BAK \geq 1,1 ‰) wäre dagegen als schlecht zu bezeichnen. In der Länderstudie wird ausgeführt, dass die sog. Überschreitungswahrscheinlichkeit bei $Q = 2$ bei sogar 95 % liege, gemeint ist, dass in 95 % der Fälle die BAK oberhalb der (umgerechneten) AAK lag. Im Umkehrschluss bedeutet das natürlich auch, dass in 95 % der Fälle Personen, die sich einer BAK-Bestimmung unterziehen, denen, die sich einer AAK-Messung unterwerfen, schlechter gestellt sind!

Zu beachten ist, dass bei höheren BAK-Werten, mit zunehmendem Alter sowie bei Krankheiten Personen erfahrungsgemäß häufiger nicht mehr in der Lage sind, eine Atemalkoholprobe abzugeben. Bei möglichen Benachteiligungen oder Bevorteilungen müssten Probanden von vorneherein auf eine Wahlmöglichkeit zwischen einer Blut- oder Atemalkoholmessung mit entsprechenden Vor- und Nachteilen hingewiesen werden. Es kann bei authentischen Fällen mit mehreren Fehlversuchen einer AAK-Bestimmung auch zu erheblichen Zeitverlusten kommen, bis man sich zur alternativen Blutentnahme entscheidet, was für die Beweislage und Begutachtungsfragen von Nachteil ist (Alkoholabbau über diesen Zeitraum).

Letztendlich seien Gedanken von SCHEFFLER aufgegriffen, der folgende Fallkonstellationen zur Diskussion stellte [49]: Bei einem Verkehrsteilnehmer wird eine AAK von 0,60 mg/l ermittelt, daraufhin veranlasst er selbst unmittelbar eine BAK-Bestimmung und es wird ein BAK-Wert von 1,00 ‰ ermittelt. Wird das Gericht argumentieren, dass er „leider Pech“ gehabt habe, da er auch die AAK hat messen lassen? In einem anderen Fall kann eine AAK knapp unter 0,55 mg/l ermittelt worden sein, aber da die Polizei von einer „gewissen Bandbreite“ ausgeht, besteht ein genügender Anfangsverdacht zur Entnahme einer Blutprobe, deren Analyse ohne weiteres zu einem Wert \geq 1,1 ‰ führen kann.

5. Keine gesicherte Datenlage zur Berechnung von Alkoholkonzentrationen auf Grundlage einer AAK

Wissenschaftlich vertretbare und rechtlich relevante Berechnungen der Blutalkoholkonzentrationen aus Trinkmengen, von Trinkmengen aus der BAK und insbesondere Rückrechnungen auf den Tatzeitpunkt beruhen sämtlich auf Erfahrungen mit dem Blutalkohol und sind auf Atemalkohol nicht direkt übertragbar. Die Mehrzahl der Beurteilungen von alkoholisierten Zuständen beruht auf der allein repräsentativen BAK, weil nur diese mit dem Bestand an Alkohol im Körper bzw. im Körperwasser in unmittelbarer Beziehung steht. Entsprechende umfassende wissenschaftliche Studien zum Atemalkohol liegen noch nicht in ausreichender Zahl vor.

Im Gegensatz zum Blutalkohol existieren noch keine allgemein anerkannten Vorgehensweisen bei einer Rückrechnung der Alkoholkonzentration auf Grundlage von Atemalkoholmessungen. JAUCHAU et al. bestimmten bei einer geschlechtsunabhängigen Auswertung eine Eliminationsgeschwindigkeit von $0,079 \pm 0,0195$ mg/l/h [50]. JONES & ANDERSSON ermittelten für insgesamt 9 Frauen eine AAK-Eliminationsrate von $0,086 \pm 0,011$ mg/l/h und für 9 Männer von $0,075 \pm 0,006$ mg/l/h [51]. In einer umfassenderen Studie mit 81 Frauen und 96 Männern in der sicheren postabsorptiven Eliminationsphase verfolgten DETTLING et al. die Eliminationskinetik der AAK im Vergleich zur BAK [52]. Es wurde in Übereinstimmung mit anderen Arbeitsgruppen nachgewiesen, dass die AAK-Messwerte analog zu den BAK-Werten quasi an eine lineare Funktion anzupassen waren [20, 23, 51, 53]. Die Eliminationsraten der AAK wie auch der BAK lagen in der Studie von DETTLING bei Frauen mit $0,092 \pm 0,014$ mg/l/h bzw. $0,188 + 0,031$ g/kg/h signifikant höher als bei Männern mit $0,080 \pm 0,014$ mg/l/h bzw. $0,168 \pm 0,031$ g/kg/h. Diese Beobachtungen wurden durch weitere Untersuchungen gestützt [54, 55] und so schlugen DETTLING et al. für eine Rückrechnung der Alkoholkonzentration auf Basis einer AAK geschlechtsabhängig einen Bereich zwischen 0,061 bis 0,124 mg/l/h für Frauen sowie zwischen 0,049 und 0,112 mg/l/h für Männer vor [56]. Vorschläge für ein rückrechnungsfreies Intervall in Analogie zum Blutalkohol wurden für den Atemalkohol noch nicht postuliert, so dass hier ebenfalls noch Forschungsbedarf gegeben ist.

Aufbauend auf ersten Resultaten zur Rückrechnung und weiter vorzunehmenden Studien müsste es dann zu einer Festlegung eines rückrechnungsfreien Intervalls sowie maximaler und minimaler AAK-Rückrechnungswerte für die Begutachtung *in foro* kommen, wobei sich u. U. abzeichnet, dass auch die BAK-Rückrechnungswerte neu zu kalkulieren sind. Dabei sind dann ggf. jeweils Geschlechtsunterschiede und erhöhte Abbauraten mit einzubeziehen. Als Ursache für Geschlechtsunterschiede werden u. a. Einflüsse von Geschlechtshormonen auf alkoholabbauende Enzymsysteme, geschlechtsspezifische Unterschiede im first pass Metabolismus und die unterschiedliche Relation von Verteilungsvolumen und Lebermasse diskutiert (u. a. [57]).

6. Fragliche Vorteile einer AAK-Bestimmung

Als wesentlicher Vorteil einer AAK- im Vergleich zu einer BAK-Bestimmung werden eine Reduzierung des Aufwandes bei der Polizei und eine damit verbundene Zeitersparnis angeführt. Man sei dadurch – jedenfalls auf den ersten Blick – schneller und billiger.

Dieses dürfte aber wohl in einem Rechtsstaat bei der Verfolgung kriminellen Unrechtes keine Bedeutung haben, insbesondere auch unter dem Aspekt der Gerechtigkeit bzw. Gleichbehandlung [58]. Immerhin ist die Feststellung einer Straftat mit erheblichen Konsequenzen für Betroffene verbunden.

Außerdem stellt sich die Frage, ob es wirklich zur Einsparung von finanziellen und insbesondere auch personellen Mitteln kommen würde. So müssen bei höheren Alkoholisierungsgraden längere Warte- bzw. Beobachtungszeiten eingehalten werden. Über 1-2 Stunden dürfte ein Betroffener keinen Moment unbeobachtet bleiben inkl. Toilettengänge etc., was sehr personalintensiv ist. Per se ist darauf hinzuweisen, dass eine gerichtsverwertbare AAK-Bestimmung in der Regel auch nicht vor Ort auf der Straße stattfindet, sondern auch dazu die Betroffenen auf die Wache verbracht werden müssen. Der Zeitaufwand auf der Wache liegt bei einer AAK-Bestimmung bei ca. 20-25 min pro Person (2-3 Fälle pro Stunde), bei einer Blutentnahme für eine BAK-Bestimmung bei 5-10 min (ca. 6-10 Fälle pro

Stunde). Zwar muss zuvor ein Arzt eingeschaltet werden, das kann aber auch direkt vom Einsatzort erfolgen, so dass man beinahe zeitgleich auf der Wache eintrifft. In einer jüngeren Studie von ROIU et al. [59] wurde festgestellt, dass die AAK-Bestimmung im Vergleich zur Blutentnahme in der Regel nicht früher erfolgt, im Gegenteil sogar die Blutentnahme rascher durchgeführt werden kann, z. B. wenn ein Arzt sich wegen eines anderen Falles bereits auf der Wache befindet oder direkt ein Krankenhaus angefahren wird. Eine mögliche Zeitersparnis der Ermittlungsbeamten wird zudem konterkariert durch notwendige Teilnahmen als Zeugen bei einer Hauptverhandlung und bis zum Abschluss eines Verfahrens kann bei notwendiger Prüfung aller Umstände des Einzelfalles – in Beweisaufnahmen wird man sich mit bislang unbekanntem Problemfragen beschäftigen müssen – erheblich Zeit vergehen.

Ferner wird als neues Argument angeführt, dass es sich bei der Blutentnahme um einen ganz erheblichen körperlichen Eingriff handele.

Unabhängig von der Frage des Richtervorbehaltes gem. § 81a Abs. 2 StPO ist der körperliche Eingriff auch aus Sicht von Juristen wohl nur als gering anzusehen [58]. Nochmals sei darauf verwiesen, dass es um die Verfolgung kriminellen Unrechtes geht.

Als weiterer Vorteil wird eine mögliche Kostenersparnis geltend gemacht.

Hier sollte man sich der Auffassung von DÜNTZER [58] anschließen, wonach *„ersparte Kosten schon im Ansatz nicht im Verhältnis zu den wirtschaftlichen Folgen der Einziehung und Entziehung der Fahrerlaubnis stehen. Da die Fahrerlaubnis für die meisten Verkehrsteilnehmer von existentieller Bedeutung ist, spielen Mehrkosten für die Blutprobe absolut keine Rolle.“*

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Kosten in der Regel per se von den Betroffenen zu erstatten sind. Ferner entstehen nicht unerhebliche Kosten durch eine Geräteanschaffung (nun steht schon ein kostenintensiver Austausch des Dräger Alcotest Evidential 7110 an) sowie durch Wartung und Personalschulung. Ferner muss die Blutalkoholbestimmung per se aufrechterhalten werden, was bei Reduzierung der Gesamtfälle Mehrkosten im Einzelfall erzeugt. Hinzuweisen ist zudem auf wahrscheinlich häufig entstehende Folgekosten bei der weiteren juristischen Bearbeitung von Fällen.

Im Vorfeld zum diesjährigen Verkehrsgerichtstag sind einige den Stand der Diskussionen zusammenfassende Berichte erschienen [60-65]. Gut beschrieben durch SANDHERR, verläuft die Linie der Meinungslager grob zwischen der Exekutive und Judikative [66]. Polizei und Innenpolitiker setzen sich seit Jahren für die Einführung der AAK-Bestimmung ein, die dann aber doch mit der forensischen Praxis vertrauten Richter, Staatsanwälte, medizinisch-naturwissenschaftlichen Sachverständigen, aber auch größte Teile der Anwaltschaft, äußern dagegen ihre Bedenken. Schon ein wenig humoristisch wird unter Bezugnahme auf einen Beitrag von WENDT [12] darauf hingewiesen, dass die Wirklichkeit mehr Überraschungen parat habe, als die Polizei erlaube und er Gefahr laufe, die Phantasie der möglichen Einlassungen zu unter- bzw. die Aufmerksamkeit seiner polizeilichen Kollegen zu überschätzen. Es handele sich bei der AAK-Bestimmung um ein nicht rekonstruierbares Messverfahren ähnlich den Geschwindigkeitsmessungen und forensische Praktiker wüssten, welche „Kämpfe im Gerichtssaal um die Verwertbarkeit der Messergebnisse“ ausgefochten würden. Spätere Zeugen würden regelhaft Unsicherheiten im Umgang mit technischen Geräten offenbaren, wie in komplexen Situationen am Einsatzort oder auch in der Anspannung einer Hauptverhandlung. Insofern sei es kein Zufall, dass zuvörderst die Praktiker auf die Zuverlässigkeit der BAK-Bestimmung nicht verzichten wollten.

7. Alternative Methoden zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration

Beim Wortlaut der Koalitionsvereinbarung (s. o.) denkt man eigentlich an wirklich innovative Verfahren zur Bestimmung des Alkoholgehaltes in der Matrix Blut. Und tatsächlich hat sich auf diesem Gebiet die Kernspinresonanzspektroskopie (NMR-Spektroskopie von englisch nuclear magnetic resonance) als mögliche Alternative dargestellt, bei deren Einsatz aus wenig Blut aus der Fingerkuppe oder dem Ohrläppchen eine Alkoholbestimmung beschrieben wurde [67, 68]. Dabei würde es sich um einen geringfügigeren körperlichen Eingriff handeln, auch wenn Einzelne von mehr Schmerzen bei einem solchen kleinen Piekser sprechen, als bei einer Venenpunktion. Die Relevanz für die tägliche Routine ist aber bei weitem noch nicht gegeben. Insbesondere wäre auch hier wieder zu beachten, dass nicht mehr venöses Blut, sondern Kapillarblut herangezogen würde, und man somit wieder nicht auf bestehende Erfahrungen zur Alkoholkinetik zurückgreifen könnte. Andererseits existieren auch schon sehr gute Erfahrungen mit der Analyse von sog. Dried Blood Spots aus wenigen Tropfen Kapillarblut auf Drogen und Medikamente [69], so dass die Entwicklung solcher neuen Techniken weiterhin verfolgt werden sollte.

8. Forschungsbedarf bzgl. Atemalkoholanalytik

Schon auf der 79. Konferenz der Justizminister als auch auf dem 47. Deutschen Verkehrsgerichtstag wurde vor einer erneuten Aufnahme der Diskussion *weitere umfassende Forschungsarbeit unter Einbeziehung der Rechtsmedizin, der Justiz und der Polizei* gefordert. Obwohl keine neuen Untersuchungen beigebracht wurden und auch von der derzeitigen Studie der Hochschule der Sächsischen Polizei, bei der es wieder nur um eine Gegenüberstellung von AAK- und BAK-Werten geht, keine neuen Erkenntnisse zu erwarten sind, wurde die Diskussion wieder eröffnet. Auf den Forschungsbedarf wurde schon zuvor hingewiesen mit folgenden wesentlichen Punkten [5]:

- Steigerung der Präzision der AAK-Bestimmung bei höheren Alkoholkonzentrationen
- verbesserte Qualitätskontrolle bei der AAK-Bestimmung (u.a. messtäbliche Kontrollen; Überprüfung vor Neukalibration)
- Verfassen von restriktive Dienstanweisungen für Polizeibeamte insbesondere bzgl. der Problematiken Durchführung und Identitätssicherung, Nachtrunk, weitere berauschende Mittel
- Untersuchungen zu sinnvollen Warte- bzw. Beobachtungszeiten bei AAK-Bestimmung (Resorptionsproblematik)
- umfangreiche Studien zur Kinetik des Atemalkohols (Ermittlung von Daten für forensisch relevante Berechnungen)
- Korrelationsstudien AAK versus Alkoholwirkung zur Festlegung von AAK-Grenzwerten (ist aber schon bei Drogen problematisch).

9. Richtervorbehalt

Zum Richtervorbehalt für Blutentnahmen in § 81a Abs. 2 StPO mag man als medizinisch-naturwissenschaftlicher Sachverständiger Zurückhaltung wahren, da es sich um juristische bzw. rechtsstaatliche Belange handelt. Aus sachverständiger Sicht ist allerdings darauf hinzuweisen, dass jeder zeitliche Verzug bis zur Probennahme Einfluss auf das Messergebnis nimmt, was gerade bei „grenzwertigen“ Fällen von großer Bedeutung sein kann [70, 71]. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei einer Begutachtung in Alkoholfällen bei einer Rückrechnung der BAK auf den Vorfallszeitraum eine zweistündige Rückrech-

nungskarenz vorgesehen ist und bei anderen berauschenden Mitteln nach den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen gar keine Rückrechnung vorgenommen werden kann. Das kann gerade bei Substanzen mit geringen Plasmahalbwertszeiten wie dem Cannabiswirkstoff Delta-9-Tetrahydrocannabinol (THC) von großer Bedeutung sein. Jedes Abwarten bis zur Probennahme übt somit einen negativen Einfluss auf die Ermittlungsergebnisse bzw. den Ermittlungserfolg aus. Da dies natürlich nicht nur für Verkehrsfälle gilt, sollte der Richtervorbehalt aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht ganz fallen.

10. Fazit

Der Beschluss der 79. Justizministerkonferenz 2008 [1] sowie die Empfehlung des Arbeitskreises III auf dem 47. Verkehrsgerichtstag [2], wonach *die Atemalkoholanalyse die Blutalkoholanalyse bei der strafrechtlichen Ahndung von Alkoholfahrten nicht ersetzen kann und kein geeignetes Beweismittel zur Feststellung sog. „absoluter“ Fahrunsicherheit ist*, sind auch weiterhin zu tragen. Geforderte neue Studien liegen nicht vor und an der Problematik hat sich nichts geändert.

Unabhängig von allen weiteren oben angeführten Unzulänglichkeiten und Problemen bei der Einführung der AAK-Bestimmung im Straftatbereich muss letztendlich der Gesetzgeber darüber entscheiden, ob es bei der Verfolgung eines kriminellen Unrechtes mit erheblichen Folgen für Betroffene zu einer Ungleichbehandlung aufgrund unterschiedlicher Beweiserhebung (AAK- versus BAK-Bestimmung) kommen darf, was bei identischer Deliktssituation nicht als akzeptabel angesehen werden kann. Kann bzw. will die Politik eine Ungleichbehandlung in Strafverfahren akzeptieren und tatsächlich auf ein gewisses Maß an Beweissicherheit verzichten?

Ob bei Einführung der Atemalkoholmessung im Straftatbereich personelle oder finanzielle Ressourcen wirklich in einem erheblichen Maße frei werden würden, ist zu bezweifeln und es stellt sich die Frage, ob das Ziel von Einsparungen bei der Verfolgung kriminellen Unrechtes als verhältnismäßig anzusehen ist, wenn andererseits die Rechtsicherheit darunter leidet. Zweifelsohne wird es zu Folgekosten bei der weiteren juristischen Aufarbeitung der Fälle kommen (Sachverständige etc.), d. h. es kommt zu einer Kostenverlagerung hin zur Justiz. Die Zeitersparnis der Ermittlungsbeamten wird konterkariert durch notwendige Teilnahmen als Zeugen bei einer Hauptverhandlung und bis zum Abschluss eines Verfahrens kann bei notwendiger Prüfung aller Umstände des Einzelfalles – in Beweisaufnahmen wird man sich mit bislang unbekanntem Problemfragen beschäftigen müssen – erheblich Zeit vergehen.

Eine Notwendigkeit, die seit Jahrzehnten bewährte und allgemein auch in der Bevölkerung akzeptierte, beweissichere Blutalkoholanalyse durch eine AAK-Bestimmung im Straftatbereich auch nur teilweise zu ersetzen, kann aus medizinisch-naturwissenschaftlicher Sicht nicht erkannt werden. Aufzugreifen ist eine Aussage von HEIFER [27], dass man *„beim praktischen Umgang mit der Atemalkoholanalytik peinlichst auf kritische Zurückhaltung und potentielle Schadensbegrenzung für die Rechtssicherheit bedacht sein sollte“*.

Aus Sicht der Praktiker ist es erfreulich, dass auch der Arbeitskreis I des 54. Verkehrsgerichtstages nach entsprechenden Diskussionen zu keiner anderen Auffassung gekommen ist, weiterhin Bedarf für Forschung sieht, die natürlich finanziert werden muss, und ebenfalls für eine Streichung des Richtervorbehaltes in § 81a Abs. 2 StPO votiert.

Literatur

1. Justizministerkonferenz: TOP II.4 der 79. Konferenz und z.B. abrufbar unter http://www.justiz.nrw.de/JM/justizpolitik/jumiko/beschluesse/2008/fruehjahrenskonferenz08/II_4/index.php (eingesehen am 23.06.14).
2. 47. Verkehrsgerichtstag (2009), Empfehlungen des Arbeitskreises III „Atem – und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand“. <http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/vgt/themen-empfehlungen/20-50-deutscher-verkehrsgerichtstag-2015> (eingesehen am 23.06.14).
3. Koalitionsvertrag: Deutschlands Zukunft gestalten (2013), <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/StatischeSeiten/Breg/koalitionsvertrag-inhaltsverzeichnis.html> (eingesehen am 23.06.14).
4. Musshoff F: Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand – Forensisch-naturwissenschaftliche Aspekte. *Blutalkohol* 2009, 46: 156-169.
5. Musshoff F: Blutalkoholbestimmung – Beweissicherheit und Gleichbehandlung im Strafverfahren. *Blutalkohol* 2014, 51: 305-320.
6. BGH 4 StR 507/00. *Blutalkohol* 2001, 38: 280-285.
7. Innenministerium Sachsen-Anhalt: Runderlass MBI Nr. 29/1999 vom 01.09.1999. *Blutalkohol* 2000, 37: 172.
8. OLG Naumburg: Eine Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,94 mg/l lässt sich nicht mit absoluter Sicherheit in eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von mindestens 1,1 g‰ umrechnen. Eine Verurteilung wegen StGB § 316 kann auf eine AAK nicht allein gestützt werden (Beschl. v. 05.12.2000 – 1 Ws 496/00). *Blutalkohol* 2001, 38: 190-192.
9. Pollak S, Mattern R, Musshoff F: Gemeinsame Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie zum Vorschlag des Verzichtes auf eine Blutentnahme bei Verkehrsstraftaten unter Alkohol bzw. im „strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“. *Blutalkohol* 2008, 45: 251-250.
10. Jachau K, Musshoff F: „Beweissichere“ Atemalkoholanalytik in Deutschland. *Rechtsmed* 2009, 19: 445-454.
11. Becker R, Manthey K: Heilbare Schwachstellen und Nachbesserungsmöglichkeiten bezüglich der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential im Ordnungswidrigkeitsverfahren. *POLIZEI report* 2010, 37 (2): 12-16.
12. Wendt R: Beweissichere Atemalkoholanalyse. Besserer Grundrechtsschutz - sinnvoller Personaleinsatz. *Blutalkohol* 2015, 52: 18-21.
13. Heide M, Augustin C, Püschel K: Identitätsprüfungen an Alkoholblutproben in Verkehrsstrafsachen. *Blutalkohol* 2009, 46: 10-14.
14. Hartung B, Daldrup T, Arent T, Huckenbeck W, Mindiashvili N, Ritz-Timme S: Die Möglichkeit zur retrospektiven Identitätsüberprüfung als wesentlicher Vorteil der Blutprobe. *Blutalkohol* 2016, 53: 1-5.
15. Keller T: „Drogen im Straßenverkehr in Österreich“ – Klinische Prüfung der Verkehrstüchtigkeit und Möglichkeiten objektiver Messverfahren. 2. Österreichisch-bayerisches Symposium „Drogen im Straßenverkehr“ 2008, 13.02.2008 in München.
16. Thieme D, Sachs H, Graw M: Forensischer Nutzen der Ethylglukuronidbestimmung in Blut, Urin und Haaren. *ZVS* 2016, 62 (1): 20-24.
17. Dencker F: *Eröffnungsansprache zum 47. Verkehrsgerichtstag*. Goslar, 29.01.2009.
18. Lagois J: Dräger Alcotest 7110 Evidential - das Meßgerät zur gerichtsverwertbaren Atemalkoholanalyse in Deutschland. *Blutalkohol* 2000, 37: 77-91.
19. Sohege J: Beweissichere Atemalkoholanalyse in Deutschland und im internationalen Vergleich. „Symposiums beweissichere Atemalkoholanalyse“ 2014. 03.06.2014 in Aschersleben.
20. Jachau K, Sauer S, Krause D, Wittig H: Comparative regression analysis of concurrent elimination-phase blood and breath alcohol concentration measurements to determine hourly degradation rates. *Forensic Sci Int* 2004, 143: 115-120.
21. Schuff A, Dettling A, Jeske A, Zappe HA, Graw M, Haffner HT: Atemtemperatur und alveoläre Kontaktzeit – durch Hypo- und Hyperventilation beeinflussbare Faktoren der Atemalkoholkonzentration. *Blutalkohol* 2002, 39: 244-251.
22. Schoknecht G: Qualitätsvergleich von Atem- und Blutalkoholbestimmungen im Ordnungswidrigkeiten- und im Strafrecht. *Blutalkohol* 2002, 39: 8-20.
23. Haffner HT, Graw M, Jeske A, Schmidt G, Schuff A: Die Präzision von Atem-(AAK)-Messungen mit dem Dräger Alcotest 7110 Evidential im Vergleich zur Präzision der forensischen Blutalkohol-(BAK)-Bestimmung. *Blutalkohol* 2002, 39: 397-406.
24. Haffner HT, Dettling A: Naturwissenschaftliche Herleitung eines AAK-Grenzwertes im Verkehrsstrafrecht. *Blutalkohol* 2015, 52: 233-237.
25. Graw M, Haffner HT: Atemalkohol und Blutalkohol – Messung und Interpretation aus rechtsmedizinischer Sicht. *ZVS* 2016, 62 (1): 13-19.

26. Heifer U: Atemalkoholkonzentration/Blutalkoholkonzentration: Utopie eines forensisch brauchbaren Beweismittels. *Blutalkohol* 1986, 23: 229-238.
27. Heifer U: Atemalkoholanalyse – Erfahrungen, Probleme, Erwartungen (Referat anlässlich des 38. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom 26.-28. Januar 2000 in Goslar (Arbeitskreis IV „Atemalkoholanalyse“). *Blutalkohol* 2000, 37: 103-109.
28. Schoknecht G: Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse. *Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr* 1992, 86: 326-330.
29. Brackemeier U, Schoknecht G: Ergebnisse einer Erprobung der beweisssicheren Atemalkoholanalyse im polizeilichen Einsatz. *Die Polizei* 1997, 12/1997: 345-355.
30. Bonte W, Aderjan R, Bilzer N, Gilg T, Iffland R, Köhler H et al.: Empfehlungen der Alkoholkommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin zur Rückrechnung von Atemalkoholkonzentrationen. *Blutalkohol* 1999, 36: 177-178.
31. Jachau K, Schmidt U, Wittig H, Römhild W, Krause D: Zur Frage der Transformation von Atem- in Blutalkoholkonzentrationen. *Rechtsmed* 2000, 10: 96-101.
32. Köhler H, Beike J, Abdin L, Brinkmann B: Fehlerhafte Atemalkoholmessung? Eine Massenstudie mit dem Alcotest 7110 MK III Evidential. *Blutalkohol* 2000, 37: 286-292.
33. Slemeyer A, Arnold I, Klutzný L, Brackemeier U: Blut- und Atemalkohol-Konzentrationen im Vergleich - Ergebnisse der statistischen Auswertung der Daten aus den Bundesländern. *NZV* 2001, 7: 281-284.
34. Slemeyer A, Schoknecht G: Länderstudie 2006: „Beweiswert der Atemalkohol-Analyse im strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“. *Blutalkohol* 2008, 45: 49-62.
35. Haffner HT, Graw M, Dettling A: Überlegungen zu einem Sicherheitszuschlag für Atemalkoholmessergebnisse ohne Berücksichtigung der erforderlichen Wartezeit ab Trinkende. *Blutalkohol* 2007, 44: 283.
36. Zinka B, Gilg T, Eisenmenger W: Münchener Fälle der „Länderstudie 2006 zum Beweiswert der Atemalkoholanalyse im strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“ – Auswertung, Vergleich und kritische Anmerkungen. *Blutalkohol* 2009, 46: 1-9.
37. Grubwieser P, Haidekker A, Pavlic M, Rabl W: BAK-AAK-Quotient im Konzentrationsbereich von 0,5 % (0,25 mg/l Ausatemluft). *Rechtsmed* 2002, 12: 104-108.
38. Maatz KR: Atemalkoholmessung – Forensische Verwertbarkeit und Konsequenzen aus der AAK-Entscheidung des BGH. *Blutalkohol* 2002, 39: 21-35.
39. Wehner AD, Wehner A, Subke J: Die Genauigkeit des veno-alveolären Ethanolkonzentrationsquotienten. *Blutalkohol* 2000, 37: 18-29.
40. Jones AW: Variability of the blood:breath alcohol ratio in vivo. *J Stud Alcohol* 1978, 39: 1931-1939.
41. Jones AW, Andersson L: Variability of the blood:breath alcohol ratio in drinking drivers. *J Forensic Sci* 1996, 41: 916-921.
42. Wittig H, Schmidt U, Jachau K, Römhild W, Krause D: Beeinflussung des BAK/AAK-Quotienten durch verschiedene Umgebungstemperaturen. *Blutalkohol* 2000, 37: 30-38.
43. Graw M, Haffner HT: Berechnungsmodell für intraindividuell-situative BAKven/AAK-Konversionsfaktoren Q in der postresorptiven Eliminationsphase. *Blutalkohol* 2003, 40: 1-4.
44. Haffner HT, Graw M, Dettling A, Schmitt G, Schuff A: Concentration dependency of the BAC/BrAC (blood alcohol concentration/breath alcohol concentration) conversion factor during the linear elimination phase. *Int J Legal Med* 2003, 117: 276-281.
45. Pavlic M, Grubwieser P, Brandstatter A, Libiseller K, Rabl W: A study concerning the blood/breath alcohol conversion factor Q: concentration dependency and its applicability in daily routine. *Forensic Sci Int* 2006, 158: 149-156.
46. Schuff A, Riepert T, Erkens M, Weirich V, Graß H, Iffland R: Untersuchungen zum Quotienten BAK/AAK in der Resorptionsphase und dessen Bedeutung für die Wartezeit bei der Atemalkoholmessung. *Blutalkohol* 2002, 39: 145-153.
47. Dettling A, Fischer F, Böhler S, Ulrichs F, Schuff A, Skopp G et al.: Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanolans anhand von Atemalkoholkonzentrationen - Teil I: Anflutung und Gipfelkonzentrationen. *Blutalkohol* 2006, 43: 257-268.
48. Loos U, Heifer U: Über den zeitlichen Verlauf von Atem- und venöser Blutalkoholkonzentration und von Alkoholkonzentrationen. *Blutalkohol* 1979, 16: 321-339.
49. Scheffler U: Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstrafaten? *Blutalkohol* 2002, 39 (Suppl. 2): 37-39.
50. Jachau K, Sauer S, Krause D, Wittig H: Comparative regression analysis of concurrent elimination-phase blood and breath alcohol concentration measurements to determine hourly degradation rates. *Forensic Sci Int* 2004, 143: 115-120.
51. Jones AW, Andersson L: Comparison of ethanol concentrations in venous blood and end-expired breath during a controlled drinking study. *Forensic Sci Int* 2003, 132: 18-25.
52. Dettling A, Böhler S, Fischer F, Ulrichs F, Skopp G, von Meyer L et al.: Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanolans anhand von Atemalkoholkonzentrationen - Teil II: Vergleich der mathematischen Approximation der AAK- und BAK-Kurven in der Eliminationsphase. *Blutalkohol* 2006, 43: 376-384.

53. Schröter A, Sopp M, Brettel HF: Trinkversuche zur Rückrechnung bei langen Rückrechnungszeiten. *Blutalkohol* 1995, 32: 344-352.
54. Seidl S, Jensen U, Alt A: The calculation of blood ethanol concentrations in males and females. *Int J Legal Med* 2000, 114: 71-77.
55. Pavlic M, Grubwieser P, Libiseller K, Rabl W: Elimination rates of breath alcohol. *Forensic Sci Int* 2007, 171: 16-21.
56. Dettling A, Witte S, Skopp G, Graw M, Haffner HT: A regression model applied to gender-specific ethanol elimination rates from blood and breath measurements in non-alcoholics. *Int J Legal Med* 2009, 123: 381-385.
57. Dettling A, Skopp G, Graw M, Haffner HT: The influence of sex hormones on the elimination kinetics of ethanol. *Forensic Sci Int* 2008, 177: 85-89.
58. Düntzer GG: Atem- und Blutalkoholmessung auf dem Prüfstand. *Blutalkohol* 2009, 46: 135-142.
59. Roiu I, Birngruber CG, Spencer VC, Wollersen H, Dettmeyer RB, Verhoff MA: Atem- und Blutalkoholmessung in der Praxis – Eine einjährige Studie aus dem Einzugsgebiet des Polizeipräsidiums Mittelhessen. *Blutalkohol* 2014, 51: 1-10.
60. Hans JM: Atemalkohol und Strafrecht – Verfahrensfragen. *Blutalkohol* 2009, 46: 143-155.
61. Laub L: Ist die Zeit reif für die Atemalkoholanalyse im Strafverfahren? *SVR* 2016, 16(1): 9-11.
62. Krüger H: Die Atemalkoholanalyse (AAK) in der Rechtsprechung der Obergerichte. *Blutalkohol* 2014, 51: 321-327.
63. Müller RK: Kommentar/Präzisierung zum Artikel „Beweissichere Atemalkoholanalyse“ von Rainer Wendt (Blutalkohol 52/1, S. 18-21). *Blutalkohol* 2015, 52: 90-92.
64. Koehl F: Die Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht. *SVR* 2016, 16 (1): 1-4.
65. Focken M: Atemalkoholanalyse – ein sicheres Beweismittel? *Blutalkohol* 2016, 53: 20-26.
66. Sandherr U: „Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht. *NZV* 2016, 29: 6-10.
67. Diehl BW, Zailer E: Alternative determination of BAC by means of 1H-NMR. *Toxichem Krimtech* 2013, 80 (Special Issue): 320-322.
68. De Vries H: Blutalkoholbestimmung ohne Spritze. *SVR* 2014: 330-333.
69. Sadones N, Capiu S, De Kesel PM, Lambert WE, Stove CP: Spot them in the spot: analysis of abused substances using dried blood spots. *Bioanalysis* 2014, 6 (17): 2211-2227.
70. Rochholz G, Kaatsch H-J: Gefahr im Verzug! Notwendigkeit einer zeitnahen Blutentnahme bei Straßenverkehrsdelikten. *Blutalkohol* 2011, 48: 129-136.
71. Toennes SW, Wunder C, Paulke A, Verhoff MA: Wie relevant ist die Gefahr des Beweismittelverlustes bei Verzug der Blutentnahme? Schlussfolgerungen aus der Auswertung von Blutuntersuchungsergebnissen. *Arch. Kriminol.* 2015, 235: 73-79.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. rer. nat. Frank Mußhoff
Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München
Bayerstr. 53
80335 München
Email: f.musshoff@ftc-muenchen.de

Arbeitskreis II: MPU unter 1,6 Promille?

ULRIKE DRONKOVIC, VOLKER KALUS

MPU unter 1,6 Promille^{*})

Entwicklung in der Rechtsprechung

Grundlage für den diesjährigen Arbeitskreis II mit dem Thema „MPU unter 1,6 Promille?“ ist die seit 2012 erfolgte Entwicklung in der Rechtsprechung, die durch den Beschluss des VGH Mannheim vom 18.06.2012¹⁾ ausgelöst wurde. In diesem Beschluss wurde erstmals ein Bezug von § 13 S. 1 Nr. 2 d zu Nr. 2 a FeV hergestellt.

Im Leitsatz der Entscheidung heißt es unter 2.:

„...die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nach § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. d FeV setzt im Sinne einer Tatbestandswirkung nur eine vorherige Entziehung der Fahrerlaubnis aus einem der Sachgründe der Buchstaben a bis c voraus. Bei Anknüpfung an Buchstabe a genügt insoweit die Feststellung, dass die frühere (verwaltungsbehördliche oder strafgerichtliche) Entziehung wegen Alkoholmissbrauchs erfolgt ist; einer (gegebenenfalls erneuten) Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen für eine Gutachtensanordnung nach Buchstabe a bedarf es nicht ...“

Durch den zeitlich hierauf folgenden Beschluss des BVerwG vom 24.06.2013²⁾ sah der VGH Mannheim aufgrund des dortigen Leitsatzes seine Auslegung zu § 13 FeV als gefestigt an:

„Entziehung der Fahrerlaubnis im Sinne von § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. d FeV ist – wie in § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV – auch die strafgerichtliche Entziehung nach § 69 StGB.“

Ausgangspunkt für diese Entscheidung war die Tatsache, dass die Fahrerlaubnis-Verordnung unterschiedliche Formulierungen gewählt hat.

Während im Rahmen des § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV schon seit jeher die Formulierung eindeutig war:

„Die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens ist für die Zwecke nach Abs. 1 anzuordnen, wenn

*1. die Fahrerlaubnis aus einem der in Abs. 1 genannten **Gründe durch die Fahrerlaubnisbehörde oder ein Gericht entzogen** war,...“*,

ist dies bei § 13 S. 1 Nr. 2 d der FeV nicht der Fall:

„Zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ...

2. ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn...

*d) die Fahrerlaubnis **aus einem der unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen** war ...“*

^{*}) Dieser Aufsatz basiert auf dem Vortrag der Verfasser auf dem 54. Verkehrsgerichtstag im AK II – MPU unter 1,6 Promille.

¹⁾ VGH Mannheim, DAR 2012, 603L = SVR 2013, 108 = VRS 2012, 356 = DÖV 2012, 819.

²⁾ BVerwG, SVR 2014, 34 = NJW 2013, 3670 = DAR 2014, 412 = NZV 2014, 54 = ZfS 2013, 593 [= BA 2013, 252].

Die Vorschriften des § 13 S. 1 Nr. 2 a bis c FeV beinhalten Regelbeispiele für die Fälle, in denen die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen hat. Diese lauten wie folgt:

„Zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen ordnet die Fahrerlaubnisbehörde an, dass ...

2. ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn

- a) nach dem ärztlichen Gutachten zwar keine Alkoholabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen,*
- b) wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden,*
- c) ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde,“*

In seinem Beschluss vom 24.06.2013³⁾ stellte das BVerwG jedoch nur klar, dass die strafgerichtliche Entziehung von § 13 S. 1 Nr. 2 d FeV erfasst wird.

In der Folge kam der VGH Mannheim mit Beschluss vom 19.08.2013⁴⁾, nunmehr unter Verweis auf den Beschluss des BVerwG vom 24.06.2013 erneut zu dem Ergebnis, dass eine MPU im Falle der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis wegen einer Trunkenheitsfahrt bereits bei 1,1 Promille anzuordnen ist. Im Rahmen seines Beschlusses vom 15.01.2014⁵⁾ bestätigte der VGH Mannheim seine Entscheidung vom 19.08.2013 und stellte gleichzeitig fest, dass nunmehr gefestigte Rechtsprechung insoweit vorliege.

Dies nahm seinerseits das Verwaltungsgericht Würzburg in seinem Beschluss vom 21.07.2014⁶⁾ zum Anlass, in einem obiter dictum festzustellen, dass die Anordnung der MPU nach strafgerichtlicher Entziehung bereits ab 1,1 Promille einen Wertungswiderspruch zu den gesetzlichen Regelbeispielen in § 13 S. 1 Nr. 2 a bis c FeV darstellen würde.

In seinem Urteil vom 07.07.2015 hält der VGH Mannheim⁷⁾ zwar daran fest, dass

„... die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis wegen einer Fahrt unter Alkoholeinfluss gemäß § 69 StGB im Sinne einer Tatbestandswirkung ohne weiteres die Notwendigkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung auslöst; die Vorschrift des § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. d FeV knüpft explizit nicht an eine Kumulation der Gründe a) bis c) für die frühere Entziehung der Fahrerlaubnis an, sondern alternativ an das frühere Vorliegen eines dieser Gründe ...“,

hat seine eigene Entscheidung jedoch selbst relativiert und führt aus, dass eine einmalige Alkoholfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille nach dem Willen des Verordnungsgebers für sich genommen nicht die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf der Grundlage des § 13 S. 1 Nr. 2 a 2. Alt. FeV rechtfertigt.

Dies folgt zutreffend aus dem systematischen Zusammenhang mit der spezielleren Regelung des § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV, wonach bei einer einmaligen Alkoholfahrt die Beibrin-

³⁾ BVerwG, SVR 2014, 34 = NJW 2013, 3670 = DAR 2014, 412 = NZV 2014, 54 = ZfS 2013, 593.

⁴⁾ VGH Mannheim, NJW 2014, 484 = NZV 2014, 283 = DÖV 2014, 46 [= BA 2013, 316].

⁵⁾ VGH Mannheim, NJW 2014, 1833 = DAR 2014, 416 [= BA 2014, 131].

⁶⁾ VG Würzburg, DAR 2014, 541.

⁷⁾ VGH Mannheim, BeckRS 2015, 48868 [= BA 2016,71].

gung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet wird, wenn bei der Trunkenheitsfahrt eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr nachgewiesen wurde. Diese Differenzierung basiert auf der dem aktuellen Stand der Alkoholforschung entsprechenden Wertung des Ordnungsgebers, dass Blutalkoholwerte ab 1,6 Promille auf eine außergewöhnliche Giftfestigkeit hinweisen, die regelmäßig zur Unfähigkeit einer realistischen Einschätzung der eigenen Alkoholisierung und des dadurch ausgelösten Verkehrsrisikos führt, so dass jedenfalls im Zusammenhang mit einer erfolgten Straßenverkehrsteilnahme ohne weiteres die Kraftfahreignung des Betroffenen Fahrzeugführers infrage steht.

Im Gegensatz dazu lässt demzufolge eine lediglich einmalige Alkoholfahrt mit einer niedrigeren Blutalkoholkonzentration für sich betrachtet noch Raum für die Annahme, dass es sich um eine Ausnahme handelt, der Betroffene also nicht grundsätzlich unwillig oder unfähig ist, den Konsum von Alkohol in unzulässig hoher Menge und das Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen.

Anders verhält es sich jedoch, wenn über die Teilnahme am Straßenverkehr unter solchen Umständen hinaus zusätzliche Gesichtspunkte die ernsthafte Besorgnis eines straßenverkehrsrechtlich relevanten Kontrollverlustes beim Alkoholkonsum begründen.

Der VGH Mannheim führt weiter aus:

„...Erst das beizubringende medizinisch-psychologische Gutachten kann schließlich Aufschluss darüber geben, ob tatsächlich Alkoholmissbrauch und damit (für die Zukunft) Nichteignung vorliegt oder nicht. Vor diesem Hintergrund ist § 13 S. 1 Nr. 2 Buchst. a 2. Alt. FeV so zu verstehen, dass er in Fällen, in denen wie hier nur eine einmalige Alkoholfahrt mit geringer Blutalkoholkonzentration vorliegt, die Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nur gestattet, wenn zusätzliche konkrete Anzeichen für einen Alkoholmissbrauch im straßenverkehrsrechtlichen Sinne vorliegen, also dafür, dass der Betroffene generell zwischen einem die Fahrsicherheitsbeeinträchtigenden Alkoholkonsum und dem Fahren nicht zu trennen vermag. ...“

Während der VGH München sich in seinem Beschluss vom 26.06.2015 noch auf den Standpunkt stellte, dass aufgrund divergierender Rechtsprechung die Frage, ob in jedem Fall einer strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis die Überprüfung der Kraftfahreignung durch Anordnung einer MPU zu erfolgen hat, mangels bis zu diesem Zeitpunkt vorliegender höchstrichterlicher Entscheidung nicht abschließend beantwortet werden könne, kommt er in seinem Urteil vom 17.11.2015 nunmehr zu folgendem Ergebnis:

„... Wird einem Betroffenen die Fahrerlaubnis durch ein Strafgericht entzogen, weil er unter Alkoholeinfluss ein Kfz im Straßenverkehr geführt hat, bedarf es im Neuerteilungsverfahren, unabhängig von der im Rahmen der Trunkenheitsfahrt vorgelegenen Blutalkoholkonzentration, der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (§ 13 S. 1 Nr. 2 d) i. V. m. § 13 S. 1 Nr. 2 a) FeV). ...“

Folgt man der aktuellen Entscheidung des VGH München vom 17.11.2015⁸⁾, dann wäre nach entsprechender Auslegung des § 13 FeV im Sinne des VGH Mannheim auch die Anordnung einer med.-psych. Begutachtung aufgrund einer erreichten BAK von 0,3 Promille möglich.

⁸⁾ [BA 2016, 61].

Dieser Auffassung haben sich parallel zur Fortentwicklung der Mannheimer Rechtsprechung unter Verweis auf dessen Interpretation andere Oberverwaltungsgerichte (siehe Abb. 1) entweder angeschlossen oder diese kategorisch abgelehnt.

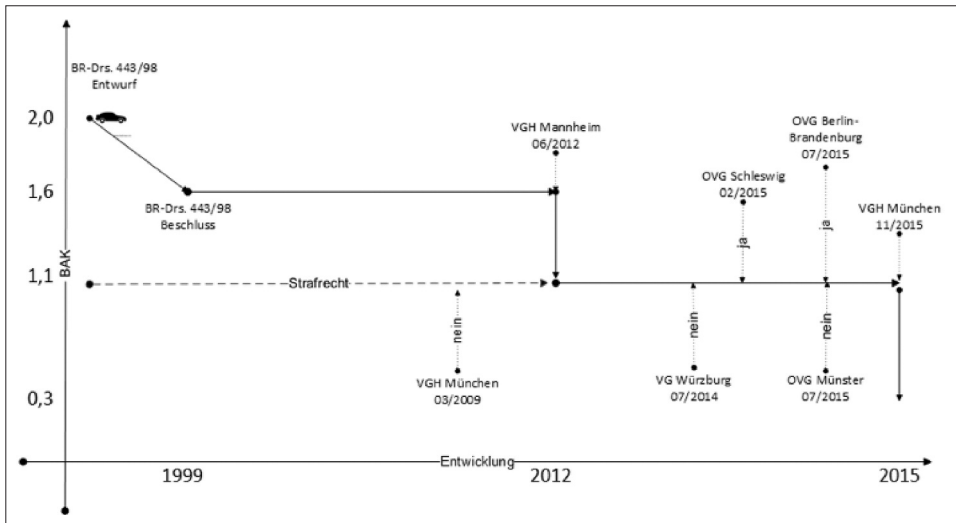


Abb. 1: Verwaltungsrechtliche Eingriffsstufe zur Anordnung einer MPU nach § 13 FeV.

Greift man die Entscheidung des VGH München einmal inhaltlich auf, dann zeigt uns diese exemplarisch die allgemein übliche Herangehensweise der Rechtsprechung an Problemstellungen im Fahrerlaubnisrecht. Zum einen unterstreicht der VGH die Notwendigkeit einer Anordnung einer med.-psych. Begutachtung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 a FeV unter RN 6 nicht nur aufgrund der Tatsache, dass ein Fahrzeug unter 1,28 Promille geführt wurde, sondern auch aufgrund ergänzender gewichtiger Gründe:

- höhere BAK um die Mittagszeit und
- ein sorgloser Umgang mit Melissengeist, der bei der Betroffenen in nicht unerheblicher Menge vorhanden war.

Aus verwaltungsrechtlicher Sicht wäre im vorliegenden Fall der Anordnungsumweg über § 13 Satz 1 Nr. 2 a i. V. m. Nr. 2 d FeV nicht erforderlich gewesen, sondern es wäre ausreichend gewesen, die ansonsten im Verwaltungsbereich gängige Praxis anzuwenden und in solchen Fällen die med.-psych. Begutachtung über § 13 Satz 1 Nr. 2 a 2. Alt. FeV anzuordnen.

Allerdings untermauert der VGH München seine Sichtweise zur Anordnung einer med.-psych. Begutachtung ab 0,3 Promille ergänzend mit 2 weiteren Argumenten.

Er stellt die Überprüfung der Eignung durch die Gerichte in den Strafverfahren auf die gleiche qualitative Stufe wie eine Eignungsüberprüfung im Verkehrsverwaltungsverfahren durch eine med.-psych. Begutachtung (Abb. 3).

Hier handelt es sich realistisch gesehen nur um einen theoretischen Ansatz. Die Annahme, dass die Strafgerichte bei Trunkenheitsfahrten eine Einzelfallprüfung im Zusammenhang mit der Eignung der Betroffenen vornehmen, entspricht zwar dem Buchstaben des Gesetzes, jedoch nicht der gängigen Praxis. Stellt sich ergänzend die Frage, auf welcher fachlich/-sachlichen Grundlage diese Eignungsfrage durch einen Juristen geklärt werden

könnte, spricht man den Verwaltungsmitarbeitern einen solchen Sachverstand doch ab und verpflichtet diese sich für die Beantwortung solcher Eignungsfragen Spezialisten (med.-psych. Gutachter) zu bedienen.

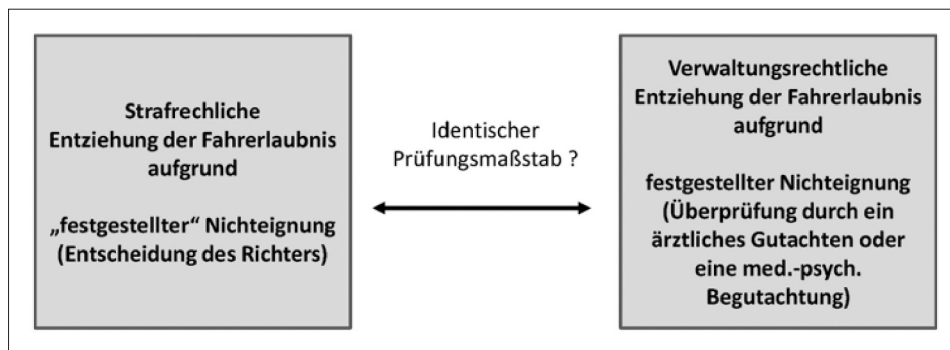


Abb. 2: Gleichstellung der Eignungsprüfungen.

Weiterhin führt der VGH München in seiner Entscheidung vom 17.11.2015 aus, dass auch im Falle einer strafrechtlichen Entziehung bei Werten zwischen 0,3 und 1,1 Promille verwaltungsrechtlich die Eignung in Frage zu stellen ist, „da das Fahrerlaubnisrecht einen BAK-Wert von 1,1 ‰ nicht kennt“.

Formalrechtlich ist dies sicherlich zutreffend, allerdings stellt sich die Frage, ob in diesem Fall eine Alkoholfragestellung, die unter Anwendung des § 13 FeV ausschließlich zu stellen wäre, aus fachlich/-sachlicher Sicht überhaupt zielführend wäre.

Aufgrund welcher Problemstellung soll die Verwaltungsbehörde hier von einer Alkoholproblematik ausgehen?

Es stellt sich die Frage, ob das nützlich für das Gesamtsystem ist und damit nicht die Akzeptanz der med.-psych. Begutachtung Schaden nimmt. Lässt doch eine lediglich einmalige Alkoholfahrt mit einer niedrigeren Blutalkoholkonzentration für sich betrachtet noch Raum für die Annahme, dass es sich um eine Ausnahme handelt, der Betroffene also nicht grundsätzlich unwillig oder unfähig ist, den Konsum von Alkohol in unzulässig hoher Menge und das Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen.

Über die Argumentationsketten des VGH München oder auch des VGH Mannheim kann man jetzt sicherlich trefflich streiten, zielführend ist diese Diskussion nicht.

Betrachtet man die Entwicklung der Rechtsprechung zu diesem Thema seit der Entscheidung des VGH Mannheim, muss festgestellt werden, dass ausschließlich eine formalrechtliche Betrachtungsweise der entscheidenden Gerichte stattgefunden hat (siehe Abb. 3).

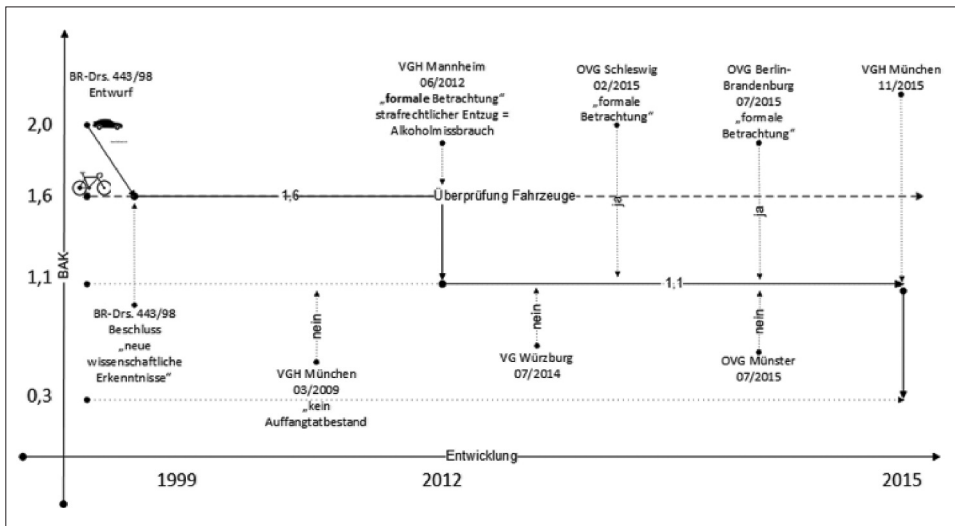


Abb. 3: Inhaltliche Begründungen der Rechtsprechungen.

Die einzige Ausnahme stellt der Hinweis aus der Entscheidung des VGH München auf eine Ausführung von IXMEIER⁹⁾ dar, der darauf hinweist, dass der Bundesrat bei der Einführung der FeV zum 01.01.1999 auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse hingewiesen hat und demzufolge im Beschluss aus 1998 die Promillegrenze von 2,0 auf 1,6 Promille reduziert wurde.

Ansonsten schöpfen die Gerichte ausschließlich die Interpretationsmöglichkeiten des § 13 FeV aus und sind nun bei der Möglichkeit einer Anordnung einer med.-psych. Begutachtung ab 0,3 Promille angelangt.

Das ist – wie auch in vielen anderen Problembereichen der Eignungsüberprüfung im Fahrerlaubnisrecht (hier sei ein Hinweis auf die aktuelle Diskussion zwischen Grenzwertkommission und Bund in Hinblick auf die Eingriffsstufe bei Fahrten unter Cannabis erlaubt) – die falsche Herangehensweise.

Grundlage für die Festlegung einer Eingriffsmöglichkeit im Verwaltungsrecht sollte ein klar definiertes Problem sein. Dazu sollte es entsprechende wissenschaftliche Grundlagen geben, die zu einer sinnvollen klaren Handlungsanweisung in den zugrundeliegenden Rechtsnormen führen sollte.

Bei der angerissenen Problematik geht es um die Frage einer bestehenden Rückfallwahrscheinlichkeit, die zuerst einmal unabhängig von einer Promillezahl gesehen werden muss. Dieses Problem ist durch die Möglichkeit einer Eignungsüberprüfung in den Fällen abgedeckt, in denen die Fahrerlaubnisbehörde Kenntnis über Tatsachen hat, aufgrund derer die Annahme gerechtfertigt ist, dass ein Fahrzeugführer mit großer Wahrscheinlichkeit zukünftig wieder ein Fahrzeug unter Alkohol führen wird.

Nun scheint es aus wissenschaftlicher Sicht – so wie 1998 bei Einführung der FeV – aber auch die Tatsache zu geben, dass aufgrund einer bestimmten Promillezahl anlässlich einer

⁹⁾ DAR 2015, 36.

Trunkenheitsfahrt die Aussage möglich ist, dass auch in diesen Fällen die Wahrscheinlichkeit von einem Rückfall im Sinne einer zukünftigen erneuten Trunkenheitsfahrt sehr hoch ist.

Demzufolge kann die Diskussion nicht in einer formalrechtlichen Betrachtung in Hinblick auf die Auslegungsmöglichkeiten des § 13 FeV gehen, sondern in eine wissenschaftliche Ausrichtung, welche Erkenntnisse man heranziehen kann, um diese Frage zu beantworten und dann muss – erweitert im Sinne der Aussage des VGH München unter RN 54: *„...Solange der Gesetz- und Verordnungsgeber etwaige weiterhin bestehende Wertungsunterschiede nicht beseitigt, gilt jedoch der gesetzlich angeordnete Vorrang der strafgerichtlichen Beurteilung. ...“*

die Rechtsnorm des § 13 FeV in Hinblick auf die notwendige Eingriffsschwelle angepasst werden.

Der heutzutage oft festzustellende Ansatz, was eine Rechtsnorm interpretativ zulässt, ist ebenso falsch im Sinne der Verkehrssicherheit und zum Schutze der Betroffenen wie der im Verwaltungsbereich verbreitete Grundsatz, sich an den Möglichkeiten zu orientieren, die durch die Rechtsprechung zulässig sind.

Es muss eine Rückkehr zur wissenschaftlich basierten Betrachtungsweise erfolgen.

Die Begutachtungs-Leitlinien führen dazu generell folgendes aus:

*„... Für die gerechtfertigte Annahme einer Verkehrsgefährdung **muss die nahe durch Tatsachen begründete Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Schädigungsereignisses gegeben sein**. Die Möglichkeit – die niemals völlig auszuschließen ist –, dass es trotz sorgfältiger Abwägung aller Umstände einmal zu einem Schädigungsereignis kommen kann, wird für die Fälle der empfohlenen positiven oder bedingt positiven Begutachtung hingenommen. Die Grenze zwischen den Bereichen positiv (auch bedingt positiv) bzw. negativ zu beurteilender Fälle ist nur unter Beachtung des Einzelfalls zu ziehen. ...“*

Das kann nicht nur für Krankheiten gelten, sondern auch für jede Eignungsüberprüfung, der eine relevante Problematik zugrunde liegt.

Ergänzend zu dieser Rückkehr „zu den Wurzeln“ bedarf es auch einer Gesamtschau auf die Thematik Alkoholproblematiken.

Es wäre unsinnig, jetzt wieder nur an einem Stellrad – der Anordnung einer med.-psych. Begutachtung ab einer zu definierenden Promillezahl – zu drehen und § 13 FeV entsprechend anzupassen, sondern es muss vielmehr das Problem im Ganzen betrachtet werden:

- Die Überprüfung von Fahrzeugführern
- Gleichschaltung von Promillezahlen im Straf- und Verwaltungsrecht
- Herabsetzung der Promillegrenzen im Zusammenhang mit der strafrechtlichen Sanktionierung von alkoholauffälligen Fahrzeugführern (Radfahrern)

Es ist eine immer wiederkehrende Erfahrung aus nunmehr 15 Jahren Fahrerlaubnis-Verordnung, dass oft an einer Stellschraube gedreht wird und vergessen wird, dass diese Stellschraube auch an anderer Stelle Auswirkungen hat.

Insofern besteht die Aufgabe darin, unter Heranziehung wissenschaftlicher Grundlagen, zum einen die Regelungen der § 3 /13 FeV i. V.m. der Anlage 4 Nr. 8.1 und den strafrechtlichen Grundlagen zu überdenken und problemorientiert zu überarbeiten.

Änderungsbedarf des § 13 FeV

Es ist mehr als unglücklich, dass die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 24.06.2013 in letzter Konsequenz dazu geführt hat, dass immer mehr Gerichte dazu überschwenken, die bestehenden Regelungen dahingehend auszulegen, dass nunmehr bei jeglicher strafgerichtlichen Entziehung unabhängig von der festgestellten Blutalkoholkonzentration die Anordnung einer MPU obligatorisch ist.

Der Normgeber hatte sich entschieden, Regelfälle vorzugeben, die sich in § 13 S. 1 Nr. 2 FeV finden lassen. Bereits die Formulierung in Nr. 2 d lässt den Rückschluss zu, dass diese Vorschrift als Auffangtatbestand gedacht war, während in Nr. 2 a bis 2 c die klassischen Anwendungsfälle normiert sind. Hiernach besteht Überprüfungsbedarf nach Alkoholabhängigkeit oder bei Erkenntnissen über Alkoholmissbrauch, bei wiederholten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss oder nach bereits einmaliger Teilnahme am Straßenverkehr als Fahrzeugführer mit 1,6 oder mehr Promille. Alleine die Festlegung des Regelfalls in Nr. 2 c (1,6 oder mehr Promille) macht deutlich, dass mit der Klarstellung durch das Bundesverwaltungsgericht im Beschluss vom 24.06.2013, nämlich, dass unter Nr. 2 d die sowohl die verwaltungsrechtliche als auch die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis gemeint ist, nicht der Rückschluss zulässig sein kann, dass bei jedweder Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB die Tatbestandsvoraussetzungen des § 13 Nr. 2 a erfüllt sind. Hierin liegt ein eindeutiger Wertungswiderspruch. Dies bedeutet wie bereits ausgeführt, dass bereits die strafgerichtliche Entziehung bei 0,3 Promille alleine für sich ausreichen würde, der Behörde gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 a i. V. m. § 13 S. 1 Nr. 2 d FeV eine Anordnungsbefugnis einzuräumen, während nach § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV eine einmalige Straßenverkehrsteilnahme mit 1,6 oder mehr Promille erforderlich wäre.

Insgesamt erscheint fragwürdig, ob der Normgeber die nunmehr durch die vorgenannten Gerichte vorgenommene Auslegung gemeint und gewollt haben kann, wenn nunmehr unter dem in Nr. 2 a enthaltenen Stichwort „Alkoholmissbrauch“ die strafrechtliche Entziehung der Fahrerlaubnis ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 Promille subsummiert werden soll, während parallel hierzu im Regelfall unter Nr. 2 c eine Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr gefordert ist.

Irritierend hierbei ist die Definition in Anl. 4 zur Fahrerlaubnisverordnung unter 8.1, bei der der Alkoholmissbrauch definiert wird als das Unvermögen, ein die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum vom Führen von Fahrzeugen hinreichend sicher trennen zu können.

Sicherlich hat diese Definition mit dazu beigetragen, dass eine Auslegung in der oben geschilderten Form nunmehr in der Rechtsprechung Fuß gefasst hat.

Ziel des Normgebers sollte es sein, von wissenschaftlichen Erkenntnissen geleitet Regelungen aufzustellen. Die Frage, wann die Anordnung einer MPU angezeigt ist, sollte daher von fundierten wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Frage der Rückfallwahrscheinlichkeit getragen sein.

Das ist die wesentliche Aussage, nur darum sollte es gehen und die bisherige Argumentation geht mehr in die Richtung der Leistungsbeeinträchtigungen

Demzufolge stellt sich zunächst die Frage, ob das mangelnde Trennungsvermögen, von dem in Nr. 8.1 der Anl. 4 zu den §§ 11, 13 und 14 der Fahrerlaubnis-Verordnung die Rede ist, bereits in der einmaligen Fahrt unter Alkoholeinfluss unabhängig von dem Ausmaß der Alkoholisierung vorliegt.

Hier wird es in jedem Fall einer Klarstellung durch den Normgeber bedürfen. Unter Berücksichtigung, dass in § 13 S. 1 Nr. 2 b FeV das wiederholte Auffälligkeiten im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss den Regelfall einer MPU-Anordnung ausmacht, könnte man sich ebenso auf den Standpunkt stellen, dass derjenige einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum spätestens dann nicht sicher vom Führen eines Fahrzeugs trennen kann, wenn er nach der ersten Alkoholfahrt sein Fehlverhalten nicht hinreichend erkennt und für eine Verhaltensänderung sorgt, um einen Wiederholungsfall ausschließen zu können. Sollten sich jedoch wissenschaftliche Erkenntnisse dahingehend gefestigt haben, dass eine Rückfallwahrscheinlichkeit bereits bei erstmaligem Auffälligerwerden bei einer Blutalkoholkonzentration von deutlich weniger als 1,6 Promille gegeben ist, wäre eine Überarbeitung bzw. Herabsetzung der Grenze in § 13 S. 1 Nr. 2 c FeV erforderlich.

Während sich die Regelbeispiele in Nr. 2 b und 2 c mit dem Auffälligerwerden des Betroffenen unmittelbar im Straßenverkehr beschäftigen, bleibt in dem Regelbeispiel der Nr. 2 a grundsätzlich weiterhin Raum für Erkenntnisse über ein problematisches Alkoholkonsumverhalten, die sich unabhängig vom Straßenverkehr ergeben.

Fraglich ist also, ob es der Regelung in Nr. 2 d tatsächlich bedarf, insbesondere wenn dies dazu führt, dass diese Vorschrift über Gebühr und letztlich unter Missachtung der sich hieraus ergebenden Wertungswidersprüche durch Auslegung erweitert wird.

Um eine Gleichschaltung der Promillegrenzen im Straf- und Verwaltungsrecht zu erreichen, wäre eine Anpassung der Grundlage für die Anordnung einer med.-psych. Begutachtung nach § 13 Nr. 2 c auf 1,1 Promille wünschenswert, sofern es hierfür eine entsprechende wissenschaftliche Basis gibt.

Kurzfristig ist auf jeden Fall Nr. 2 d zu streichen, um den Wertungswiderspruch aufzuheben, der derzeit auch zu einem innerstaatlichen Führerscheintourismus führt.

Um Klarheit und Eindeutigkeit in die Anordnungsgrundlagen zu bekommen, würde sich ergänzend eine Trennung der beiden Sachverhalte aus Nr. 2 e anbieten.

Die Rechtsnorm des § 13 FeV könnte sich dann wie folgt darstellen:

§ 13 aktuell	§ 13 Änderungsvorschlag	Anmerkungen
2. ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn a) nach dem ärztlichen Gutachten wenn ...Tatsachen die Annahme <u>von Alkoholmißbrauch</u> begründen,	2. ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn a) nach dem ärztlichen Gutachten ...Tatsachen die Annahme einer <u>erneuten Trunkenheitsfahrt</u> begründen,	<i>Begrifflichkeit „Alkoholmissbrauch“ missverständlich</i>
c) ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer AAK von 0,8 mg/l oder mehr geführt wurde,	c) ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,1-1,6 Promille oder mehr oder einer AAK von 0,5-0,8 mg/l oder mehr geführt wurde,	<i>Genauere Promillezahl abhängig von wissenschaftlichen Erkenntnissen (Tendenz 1,1%)</i>
d) die Fahrerlaubnis aus einem der unter Buchstabe a bis c genannten Gründe entzogen war oder	d) zu klären ist, ob die Gefahr einer erneuten Trunkenheitsfahrt nicht mehr besteht,	<i>Da d) in der alten Fassung zu streichen wäre, könnte e) geteilt werden,</i>
e) sonst zu klären ist, ob Alkoholmißbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht.	e) zu klären ist, ob nach diagnostizierter Alkoholabhängigkeit stabile Abstinenz im Sinne der BGLL gegeben ist.	<i>Da d) zu streichen wäre, könnte e) geteilt werden, da unterschiedliche Grundlagen bestehen</i>

Einsatzmöglichkeiten von Alkohol-Interlock als Alternative zur med.-psych. Begutachtung

Der Einsatz von Alkohol-Interlock stellt sowohl aus straf- als auch aus verwaltungsrechtlicher Sicht eine Chance dar, unzumutbare Härten zu vermeiden, sofern sich dies aus wissenschaftlicher Sicht nachvollziehbar anbietet. Wenn sich durch Alkohol-Interlock keine gefestigte Verhaltensänderung erzielen lässt, bietet sich dies als Maßnahme im Rahmen der Rehabilitation jedenfalls nicht an. Es stellt sich insbesondere die Frage, inwieweit die Möglichkeit eingeräumt werden könnte, an Stelle einer Sperrfrist Alkohol-Interlock einzusetzen. Die Trunkenheitsfahrt gemäß § 316 StGB ist als Regelfall in § 69 Abs. 2 StGB normiert. Es ist als gesetzliche Vermutung ausgestaltet, dass derjenige, der alkoholisiert als Fahrer eines Kraftfahrzeugs am Straßenverkehr teilnimmt als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen gilt. Wenn aber die Ungeeignetheit feststeht, ergibt sich kein Raum, am Straßenverkehr unter Einsatz von Alkohol-Interlock teilzunehmen, da hierfür grundsätzlich Eignung Voraussetzung ist. Etwas anderes könnte gelten, wenn eine Auffälligkeit i. V. m. Alkohol vorliegt, jedoch lediglich ein Fahrverbot gemäß § 44 StGB oder aber im Rahmen einer Bußgeldtrunkenheitsfahrt ein solches nach § 25 StVG verhängt wurde. In diesen Fällen ist eine Ungeeignetheit nicht per se festgestellt, so dass hier noch Raum bleibt, bei Erhalt der Fahrerlaubnis anstatt der Anordnung eines Fahrverbots die Teilnahme als Kraftfahrzeugführer von der – sicherlich auf einen bestimmten Zeitraum zu begrenzenden – Benutzung von Alkohol-Interlock abhängig zu machen.

Alkohol-Interlock kann keine Eignungsüberprüfung ersetzen. Es sind viele Fragen offen und ungeklärt wie z.B. wie lange ein Instrumentarium eingesetzt werden soll, um sagen zu können, dass nun eine Eignung gegeben ist. 15 Jahre entsprechend den Tilgungsregelungen des § 29 StVG ? 10 Jahre entsprechend § 29 Abs. 5 StVG?

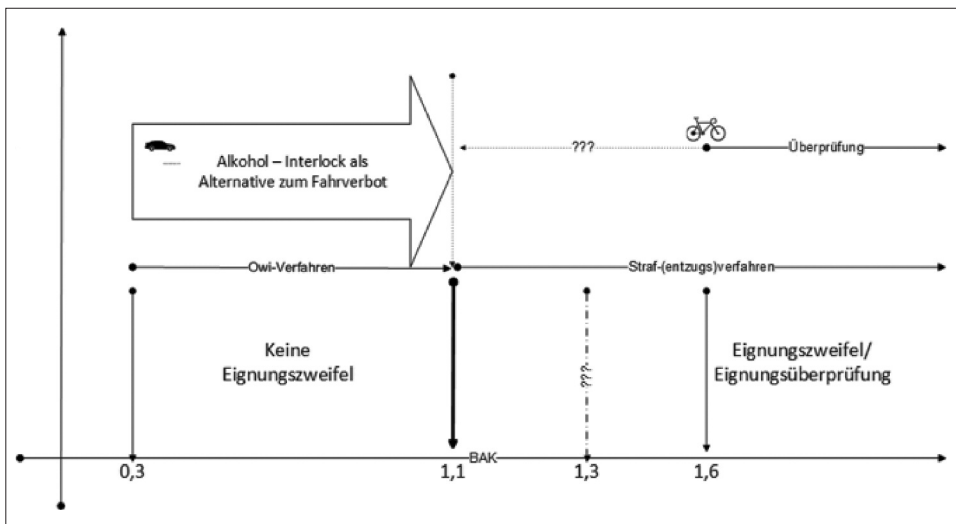


Abb. 4: Einsatzmöglichkeit vom Alkohol-Interlock.

Der Einsatz von Alkohol-Interlock ergänzend zur MPU wäre wieder ein Schritt zurück in die bedingte Eignung, die seit ca. 10 Jahren aus den Regelungen der FeV gestrichen wurde. Es würde den Einsatz der Überprüfungsmaßnahme ad absurdum führen, denn jeder

Einsatz eines Alkohol-Interlock würde sowohl die positive als auch die negative Grundaussage in Frage stellen.

Es wäre bei der Einführung eines entsprechenden Modellversuches darauf zu achten, wie sich die Umsetzung führerscheinrechtlich auswirkt. Solange es sich nur um die Umsetzung eines Modellversuches ohne die Entziehung der Fahrerlaubnis handelt, wäre es problemlos. Der Führerschein könnte eingezogen und den Betroffenen während des Fahrverbotes eine entsprechende Bescheinigung ausgehändigt werden.

Schwieriger würde es jedoch im Entziehungs- und Neuerteilungsverfahren werden, wenn der FS eingezogen und im Neuerteilungsverfahren dann ein Dokument mit der entsprechenden EU-Schlüsselzahl ausgehändigt wird. Dies wäre in den Fällen relevant, wenn die Eignungsüberprüfungsstufe im Fahrerlaubnisrecht z. B. erst bei 1,3 Promille relevant wäre.

In diesen Fällen wäre zu regeln, in welchem Verfahren nach Abschluss des Interlockeinsatzes ein neuer Führerschein ausgestellt werden kann.

Anschrift der Verfasser

Ulrike Dronkovic
Wilhelm-Busch-Str. 32
53844 Troisdorf
Email: dronkovic@knabben-und-kollegen.de

Volker Kalus
Drachenfelsstr. 25
67065 Ludwigshafen
Email: fahrerlaubnisrecht@gmx.de

DON M. DeVOL, FANNY SCHREIBER, MARIE-CHRISTIN PERLICH

Anordnung einer MPU – auch unter 1,6 ‰?

Ein Beitrag zum 54. Verkehrsgerichtstag 2016

MPA-mandate – even below 1,6 ‰?

A contribution to the 54th Verkehrsgerichtstag 2016

1. Einleitung

Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) in Deutschland dient der Überprüfung der Kraftfahreignung und wird nach verschiedenen Delikten, welche diese Eignung in Frage stellen, angeordnet. Im Jahr 2014 mussten sich insgesamt 91.536 Menschen einer solchen Überprüfung unterziehen¹⁾. Jeder zweiten Begutachtung (48 %) lagen ein oder mehrere Delikte im Zusammenhang mit Alkohol zugrunde. Auf die Gruppe der erstmalig mit Alkohol auffälligen Fahrer entfiel mit 28 % mehr als jedes 4. Gutachten. In 14 % wurden Fahrer mit mehr als einer Alkoholauffälligkeit geprüft (siehe Abb. 1²⁾).

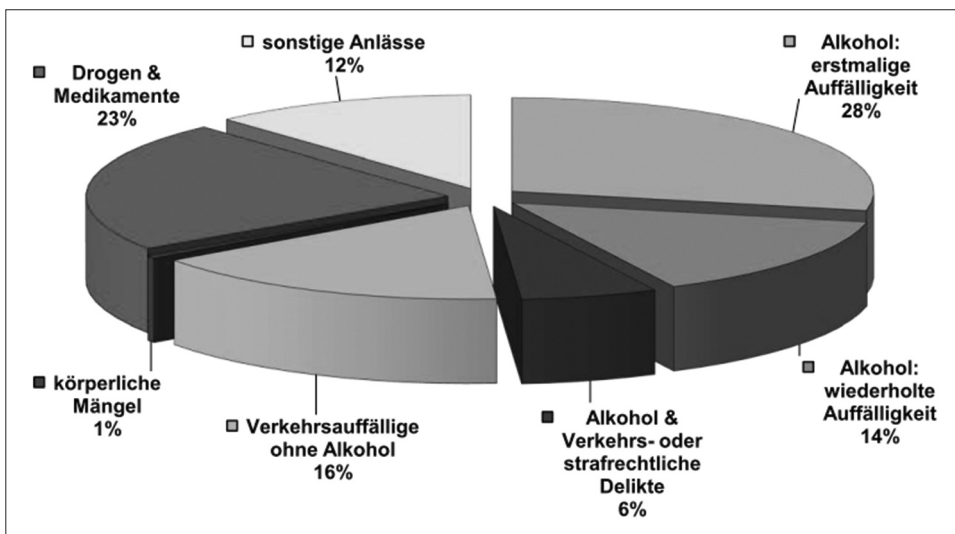


Abb. 1: Verteilung der Untersuchungsanlässe für das Jahr 2014.

Zwar ist die Anordnungsgrundlage für erstmalig Alkoholauffällige im § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe c der Fahrerlaubnis-Verordnung bundesweit einheitlich geregelt, nach einer Entscheidung des VGH Baden-Württemberg³⁾ und später auch des Bayerischen VGH⁴⁾

¹⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen, Begutachtung der Fahreignung 2014, 2015.

²⁾ Bundesanstalt für Straßenwesen, Begutachtung der Fahreignung 2014, 2015.

³⁾ VGH Baden-Württemberg, Beschluss v. 15.01.2014 – 10 S 1748/13 (online verfügbar unter <http://openjur.de/u/672557.html>).

⁴⁾ VGH München, Beschluss v. 08.10.2014 – 11 CE 14.1776 (online verfügbar unter <http://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2014-N-57782?hl=true>).

wird diese jedoch in den einzelnen Bundesländern teilweise unterschiedlich ausgelegt. In der Folge kommt es z. B. in Baden-Württemberg, aber auch Bayern und weiteren Bundesländern, bereits unterhalb von 1,6 ‰ bei Alkoholerstauffälligen zur MPU-Anordnung. Neben der Notwendigkeit der Vereinheitlichung der Anordnungspraxis, um die Gleichbehandlung aller Autofahrer garantieren zu können, sollte zudem der Frage nachgegangen werden, ob eine MPU bei erstmalig Alkoholauffälligen unterhalb von 1,6 ‰ fachlich überhaupt sinnvoll ist und einen notwendigen Eingriff darstellt.

2. Sind Trunkenheitsfahrer eine Hochrisikogruppe?

Zur Klärung der Frage, ob Trunkenheitsfahrer als „Hochrisikogruppe“ eingeschätzt werden müssen, sollten zunächst die Prävalenzen (Auftrittswahrscheinlichkeiten) betrachtet werden. Eine Abschätzung der Alkoholprävalenz ermöglichen die Ergebnisse der DRUID-Studie⁵⁾. DRUID (DRiving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines) war eine groß angelegte Studie, in der in 13 europäischen Ländern rund 50.000 Fahrer zufällig angehalten und auf den Einfluss von Alkohol, Drogen und psychoaktiv wirkenden Medikamenten geprüft wurden. Ergebnisse für Alkoholprävalenzen liegen aus 12 Ländern vor.

Im Rahmen der Studie wurden Roadside Surveys, Blut- und Speichelproben aus dem Zeitraum Januar 2007 bis Juli 2009 ausgewertet. Dabei zeigte sich eine große Variation der gefundenen Prävalenzen über die verschiedenen Länder. Der europaweite Durchschnitt lag bei 3,48 ‰ für Alkohol und bei 0,37 ‰ für eine Kombination von Alkohol mit einer anderen Substanz (siehe Abb. 2⁶⁾). Das bedeutet, dass von allen untersuchten Fahrern rund jeder 29. unter Alkoholeinfluss stand, und etwa 4 von 1.000 Fahrern mit einer Alkohol-Drogen- oder Alkohol-Medikamenten-Mischung unterwegs waren.

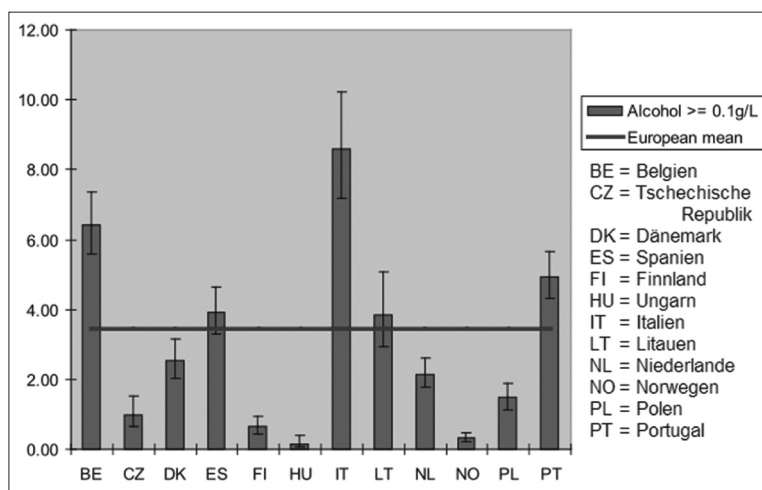


Abb. 2: Alkoholprävalenzen in den verschiedenen Ländern und im europäischen Durchschnitt in der DRUID-Studie.

⁵⁾Schulze/Schumacher/Urmeew/Auerbach, DRUID. Final Report: Work performed, main results and recommendations, 2012.

⁶⁾Nach: Houwing et al., Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part I: General results. DRUID project report, 2011.

Neben dieser Betrachtung ist es darüber hinaus sinnvoll, einen Blick auf die Unfallstatistiken zu werfen. Für das Jahr 2014 wurden vom Statistischen Bundesamt mehr als 300.000 Unfälle mit Personenschaden festgestellt⁷⁾. In 4,5 % der Fälle hatte dabei Alkohol bei mindestens einem der Beteiligten eine Rolle gespielt. Dabei waren in 30,5 % der Fälle Blutalkoholkonzentrationen zwischen 1,1 und 1,7 ‰ festgestellt worden. Lediglich bei 5,2 % der alkoholisierten Unfallbeteiligten waren es unter 0,5 ‰ und bei 18,1 % lag die Blutalkoholkonzentration zwischen 0,5 und 1,1 ‰. In jedem dritten Fall wurden Blutalkoholkonzentrationen zwischen 1,7 und 2,5 ‰ gemessen und bei rund 11 % lagen die Werte höher als 2,5 ‰ (siehe Abb. 3⁸⁾).

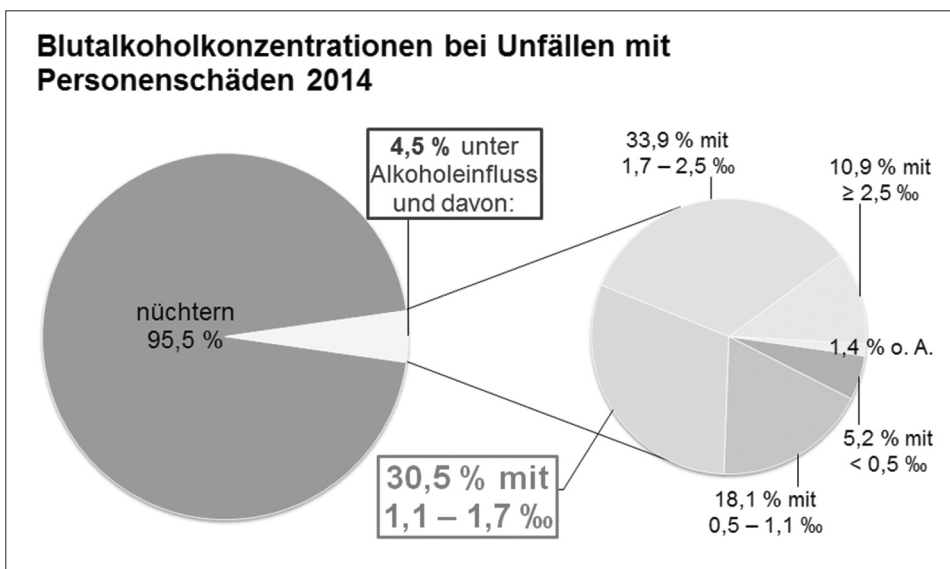


Abb. 3: Blutalkoholkonzentrationen bei Unfällen mit Personenschäden in Deutschland 2014.

Nimmt man demgegenüber die Unfallschwere (im Sinne von Personenschäden) in den Fokus, so belegen die Zahlen des Statistischen Bundesamtes⁹⁾ für 2014, dass Alkohol in 7,7 % aller Unfälle mit Todesfolge involviert war (siehe Tab. 1¹⁰⁾). Das heißt, dass etwa jeder 13. im Straßenverkehr Getötete durch den Einfluss von Alkohol starb. So tragisch diese Zahlen auch sind, so klar deuten sie darauf hin, dass die Folgen von Unfällen unter Alkoholeinfluss überdurchschnittlich schwerwiegend sind. Im Durchschnitt starben bei 1.000 Unfällen mit Personenschaden 11 Menschen, 224 wurden schwer verletzt. Sobald jedoch Alkohol mit ins Spiel kam, starben bei 1.000 Unfällen mit Personenschaden bereits 19 Menschen und 344 wurden schwer verletzt.

⁷⁾ Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 2014, 2016.

⁸⁾ Nach: Statistisches Bundesamt, Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2014, 2015.

⁹⁾ Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 2014, 2016, 309 f.

¹⁰⁾ Nach: Statistisches Bundesamt, Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2014, 2015.

	insgesamt	davon Alkoholunfälle	%
Unfälle mit Personenschaden	302.435	13.612	4,5
Verunglückte			
- Insgesamt	392.912	17.116	4,4
- Getötete	3.377	260	7,7
- Schwerverletzte	67.732	4.688	6,9
- Leichtverletzte	321.803	12.168	3,8
Unfälle mit Sachschaden	2.104.250	21.698	1,0

Tab. 1: Unfallfolgen insgesamt und nach Alkoholunfällen in Deutschland 2014.

Dabei ist von herausragender Bedeutung, dass mehr als die Hälfte aller Alkoholunfälle reine Fahrnunfälle sind, d. h. sie geschehen ohne den Einfluss eines anderen Verkehrsteilnehmers, sondern dadurch, dass der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert. Bei Unfällen ohne Alkoholeinwirkung ist weniger als jeder 5. Unfall ein reiner Fahrnunfall¹¹⁾.

Um das Unfallrisiko eines alkoholisierten Fahrers abschätzen zu können, führten KRÜGER und VOLLRATH 2004 eine Studie¹²⁾ durch, die als erste reliable, d. h. verlässliche, Abschätzung des alkoholbedingten Unfallrisikos in Deutschland bezeichnet werden kann. In ihrer Studie verglichen sie eine repräsentative Stichprobe von Unfällen mit einer repräsentativen Stichprobe von Fahrten, die zu keinem Unfall führten. Dazu zogen sie das German Roadside Survey 1992 – 1994 mit nahezu 10.000 unfallfreien Fahrten sowie Daten von rund 2.000 Unfällen heran. Die Ergebnisse von KRÜGER und VOLLRATH verdeutlichen einen exponentiellen Zusammenhang zwischen steigenden Blutalkoholkonzentrationen und Erhöhung des Unfallrisikos. Dieser Zusammenhang gilt für Blutalkoholkonzentrationen ab 0,5 ‰ und erreicht bereits unterhalb der derzeit MPU-anordnungsrelevanten 1,6 ‰ einen bedenklich hohen Wert (siehe Abb. 4¹³⁾). Zwischen 0,5 und 0,79 ‰ ist das Risiko, zu verunfallen, bereits dreimal höher als bei einem nüchternen Fahrer. Zwischen 0,8 und 1,59 ‰ ist das Unfallrisiko bereits 15-mal so hoch und ab Blutalkoholkonzentrationen von über 1,6 ‰ ist das Unfallrisiko mindestens 37-mal höher als bei einem nüchternen Fahrer. Zudem fanden KRÜGER und VOLLRATH heraus, dass 12 % aller Unfälle auf Alkoholeinfluss zurückgehen und von diesen 96 % mit Blutalkoholkonzentrationen von 0,5 ‰ und höher geschahen.

Daher muss die eingangs gestellte Frage, ob Trunkenheitsfahrer eine Hochrisikogruppe sind, eindeutig bejaht werden. Sie sind dies sogar in doppelter Hinsicht. Zum einen liegt das Unfallrisiko ab 1,1 ‰ Blutalkoholkonzentration rund 15-mal höher als bei einem nüchternen Fahrer. Zugleich muss man sich jedoch fragen, ob das Rückfallrisiko wirklich erst ab 1,6 ‰ so stark ausgeprägt ist, dass von einer Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen werden muss.

¹¹⁾ Statistisches Bundesamt, Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2014, 2015.

¹²⁾ Krüger/Vollrath, The alcohol related accident risk in Germany: Procedure, methods and results. Accident Analysis & Prevention, 36, 2004.

¹³⁾ Nach: Krüger/Vollrath, The alcohol related accident risk in Germany: Procedure, methods and results. Accident Analysis & Prevention, 36, 2004.

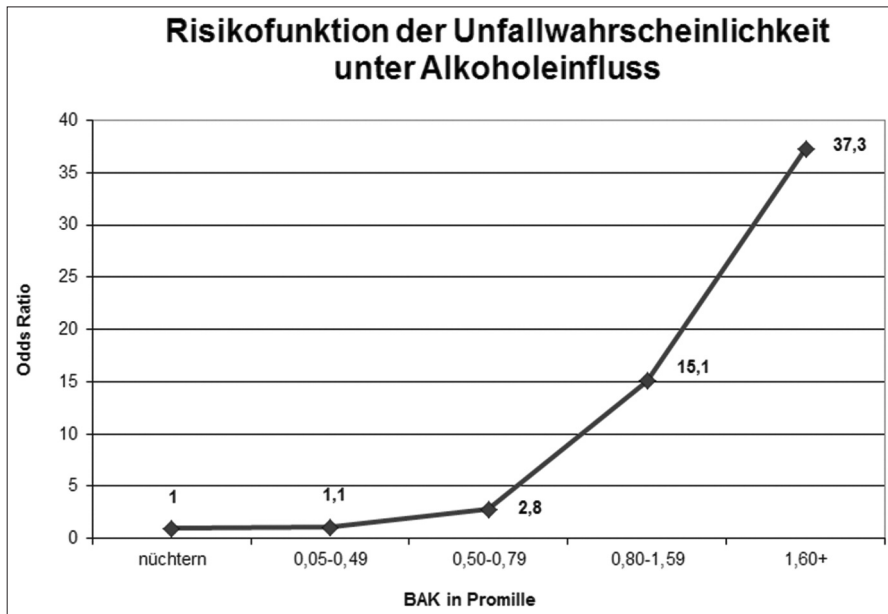


Abb. 4: Risikofunktion (Odds Ratio) der Unfallwahrscheinlichkeit unter Alkoholeinfluss.

3. Studien zur Legalbewährung

Um das Rückfallrisiko einer bestimmten Zielgruppe abschätzen zu können, sind Studien zur Legalbewährung ein probates Mittel. Das bedeutet, dass z. B. nach einer Alkoholauffälligkeit oder einer MPU für einen bestimmten Zeitraum („Bewährungszeitraum“) geprüft wird, ob der Fahrer erneut auffällig wurde.

Je nach Land, Bewährungszeitraum und Definition eines Rückfalls wurden in solchen Legalbewährungsstudien Rückfallraten zwischen 17 und 45 % gefunden. Eine solche Studie zur Legalbewährung wurde beispielsweise von MØLLER, HAUSTEIN und PRATO durchgeführt, deren Ergebnisse seit 2015 vorliegen¹⁴). Das Besondere an dieser Studie ist, dass die Wissenschaftler die Gesamtpopulation Dänemarks im Alter ab 18 Jahren einbezogen haben, d. h. eine Stichprobe von rund 4,26 Mio. Menschen untersuchten. Als Bewährungszeitraum legten sie 2008 – 2012 fest. In diesen 5 Jahren wurden 17 % erneut auffällig, ein Anteil von 12 % allein im ersten Jahr. Den Ergebnissen zufolge waren Rückfällige auch häufiger in Alkoholunfälle verwickelt und insgesamt bei den Alkoholunfällen mit Blutalkoholkonzentrationen von 1,2 ‰ und mehr überrepräsentiert. Immerhin 4,3 % aller als Rückfällige erfasste Personen waren in mindestens einen Alkoholunfall verwickelt.

Insgesamt fanden MØLLER und Kollegen heraus, dass die Rückfallwahrscheinlichkeit mit der sozioökonomischen Situation einer Person korreliert. Das bedeutet, es ergaben sich Zusammenhänge zwischen Alter, Einkommen, Bildung, Wohnort sowie anderen Faktoren und der Wahrscheinlichkeit erneut mit Alkohol auffällig zu werden. Leider wurde in ihrer

¹⁴) Møller/Haustein/Prato, Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis & Prevention*, 83, 2015, 125 – 131, doi: 10.1016/j.aap.2015.07.015.

Studie jedoch kein Zusammenhang mit der Blutalkoholkonzentration der ersten Auffälligkeit hergestellt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass ein solcher Zusammenhang fehlt. Er wurde hier lediglich nicht untersucht.

Nicht unerwähnt bleiben sollte jedoch, dass solche Legalbewährungsstudien sowohl Stärken als auch Schwächen aufweisen können. Zu den Stärken zählt unumstritten die Betrachtung einer Personengruppe über einen längeren Zeitraum hinweg. Häufig werden z. B. zunächst alle Fahrer eines bestimmten Zeitraumes aufgenommen, die wegen einer Trunkenheitsfahrt im System erfasst sind. Von diesen werden nur solche in die Stichprobe aufgenommen, die erstmals auffällig waren. Deren Blutalkoholkonzentrationen werden gespeichert. Da es sich um ein längsschnittliches Design handelt, bleibt diese Stichprobe in der Betrachtung. Nach Ablauf des Bewährungszeitraums wird die Stichprobe aus der erste Ziehung erneut untersucht und überprüft, ob es weitere Auffälligkeiten gegeben hat. Die bei der ersten Erhebung gespeicherten Blutalkoholkonzentrationen werden jetzt zwischen den Gruppen der rückfällig gewordenen und den nicht wieder aufgefallenen Fahrern verglichen (siehe Abb. 5). Wenn sich bei dieser Überprüfung ein bedeutsamer Unterschied finden lässt, wird die Blutalkoholkonzentration als Prädiktor für die Rückfallwahrscheinlichkeit angesehen.

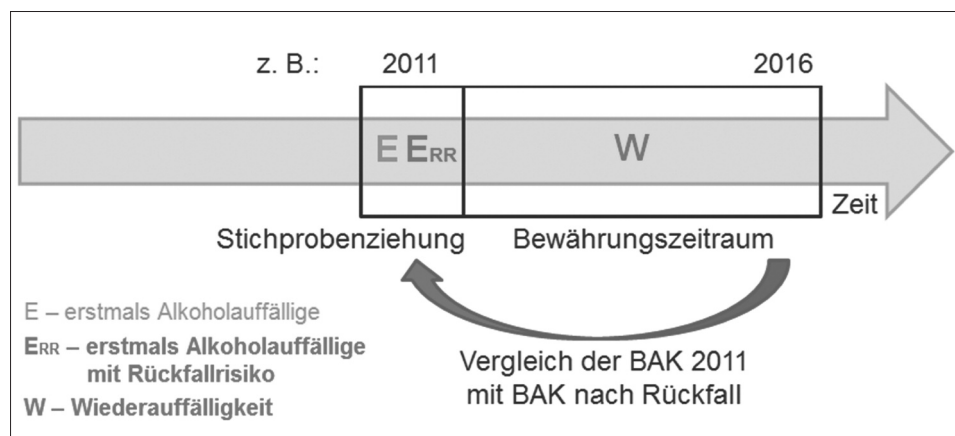


Abb. 5: Beispielhafter Ablauf einer Legalbewährungsstudie.

Durch dieses spezielle Studiendesign entstehen jedoch meist hohe Kosten und Wartezeiten zwischen den einzelnen Erhebungen. Zudem gibt es häufig unterschiedliche Definitionen von „Rückfall“, verschieden lange Bewährungszeiträume etc., was die Vergleichbarkeit von Studien erschwert. Ein großes Problem stellt jedoch auch immer die Dunkelfeldproblematik dar. All diese Faktoren führen dazu, dass nicht alle Studien zur Legalbewährung uneingeschränkt verwertbar sind.

Für diesen Beitrag wurden in einer Literaturrecherche zunächst Studien zur Legalbewährung identifiziert und anschließend einer genauen Analyse zur Verwertbarkeit unterzogen. Nur 7 der ursprünglich gefundenen Studien waren uneingeschränkt, d. h. gut, verwertbar und wurden daher im weiteren Verlauf näher betrachtet. Dabei kann zunächst festgestellt werden, dass Personen, die bereits mit einem ersten Trunkenheitsdelikt aufgefallen sind, eine deutlich höhere Rückfallwahrscheinlichkeit (je nach Studie bis zu 49 %) haben, als die Auffallenswahrscheinlichkeit bislang unbescholtener Kraftfahrer ist (im

EU-Mittel 3,48 ‰¹⁵). Zudem gibt es deutliche Hinweise, dass auch Trunkenheitsfahrer mit einer BAK von unter 1,6 ‰ ein über dem Durchschnitt liegendes Rückfallrisiko haben (siehe Tab. 2).

Erstauffälligkeit mit...	errechnete Rückfallraten (Spanne in %)
unter 1,0 ‰	8 – 40 %
1,0 – 1,59 ‰	24 – 44 %
ab 1,6 ‰	26 – 49 %

Tab. 2: Überblick über die in den Legalbewährungsstudien errechneten Rückfallraten in Abhängigkeit vom Promillewert der Erstauffälligkeit.

4. Merkmale von Ersttättern mit einer BAK < 1,6 ‰

Bei der Annäherung an die Frage, ob eine MPU-Anordnung auch unter 1,6 ‰ sinnvoll ist, sollte man einen genaueren Blick auf die Besonderheiten dieser Personengruppe werfen. Aus einer Statistik von Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung geht hervor, dass von den durchgeführten MPU aus den Jahren 2014 und 2015 bei Erstauffälligen unter 1,6 ‰ (N = 1402) lediglich 42,3 % positiv begutachtet wurden (siehe Abb. 6). Von den Untersuchten erhielten 21,8 % eine Kursempfehlung und 35,9 % wurden als uneingeschränkt ungeeignet beurteilt.

Im Vergleich dazu sieht die bundesweite Statistik aus dem Jahr 2014¹⁶) für Erstauffällige mit mehr als 1,6 ‰ ähnlich aus: 54,8 % wurden positiv begutachtet, 11,1 % erhielten eine Kursempfehlung und 34,0 % bekamen ein negatives Gutachten (vgl. Abb. 6). Dass die Quoten der negativen Begutachtungen in beiden Gruppen nahezu identisch sind, kann als Hinweis gewertet werden, dass die Problemausprägung in der Stichprobe der Ersttäter unter 1,6 ‰ und damit die Verhaltensprognose keineswegs positiver ist, als bei höheren Blutalkoholkonzentrationen. Der etwa doppelt so hohe Anteil von Kursgutachten in der Gruppe der unter 1,6 ‰ Erstauffälligen mag hingegen darauf hindeuten, dass sich diese Fahrer vielleicht schlechter auf die MPU vorbereiten – eventuell auch, da sie nicht mit der MPU-Anordnung rechnen.

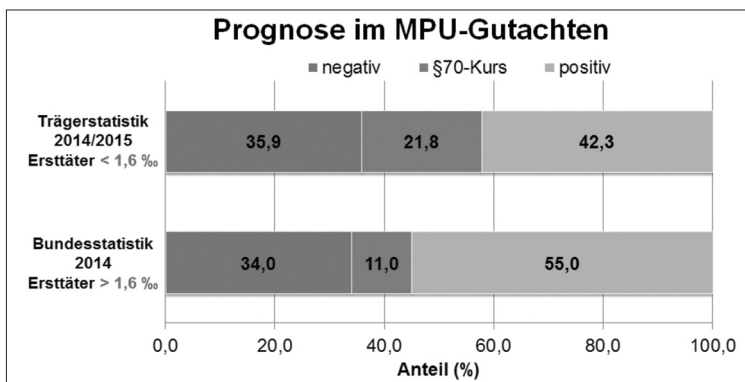


Abb. 6: Vergleich der Prognosen zwischen Ersttättern mit BAK < 1,6 ‰ und BAK > 1,6 ‰.

¹⁵) Houwing et al., Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part I: General results. DRUID project report, 2011.

¹⁶) Bundesanstalt für Straßenwesen, Begutachtung der Fahreignung 2014, 2015.

Neben der Betrachtung der Gutachtenergebnisse ist auch die im Gutachten gestellte Diagnose von Interesse. Die folgenden Zahlen stammen aus den Meldungen verschiedener Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung und umfassen lediglich 87 Fälle (siehe Tab. 3). Bei diesen Untersuchungen konnten in 14 % der Fälle die Angaben des Klienten nicht verwertet werden (= H0). In 15 % wurde die Diagnose Alkoholabhängigkeit (A1) gestellt, in mehr als jedem 4. Fall (28 %) wurde eine Alkoholproblematik (A2) diagnostiziert. In 40 % der Untersuchungen kamen die Gutachter zu der Diagnose Alkoholgefährdung (A3) und lediglich 3 % aus der vorliegenden Stichprobe wurde eine A4 (Koppelung von Trinken und Fahren) bescheinigt.

Diagnose	H0	A1	A2	A3	A4
Anteil in %	14	15	28	40	3

Tab. 3: Anteil der Diagnosen in der MPU bei Ersttätern unter 1,6 ‰ (nach Beurteilungskriterien, 3. Auflage). H0 = Befunde nicht verwertbar, A1 = Alkoholabhängigkeit, A2 = Alkoholproblematik, A3 = Alkoholgefährdung, A4 = Koppelung Trinken und Fahren.

Insgesamt betrachtet zeichnen die bisherigen MPU-Gutachten für erstmals Alkoholauffällige unterhalb von 1,6 ‰ ein unerwartet negatives Bild, welches in Bezug auf sowohl Diagnose der zugrundeliegenden Problematik als auch die Prognose mit der Gruppe der Erstauffälligen über 1,6 ‰ vergleichbar ist.

5. Meinungsumfrage zum Thema MPU

Nachdem festgehalten werden kann, dass es sich auch bei den Trunkenheitsfahrern unter 1,6 ‰ um eine Hochrisikogruppe von Fahrern handelt, muss der Frage nachgegangen werden, ob sich dies in der Bevölkerungsmeinung auch so widerspiegelt. Zur Annäherung an dieses Thema wurde im September 2013 vom uzbonn¹⁷⁾ (Umfragezentrum Bonn – Gesellschaft für empirische Sozialforschung und Evaluation) im Auftrag des VdTÜV eine repräsentative Telefonumfrage durchgeführt. Befragt wurden 501 zufällig und repräsentativ ausgewählte Personen über 18 Jahre. Im Mittel waren die Umfrageteilnehmer 50,3 Jahre alt. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten war männlich und immerhin 88 % aller Teilnehmer waren im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B.

Bei der Befragung wurden den Teilnehmern Aussagen zum Thema MPU vorgelesen und sie sollten dann den Grad ihrer Zustimmung („Stimme voll und ganz zu.“ bis „Stimme gar nicht zu.“) zu diesen Aussagen angeben (siehe Abb. 7¹⁸⁾). Als „grundsätzlich sinnvoll“ wurde die MPU von 79,2 % der Befragten bewertet. Immerhin 73,3 % stimmten zu, dass die MPU „der Verkehrssicherheit dient“ und 64,6 % glaubten, dass durch oder für eine MPU „der Fahrer sein Verhalten verändert“. Darüber hinaus wurden die Teilnehmer gebeten, die verschiedenen Anlässe für eine MPU zu bewerten.

Ein überraschend hoher Anteil (40,5 %) der Befragten fand, dass – unabhängig von der BAK – bereits bei einer einmaligen Alkoholfahrt eine MPU angeordnet werden sollte (siehe Abb. 8¹⁹⁾). Mit 92,2 % (stark alkoholisiert), 95,1 % (Drogenfahrt) und 97,0 % (wiederholte Alkoholauffälligkeit) war die Zustimmung zur MPU bei (wiederholtem) Fahren unter Substanzeinfluss am größten. Im Übrigen stimmte die Mehrheit der Befragten

¹⁷⁾Krüger, Repräsentative Umfrage „Einstellung zur MPU“, Blutalkohol, 51, 2014, 159 – 168.

¹⁸⁾Nach: Krüger, Repräsentative Umfrage „Einstellung zur MPU“, Blutalkohol, 51, 2014, 159 – 168.

¹⁹⁾Nach: Krüger, Repräsentative Umfrage „Einstellung zur MPU“, Blutalkohol, 51, 2014, 159 – 168.

einer MPU zu, wenn ein Fahrer viele Punkte gesammelt (75,5 %), aggressive Straftaten (79,7 %) oder einen besonders schwerwiegenden Verkehrsverstoß begangen hatte (80,0 %).

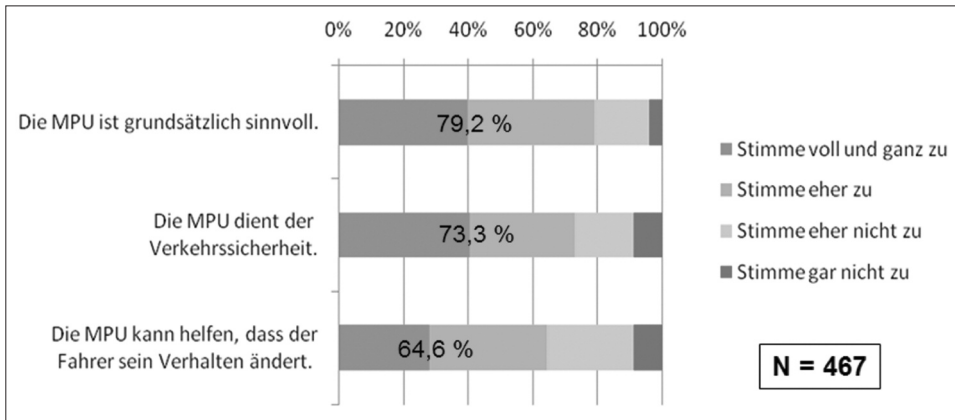


Abb. 7: Zustimmungsraten zu Aussagen zur MPU.

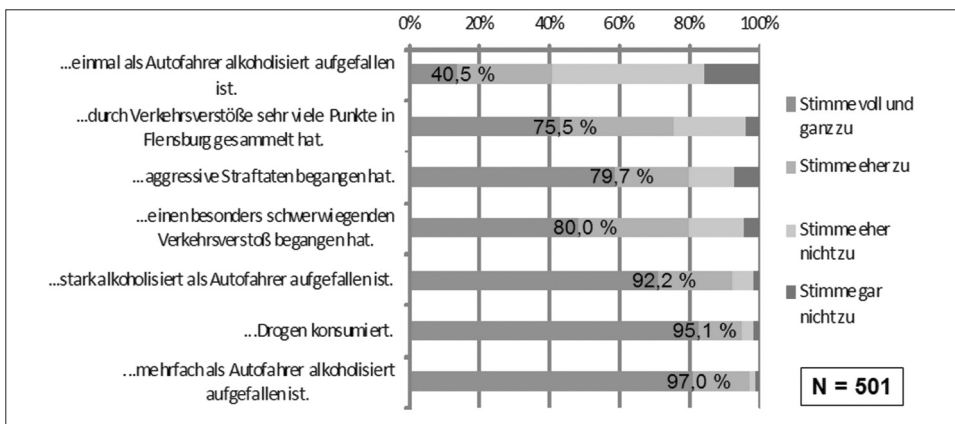


Abb. 8: Zustimmungsraten zu Anlässen der MPU.

Insgesamt spiegeln die Umfrageergebnisse eine hohe Akzeptanz der MPU als Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit in der Gesellschaft wider. Auch die aktuell geregelten Untersuchungsanlässe finden eine hohe Zustimmung in der Bevölkerung. Gleichzeitig kann ebenfalls festgestellt werden, dass, entgegen den Erwartungen in Teilen der Politik und Fachkreisen, die Anordnung einer MPU nach einer einmaligen Alkoholauffälligkeit (ohne Berücksichtigung der Blutalkoholkonzentration) bereits jetzt eine relativ hohe Zustimmungsraten erhalten würde. In der Folge kann sicherlich davon ausgegangen werden, dass nach entsprechender Aufklärungsarbeit zum Thema Dunkelfeldproblematik und Unfall- bzw. Rückfallrisiko, die Anordnung einer MPU unter 1,6 % auf eine sehr hohe allgemeine Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen würde.

6. Alkohol-Interlock – Eine Alternative zur MPU?

Im Folgenden sollen einige Studienergebnisse zum Einsatz von Alkohol-Interlocks kurz vorgestellt werden, um abschätzen zu können, ob ein solches System möglicherweise eine Alternative zur MPU darstellen könnte. Dazu wurden Daten vor und nach dem Einsatz des Alkohol-Interlocks betrachtet. MARQUES und Kollegen fanden 2003 in ihrer Studie²⁰⁾ heraus, dass die besten Prädiktoren für Trunkenheitsfahrten nach Einsatz eines Alkohol-Interlocks die alkoholrelevanten Vorgeschichtsdaten sowie die während des Einsatzes des Alkohol-Interlocks gesammelten Daten zu Atemalkoholkonzentrationen waren.

In einer Folgestudie konnten MARQUES und VOAS (2005)²¹⁾ darstellen, dass am Programm teilnehmende Personen mit einer hohen Gesamtzahl an positiven Atemalkoholkonzentrationstests oder einem hohen Anteil an positiven Atemalkoholkonzentrationstests in den Morgenstunden ein besonders hohes Rückfallrisiko aufwiesen.

Als Fazit aus den durchgeführten Studien kann zweifelsfrei festgehalten werden, dass die Installation von Alkohol-Interlocks die Rückfallquote von Trunkenheitsfahrern während des Einsatzes der Geräte reduziert. Nach der Deinstallation der Alkohol-Interlocks steigt diese jedoch wieder an. Belege hierfür finden sich in den Forschungen von WILLIS und Kollegen (2009)²²⁾ sowie ELDER und Kollegen (2011)²³⁾.

Alkohol-Interlocks können zwar den Mangel an der charakterlichen Eignung kompensieren, aber nicht die Fahreignung wiederherstellen, da sie keine therapeutische Maßnahme zur Verhaltensänderung darstellen (siehe MARQUES & VOAS, 2012, S. 658²⁴⁾). Daher ist eine begleitende verkehrspsychologische Intervention notwendig, damit es zu einer nachhaltigen Verhaltensänderung von Trunkenheitsfahrern kommen kann (siehe auch KLIPP et al., 2014²⁵⁾). Um das Problem der fehlenden Fahreignung zu lösen, bleibt die Notwendigkeit, zu entscheiden, welchem Personenkreis die Nutzung erlaubt sein (z. B. Alkohol Kranke, strafrechtlich auffällige Personen etc.) und bei welchen Personen aufgrund der wiederhergestellten Fahreignung der Ausbau des Alkohol-Interlocks gestattet werden soll. Ersteres verlangt eine fachwissenschaftlich fundierte Entscheidung des Gesetz- bzw. Ordnungsgebers. Für das Zweite ist eine diagnostische Entscheidung im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Fahreignungsbegutachtung erforderlich. Vor diesem Hintergrund stellt ein Alkohol-Interlock-Programm bestehend aus technischem System und verkehrspsychologischer Interventionsmaßnahme keine Alternative zur Medizinisch-psychologischen Untersuchung bei Hochrisikogruppen dar.

²⁰⁾Marques/Tippetts/Voas, The alcohol interlock: An underutilized resource for predicting and controlling drunk drivers. *Traffic Injury Prevention*, 4, 2003, 188 – 194.

²¹⁾Marques/Voas: Interlock BAC tests, alcohol biomarkers, and motivational interviewing: Methods for detecting and changing high-risk offenders. In: International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) (ed.), *Alcohol Ignition Interlock Devices*, Vol. II, Research, Policy and Program Status, 2005, 25 – 41.

²²⁾Willis/Lybrand/Bellamy, 'Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism (Review)', 2009.

²³⁾Elder et al., Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: A community guide systematic review, *American Journal of Preventive Medicine* 40 (3), 2011, 362 – 376.

²⁴⁾Marques/Voas, Are we near a limit or can we get more safety from vehicle alcohol interlocks? *Addiction* 108, 2012, 657 – 658.

²⁵⁾Klipp et al., Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 251, 2014.

7. Schlussfolgerungen und Fazit

Die Gesamtgruppe der (strafrechtlich sanktionierten) Trunkenheitsfahrer stellt sowohl im Sinne des Unfallrisikos als auch im Sinne des Rückfallrisikos eine Hochrisikogruppe dar, da sie ein mangelndes Trennvermögen (Trinken und Fahren) als gemeinsamen Nenner aufweisen.

Zudem bekommen erstauffällige Trunkenheitsfahrer unterhalb von 1,6 ‰ bei den bisherigen Fahreignungsgutachten zu einem hohen Anteil negative Prognosen, während die in den MPU gestellten Diagnosen ein unerwartet negatives Ursachenbild der Problematik zeichnen. Darüber hinaus werden in einigen Studien zur Legalbewährung Trunkenheitsfahrer auch unter 1,6 ‰ als hoch rückfallgefährdet identifiziert.

Vor diesem Hintergrund ist die Anordnung einer MPU bereits ab 1,1 ‰ zu empfehlen. Allerdings ist demgegenüber die Anordnung einer MPU bei Erstauffälligen unterhalb von 1,1 ‰ fachlich nicht begründbar.

Alkohol-Interlocks stellen nach heutigen Erkenntnissen im Hinblick auf die Problemstellung Eignung vs. Nichteignung keine Alternative zur MPU dar. Alkohol-Interlocks lösen auch in Kombination mit einer begleitenden verkehrspsychologischen Interventionsmaßnahme nicht automatisch das Problem der fehlenden Fahreignung von Trunkenheitsfahrern.

Zusammenfassung

Bislang wird eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) in Deutschland bei einer einmaligen Alkoholfahrt in der Regel ab einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,6 ‰ angeordnet. In den letzten Jahren geschah dies jedoch vermehrt auch unterhalb der Grenze von 1,6 ‰ bei Alkoholerstauffälligen. Dies betrifft derzeit nur einzelne Bundesländer bzw. Landkreise, sodass kein bundesweit einheitliches Vorgehen bei der Anordnung vorliegt. In der Folge kommt es zur Ungleichbehandlung von alkoholauffälligen Kraftfahrern und teilweise sogar zu einem innerdeutschen „Führerscheintourismus“.

Da die MPU mit relativ hohem finanziellem und zeitlichem Aufwand verbunden ist, wirft dies die Frage auf, ob eine MPU-Anordnung unterhalb von 1,6 ‰ aus verkehrspsychologischer Sicht im Sinne der Verkehrssicherheit überhaupt notwendig und sinnvoll ist. Dazu wird zunächst beleuchtet, ob Trunkenheitsfahrer eine Hochrisikogruppe darstellen und wie hoch ihr Rückfallrisiko eingeschätzt werden kann. Zu diesem Zweck werden einige Studien zur Legalbewährung herangezogen. Mithilfe der Ergebnisse der bislang durchgeführten Medizinisch-Psychologischen Untersuchungen bei einmaligen Fahrten unterhalb von 1,6 ‰ werden Merkmale dieser Fahrergruppe identifiziert und mit denen der Fahrer mit einer Auffälligkeit ab 1,6 ‰ verglichen. Zum Abschluss werden die Akzeptanz der MPU in der Bevölkerung und der Einsatz des Alkohol-Interlocks als Alternative zur MPU diskutiert.

Der Beitrag kommt zu dem Schluss, dass aus fachlicher Sicht zum einen die Trunkenheitsfahrer eine Hochrisikogruppe mit erheblichem Unfall- und Rückfallrisiko darstellen, auf der anderen Seite jedoch bezüglich der Prognose kein signifikanter Unterschied zwischen Fahrern mit einer Alkoholfahrt ab 1,6 ‰ und ab 1,1 ‰ besteht. Da die Akzeptanz der MPU auch nach einer einmaligen Alkoholfahrt in der Bevölkerung sehr hoch ist und der Einsatz von Alkohol-Interlocks keine Alternative zur MPU darstellt, erscheint eine MPU-Anordnung ab 1,1 ‰ fachlich sinnvoll und notwendig.

Summary

So far, a medical-psychological assessment (MPA) for a singular drunk driving incident in Germany is mainly mandated when the driver has reached a blood alcohol concentration (BAC) of 1,6 ‰ and above. However, during the past few years there have also been mandates when the BAC was below 1,6 ‰, even for first-time offenders. Currently this is implemented in few federal states or counties only, leading to injustice in dealing with drunk drivers. This results even in a so-called “driver’s-license-tourism” within Germany, when a driver moves to another county or federal state after a singular drunk driving incident to avoid an MPA-mandate.

A considerable amount of money and time has to be spent for an MPA which raises the question whether an MPA-mandate below 1,6 ‰ is necessary and useful in terms of traffic safety at all. Therefore, the group of drunk

drivers is examined from a psychological point of view to clarify whether they are high-risk offenders and to estimate their recidivism-rate. Keeping this in mind, several studies considering the recidivism-rate after drunk driving are examined. Using the results of past MPA-expertises in cases of first-time offenders with a BAC below 1,6 ‰ general characteristics of drunk drivers with a BAC below 1,6 ‰ are identified and compared to those of drunk drivers with a BAC above 1,6 ‰. Finally, the public opinion towards MPA in Germany is presented and the possibility of using an alcohol-interlock instead of undergoing an MPA is discussed.

This contribution concludes that from the psychological point of view drunk drivers are indeed a high-risk group with a considerable recidivism-rate and that there are no significant differences between first-time offenders with a BAC above 1,6 ‰ and above 1,1 ‰. For the acceptance of MPA-mandates is high even after a first drunk driving, and using an alcohol-interlock is not an appropriate alternative, an MPA-mandate for first offenders with a BAC above 1,1 ‰ is useful and necessary from a psychological perspective.

Schlüsselwörter

erstmalig Alkoholauffällige – Anordnung MPU – Blutalkoholkonzentration 1,1 ‰ – Rückfallrisiko – Alkohol-Interlock

Keywords

alcohol first offender – MPA-mandate – blood alcohol concentration 1,1 ‰ – recidivism-probability – alcohol-interlock

Literatur

- Bundesanstalt für Straßenwesen. (2015). Begutachtung der Fahreignung 2014.
- Elder, R. W., Voas, R., Beirness, D., Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L. & Compton, R. (2011). Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: A community guide systematic review, *American Journal of Preventive Medicine*, 40 (3), 362 – 376.
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S. A. & Verstraete, A.. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part I: General results*. DRUID project report. Online verfügbar unter www.druid-project.eu.
- Klipp, S., Hauser, B., Merz, J., Pauls, C., Schnabel, E., Aydeniz, K., Blume, I., Bogus, M., Nitzsche, S. & Stengl-Herrmann, D. (2014): Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 251.
- Krüger, T. (2014). Repräsentative Umfrage “Einstellung zur MPU”. *Blutalkohol*, 51, 159 – 168.
- Krüger, & Vollrath, M. (2004). The alcohol related accident risk in Germany: Procedure, methods and results. *Accident Analysis & Prevention*, 36, 125 – 133.
- Marques, P. R., Tippetts, A. S. & Voas, R. B. (2003). The alcohol interlock: An underutilized resource for predicting and controlling drunk drivers. *Traffic Injury Prevention*, 4, 188 – 194.
- Marques, P. R. & Voas, R. B. (2005). Interlock BAC tests, alcohol biomarkers, and motivational interviewing: Methods for detecting and changing high-risk offenders. In: International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS) (ed.), *Alcohol Ignition Interlock Devices, Vol. II, Research, Policy and Program Status*, 25 – 41.
- Marques, P. R. & Voas, R. B. (2012). Are we near a limit or can we get more safety from vehicle alcohol interlocks? *Addiction* 108, 657 – 658.
- Møller, M., Haustein, S. & Prato, C. G. (2015). Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis & Prevention*, 83, 125 – 131. doi: 10.1016/j.aap.2015.07.015.
- Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R. & Auerbach, K. (2012). DRUID. Final Report: Work performed, main results and recommendations.
- Statistisches Bundesamt. (2016). Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 2014.
- Statistisches Bundesamt. (2015). Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr.
- VGH Baden-Württemberg. (2014). Beschluss v. 15.01.2014 – 10 S 1748/13. Online verfügbar unter <http://openjur.de/u/672557.html>.

- VGH München. (2014). Beschluss v. 08.10.2014 – 11 CE 14.1776. Online verfügbar unter <http://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2014-N-57782?hl=true>.
- Willis, C. Lybrand, S. & Bellamy, N. (2009). 'Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism (Review)'.

Anschrift der Verfasser

Dipl.-Psych. Dr. Don DeVöl
Dipl.-Psych. Fanny Schreiber
M. Sc.-Psych. Marie-Christin Perlich
TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG
Institut für Verkehrssicherheit
Anger 74
99084 Erfurt
Email: ddevol@tuev-thueringen.de
fschreiber@tuev-thueringen.de
mperlich@tuev-thueringen.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2015, Vol. 1–52), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 52/2015

und ebenso Vol. 1–51 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten
geliefert werden.

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

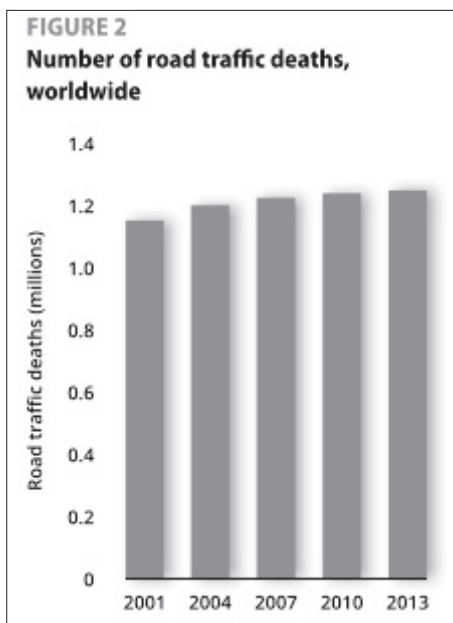
Zur Information

WHO: Global status report on road safety 2015^{*)}

In September 2015, heads of state attending the United Nations General Assembly adopted the historic Sustainable Development Goals (SDGs). One of the new SDG targets is to halve the global number of deaths and injuries from road traffic crashes by 2020.

The Decade of Action for Road Safety (2011–2020) calls on countries to implement the measures identified internationally to make their roads safer. The UN General Assembly invited WHO to monitor progress through its Global status report on road safety series. This report is the third in the series, and provides a snapshot of the road safety situation globally, highlighting the gaps and thereby encouraging the need for countries and the international community to galvanize greater and faster action.

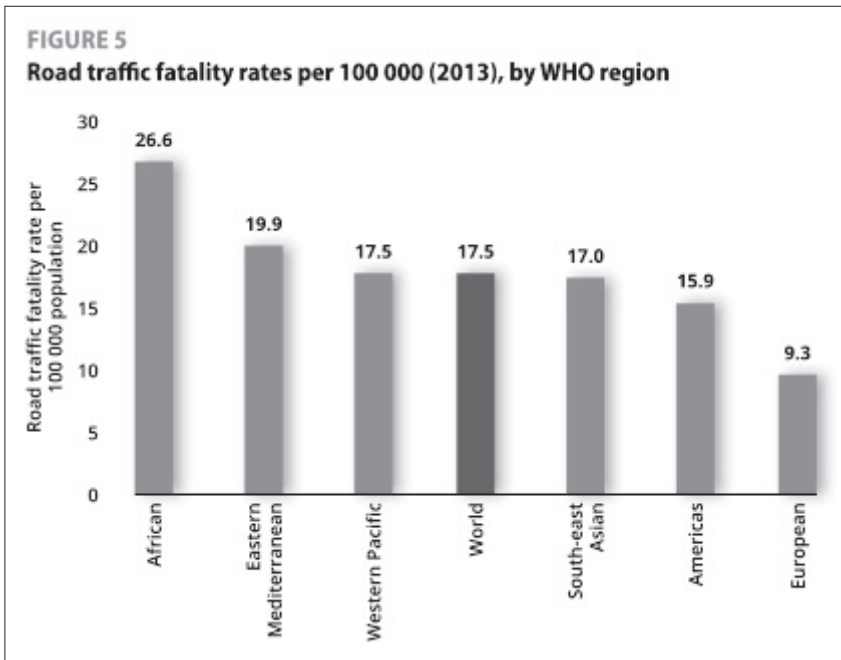
The number of road traffic deaths – 1.25 million in 2013 – has plateaued since 2007 (see Figure 2) despite the global increase in population and motorization and a predicted rise in deaths. This suggests that interventions implemented over the past few years to improve global road safety have saved lives.



The African Region continues to have the highest road traffic death rates (see Figure 5). The lowest rates are in the European Region – notably among the region’s high-income

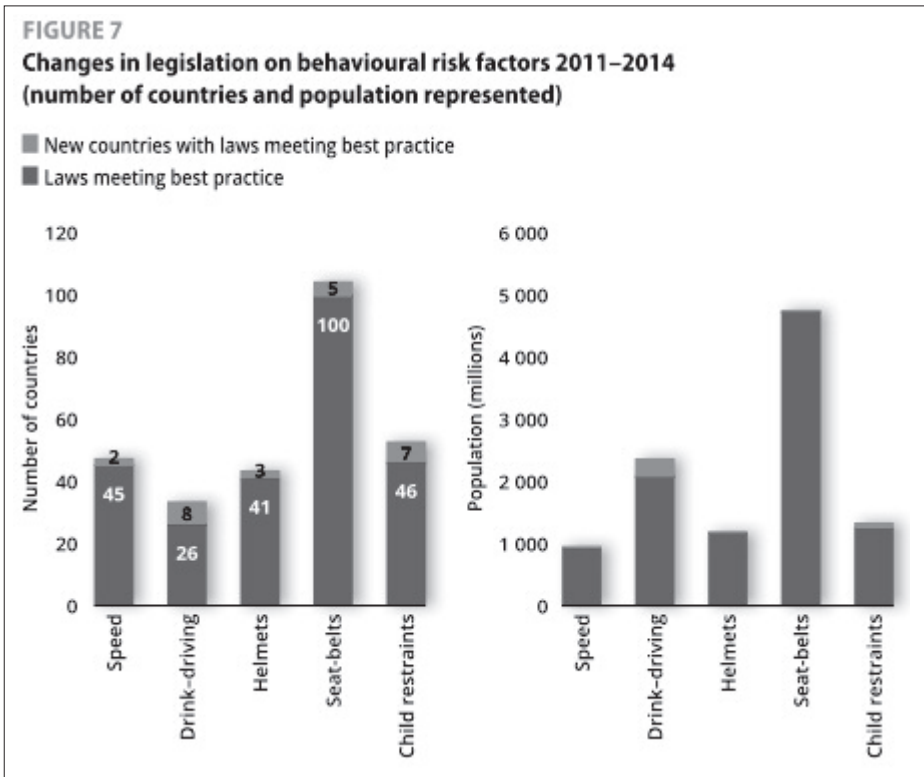
^{*)} Global status report on road safety 2015 – summary –, World Health Organization (WHO), Management of Noncommunicable Diseases, Disability, Violence and Injury Prevention (NVI), Switzerland, 2015.

countries, many of which have been very successful at achieving and sustaining reductions in death rates despite rising motorization.



Almost half of all deaths on the world's roads are among those with the least protection – motorcyclists (23 %), pedestrians (22 %) and cyclists (4 %). However, the likelihood of dying on the road as a motorcyclist, cyclist or pedestrian varies by region: the African Region has the highest proportion of pedestrian and cyclist deaths at 43 % of all road traffic deaths, while these rates are relatively low in the South-East Asia Region.

Road safety laws improve road user behaviour and reduce road traffic crashes, injuries and deaths – especially laws relating to the five key risk factors for road safety – speed, drink-driving, the use of motorcycle helmets, seat-belts and child restraints. Progress has been made in 17 countries (covering 409 million people) to amend laws relating to one or more of these risk factors over the past 3 years and bring them in line with best practice. Figure 7 shows the number of countries that have made changes to their laws, by risk factor, and the population represented by these changes. The most positive changes to road user behaviour occur when road safety legislation is supported by strong and sustained enforcement, and public awareness.



Drink-driving increases the likelihood of a road traffic crash and that death or serious injury will result, so setting and enforcing legislation on blood alcohol concentration (BAC) limits of 0.05 g/dl can significantly reduce alcohol-related crashes. Young and novice drivers are at a much- increased risk of road traffic crashes when under the influence of alcohol compared to older, more experienced drivers. Laws that establish lower BACs (≤ 0.02 g/dl) for young and novice drivers can reduce the number of crashes involving young people.

While eight countries have improved their drink-driving laws over the past three years, only 34 countries globally have national drink-driving laws with a BAC of less than or equal to 0.05 g/dl as well as lower limits of less than or equal to 0.02 g/dl for young and novice drivers (Figure 9). Twenty-one of these countries are in the European Region, suggesting the need to extend good practice globally. Meanwhile, strong enforcement of drink-driving laws improves both their effectiveness, but only 48 countries rate their enforcement of drink-driving laws as “good”.



This report shows that 1.25 million people are killed each year on the world's roads, and that this figure has plateaued since 2007. In the face of rapidly increasing motorization, this stabilization of an otherwise projected increase in deaths is an indication of the progress that has been made. However, these efforts to reduce road traffic deaths are clearly insufficient if the international road safety targets set by the Sustainable Development Goals are to be met.

These data represent the road safety situation 3 years into the Decade of Action for Road Safety. Despite a strong evidence base around what works, it shows insufficient attention has been paid to road safety and that a heavy price is being paid in terms of lives lost, long-term injury and pressure on health-care services. The international attention promised to the issue of road safety by the new Sustainable Development Goal target to halve deaths and injuries from road traffic crashes by 2020 presents a golden opportunity for much needed action, and one that must be seized by all countries. Through this, the pace of progress can be accelerated and an actual decline in global road traffic deaths realized.

Schweiz: Senioren am Steuer

Rund 35 Personen sterben pro Jahr in der Schweiz durch Fehler von Fahrzeuglenkern, die über 65 Jahre alt sind. Zur Senkung des Unfallrisikos empfiehlt die bfu eine optimale medizinische Unterstützung der Senioren durch die Ärzte und Apotheker zum Erhalt der Fahreignung, Selbstbeurteilungstests für Senioren und die vermehrte Anordnung von eingeschränkter Fahrerlaubnis. Die Wirkung der ärztlichen Fahreignungsabklärungen in der Schweiz soll untersucht werden.

Das Risiko der Senioren für die übrigen Verkehrsteilnehmer darf nicht überschätzt werden – das höchste Unfallrisiko pro gefahrenen Kilometer weisen nach wie vor die Junglenker auf. Nur bei 15 % der Todesfälle und 13 % der Schwerverletzten waren Senioren als PW-Lenkende an Straßenverkehrsunfällen beteiligt.

In der Schweiz werden alle Senioren ab 70 Jahren regelmäßig zur ärztlichen Fahreignungsabklärung aufgeboten. Die bfu plädiert dafür, die Auswirkungen dieser obligatorischen Abklärungen näher zu untersuchen, da in ausländischen Studien Zweifel am Nutzen für die Verkehrssicherheit geäußert werden.

Im geltenden schweizerischen System ist zentral, dass Ärzte ihre Doppelrolle umfassend wahrnehmen: Einerseits sollten sie – zusammen mit anderen medizinischen Fachpersonen – die sichere Mobilität der Senioren so lange wie möglich erhalten. Mit Medikamenten, Hilfsmitteln oder sonstigen Behandlungen können sie alters- und krankheitsbedingten Beeinträchtigungen entgegenwirken und so die Verkehrssicherheit erhöhen. Andererseits müssen die Hausärzte dem Straßenverkehrsamt empfehlen, einem Senior die Fahrberechtigung zu entziehen, wenn die Fahreignung nicht mehr gegeben ist. Ergibt die medizinische Untersuchung keine klare Empfehlung, soll eine Kontrollfahrt mit einem Experten Klarheit bringen.

Eine nicht zu unterschätzende Rolle für die Verkehrssicherheit spielt die Einschätzung der Fahreignung durch die Senioren selbst. Gut durchdachte, standardisierte Selbstbeurteilungstests können eine nützliche Entscheidungsgrundlage für die Senioren und ihr persönliches Umfeld sein.

Schließlich empfiehlt die bfu auch, dass die heute bereits mögliche Anordnung von eingeschränkter Fahrerlaubnis häufiger eingesetzt wird. Das heißt, ein Fahrer darf nur am Tag (z. B. bei Nachtsehschwäche) oder nur in einem beschränkten, ihm gut bekannten Rayon ein Fahrzeug lenken.

(Aus einer bfu-Position der schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung, bfu, vom 10. November 2015)

Anmerkung der Schriftleitung: Ist das 70. Lebensjahr erreicht, müssen Senioren in der Schweiz mindestens alle zwei Jahre zur ärztlichen Kontrolle (Artikel 15d Absatz 2 Straßenverkehrsgesetz*), SVG). Dabei wird getestet, ob sie für die Teilnahme als Fahrzeugführer am Straßenverkehr noch geeignet sind. Ist dies nicht der Fall, wird ihnen der Führerausweis entzogen. Neben Blutdruckmessung, Hör- und Sehtest werden teil-

*) Eingefügt in das SVG durch Ziffer I des BG vom 15. Juni 2012, in Kraft seit 1. Januar 2013; Abs. 1 Bst. a in Kraft seit 1. Juli 2014 (AS 2012 6291, 2013 4669; BBl 2010 8447, 2012 5959).

weise auch Demenztests durchgeführt. Unter bestimmten Bedingungen – nur noch tagsüber oder mit einem automatisch geschalteten Auto – dürfen Senioren weiterhin ein Fahrzeug führen, auch wenn sie nur eingeschränkt fahrtüchtig sind. Geregelt ist dies in der schweizerischen Verkehrszulassungsverordnung (VZV).

Viele EU-Staaten haben ähnliche Altersbestimmungen: In Spanien müssen bereits 45-jährige Fahrer zum Gesundheitstest, der alle fünf Jahre und ab dem 70. Lebensjahr sogar alle zwei Jahre wiederholt wird. Auch in Italien wird die Fahrerlaubnis ab einem Alter von 50 Jahren nur nach einer medizinischen Untersuchung verlängert. Alle fünf Jahre erfolgt dann ein weiterer Test und ab dem 70. Lebensjahr alle zwei Jahre. In der Tschechischen Republik müssen Fahrer ab einem Alter von 60 Jahren eine ärztliche Fahreignungsbestätigung mit sich führen. In Schweden, Norwegen und den Niederlanden ist die Arztuntersuchung ab dem 70. Lebensjahr Pflicht. In Slowenien darf man ohne Gesundheits-Check bis zu einem Alter von 80 Jahren ein Kraftfahrzeug führen, danach wird jedoch nur nach erfolgter ärztlicher Untersuchung die Fahrerlaubnis verlängert.

Unbefristet und ohne Altersgrenzen gilt die Fahrerlaubnis in Europa in Deutschland, Frankreich, Belgien, Bulgarien, Österreich, Polen und der Slowakei.

Alkoholunfälle 2014^{*)} – Auszug –

Vorbemerkung

In der vorliegenden Veröffentlichung werden Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland dargestellt. Hierzu zählen alle Unfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss oder anderen berauschenden Mitteln, z. B. Drogen, Rauschgift gestanden hat. Wird bei einem Unfallbeteiligten sowohl ein Einfluss von Alkohol als auch anderen berauschenden Mitteln festgestellt, wird dieser in beiden Unfallursachen gezählt.

Den größten Anteil der Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel stellen die Alkoholunfälle dar. Rund neun von zehn Unfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel sind Alkoholunfälle. Deshalb werden in dieser Veröffentlichung vor allem Ergebnisse zu Alkoholunfällen dargestellt.

Seit dem 01.05.1998 ist das Führen eines Kraftfahrzeugs mit mindestens 0,25 mg/l Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille im Blut eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a des Straßenverkehrsgesetzes. Bis zu diesem Zeitpunkt galt die 0,8-Promillegrenze im Straßenverkehr. Entgegen weit verbreiteten Vorstellungen konnte die Polizei schon vor 1998 und kann sie auch weiterhin Verkehrsteilnehmer mit einem Blutalkoholgehalt von weniger als 0,5 (bzw. 0,25 mg/l Atemalkoholgehalt), aber mindestens 0,3 Promille (bzw. 0,15 mg/l Atemalkoholwert) als alkoholbeeinflusst einstufen, wenn sie im Verkehr auffällig geworden sind. Die Verwicklung in einen Verkehrsunfall wird dafür in der Regel als ausreichend angesehen.

Anders als bei den Alkoholunfällen gibt es bei den Unfällen unter dem Einfluss sonstiger berauschender Mittel keine Grenzwerte, hier genügt allein der Nachweis von „Drogen“.

Bei der Bewertung der Daten über Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel ist von einer Dunkelziffer auszugehen, da nicht bei jedem Unfallbeteiligten festgestellt wird, ob er unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln gestanden hat. Des Weiteren ist anzunehmen, dass unter unfallflüchtigen Verkehrsteilnehmern, die auch nicht nachträglich ermittelt werden konnten, ein überdurchschnittlich hoher Anteil unter dem Einfluss berauschender Mittel gestanden hatte. Zudem werden Alleinunfälle, das sind Unfälle, bei denen außer dem – möglicherweise alkoholisierten oder unter „Drogen“ stehenden – Fahrer niemand beteiligt war, aus strafrechtlichen Gründen häufig der Polizei nicht gemeldet. Mit zunehmender Unfallschwere dürfte sich jedoch diese Dunkelziffer wesentlich verringern.

^{*)} Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr, 2014, Statistisches Bundesamt, Destatis, Wiesbaden, 27. Oktober 2015.

Methodische Erläuterungen

Basis für die Analyse des Unfallgeschehens sind die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 2014. Auskunftspflichtig für diese Statistik ist laut Gesetz die Polizei. Unfälle, zu denen die Polizei nicht hinzugezogen wurde, werden folglich in der Statistik nicht nachgewiesen. Dies dürfte insbesondere der Fall sein, wenn außer dem Unfallverursacher niemand an dem Unfall beteiligt war (insbesondere bei Alleinunfällen in der Nacht) bzw. wenn es zu einer gütlichen Einigung zwischen den Unfallparteien gekommen ist. Es ist aber davon auszugehen, dass der Anteil der nicht von der Polizei erfassten Unfälle an der Gesamtzahl der sich tatsächlich ereignenden Unfälle (Unfalldunkelziffer) mit zunehmender Unfallschwere zurückgeht.

Nachgewiesen werden die Unfälle nach dem Inlandskonzept, das heißt es werden – unabhängig von der Nationalität der Unfallbeteiligten – nur die Unfälle und Verunglückten registriert, die sich auf deutschen Straßen ereigneten bzw. hier zu Schaden kamen. Stirbt ein Deutscher im Ausland an den Folgen eines Verkehrsunfalls, so wird dieser – im Gegensatz zur Todesursachenstatistik – in der Straßenverkehrsunfallstatistik nicht nachgewiesen.

Überblick über die Entwicklung im Jahr 2014

In Deutschland wurden im Jahr 2014 insgesamt 2,4 Millionen Unfälle von der Polizei aufgenommen, darunter waren 37.956 Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand. Dies waren 1,6 % aller polizeilich registrierten Unfälle.

Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Polizei im Jahr 2014 insgesamt weniger Unfälle (–0,3 %) auf und es wurden weniger Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (–3,6 %) gezählt. Von den Unfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel waren 23.396 Unfälle mit nur Sachschaden, ein Minus von 4,8 %. Bei 14.560 dieser Unfälle kam es zu Personenschaden (–1,7 %). Dabei wurden 13.163 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt (–2,6 %), 5.045 schwer verletzt (–1,7 %) und 285 getötet (–15,2 %).

Alkoholeinfluss war 2014 bei 4,5 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Allerdings starben 7,7 % aller tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer in Deutschland infolge eines Alkoholunfalls, das heißt, etwa jeder 13. Getötete. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 11 Getötete und 224 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei Alkoholunfällen 19 Getötete und 344 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel, z. B. Drogen, Rauschgift stieg im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um +11,0 % auf 1.540 Unfälle. Bei diesen Unfällen wurden 42 Personen getötet und 597 schwer verletzt, das sind 20,0 % bzw. 30,6 % mehr als im Vorjahr.

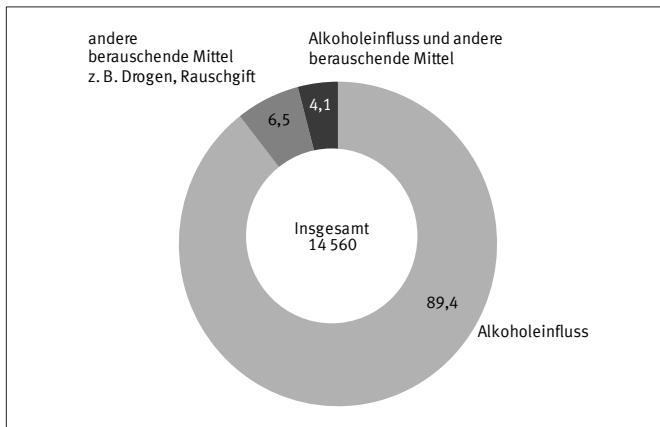


Abb. 1: Unfälle mit Personenschaden 2014, an denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand in %.

Beteiligte an Alkoholunfällen nach der Art der Verkehrsbeteiligung

Bei 13.742 der 584.716 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Personen war die Verkehrstüchtigkeit durch Alkoholeinfluss beeinträchtigt. Damit standen 2,4 % der in Personenschadensunfälle verwickelten Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss. Allein 7.775 oder 56,6 % aller alkoholisierten Unfallbeteiligten waren Pkw-Fahrer. 25,7 % waren Fahrradfahrer, 9,3 % Fahrer von motorisierten Zweirädern, 5,3 % Fußgänger und 2,5 % fuhren ein Güterkraftfahrzeug.

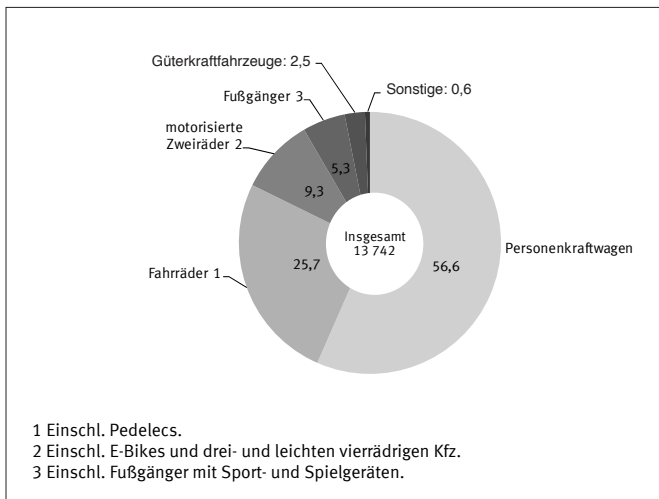


Abb. 6: Alkoholisierte Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2014 nach Art der Verkehrsbeteiligung in %.

Blutalkoholwerte (BAK-Werte)

67,4 % der Pkw-Fahrer, die unter Alkoholeinfluss an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, hatten zum Zeitpunkt der Blutentnahme einen BAK-Wert von mindestens

1,1 Promille, das heißt, sie waren im Sinne der Rechtsprechung absolut fahruntüchtig. Etwa jeder fünfte der alkoholisierten Pkw-Fahrer hatte sogar einen Alkoholgehalt von mehr als 2,0 Promille im Blut.

Die festgestellten BAK-Werte differieren auch nach dem Alter. So hatten „nur“ 9,6 % der 18- bis 24-jährigen alkoholisierten Pkw-Fahrer einen Blutalkoholwert von mindestens 2,0 Promille. Bei den 45- bis 54-jährigen alkoholisierten unfallbeteiligten Pkw-Fahrern waren es 32,5 %, die 2,0 und mehr Promille Alkohol im Blut hatten.

Hierbei könnte eine Rolle spielen, dass bei jüngeren Verkehrsteilnehmern meist schon niedrige Konzentrationen genügen, um Ausfallerscheinungen zu erzeugen. Ältere Fahrer können dagegen offenbar mäßigen Alkoholkonsum leichter vor den unfallaufnehmenden Polizeibeamten verbergen.

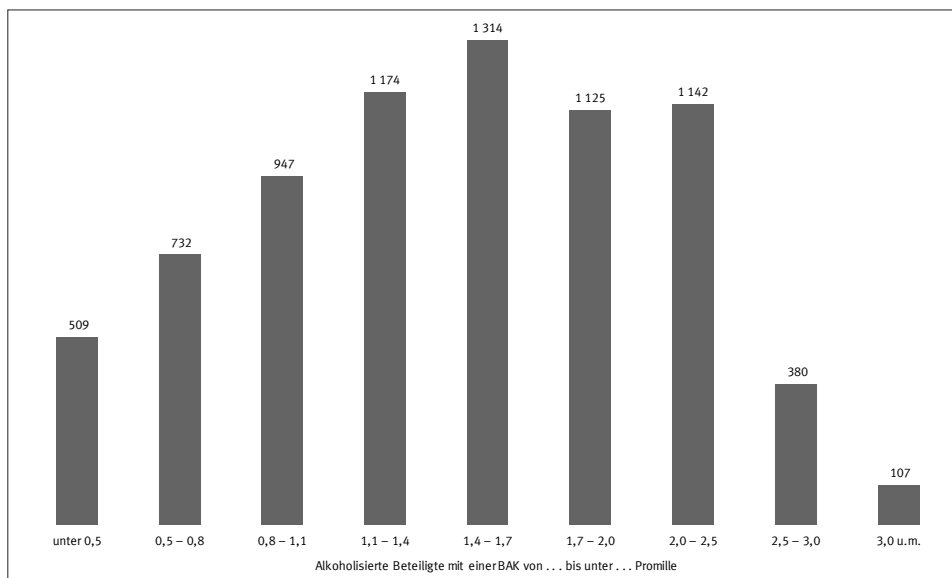


Abb. 9: Alkoholisierte beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden 2014 nach Blutalkoholkonzentrationswerten (BAK).

Entziehungen von Fahrerlaubnissen

Nach dem vom Kraftfahrt-Bundesamt geführten Verkehrszentralregister wurden im Jahr 2014 in Deutschland von den Gerichten 52.468 Fahrerlaubnisse in Verbindung mit Alkohol oder anderen Drogen im Straßenverkehr entzogen, das waren 6,2 % weniger als 2013. Der Anteil der aus diesem Grund entzogenen Fahrerlaubnisse an allen Führerscheinentziehungen lag bei 88,7 %. In diesen Daten sind auch die Entziehungen von Führerscheinen enthalten, bei denen es zu keinem Unfall gekommen war. Auch ist anzumerken, dass die der Entziehung zugrundeliegende Zuwiderhandlung bereits vor dem Jahr 2014 stattgefunden haben kann [siehe BA 2015, 400 f.].

Etwa jede fünfte Führerscheinentziehung in Verbindung mit Alkohol oder anderen Drogen im Straßenverkehr betraf die Altersgruppen der 30- bis 39-Jährigen beziehungsweise der 50- bis 59-Jährigen (19,4 % bzw. 18,9 %). Mehr als jeder Fünfte (21,9 %) war zwischen 40 und 49 Jahre alt. 16,7 % der Verkehrsteilnehmer, deren Führerschein wegen Alkohol oder anderer Drogen im Straßenverkehr entzogen wurde, waren 18 bis 24 Jahre alt.

DVR: Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung

Bereits im März 2012 beauftragte das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit der Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU). Eine aus 16 Fachexperten bestehende Projektgruppe hat in Anlehnung an die Empfehlungen des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2010 zur Weiterentwicklung der MPU zentrale Ansatzpunkte herausgearbeitet [siehe hierzu BA 2010; 89 ff.; BA 2014, 66 ff.; BA 2015, 140 ff.].

So soll ein einheitlicher Katalog von Fragestellungen der Begutachtungsanlässe für die Fahrerlaubnisbehörden und die Begutachtungsstellen erarbeitet werden. Dazu sei es erforderlich, Vorschläge für notwendige Änderungen der rechtlichen Grundlagen für eine einheitliche Anordnungspraxis der MPU zu entwickeln. Die Projektgruppe stellte fest, dass vor der obligatorischen Einführung von Tonaufzeichnungen der ärztlichen Anamnese und der psychologischen Befragung (Exploration) die Klärung noch offener fachwissenschaftlicher und rechtlicher Fragen vorgenommen werden muss. Darüber hinaus sollten die Informationen zur MPU für die Betroffenen bundeseinheitlich gestaltet sein. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) begrüßt, dass die BASt bereits wertvolle Informationen zur Verfügung stellt.*)

Der DVR begrüßt die Initiative und die bereits geleistete Arbeit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Reform der MPU. „Transparenz und Qualität der MPU müssen weiter erhöht werden“, fasst DVR-Präsident Dr. WALTER EICHENDORF zusammen. BMVI und Bundesländer sollten einen einheitlichen Fragenkatalog der Begutachtungsanlässe einführen, damit in der behördlichen Praxis der Anordnung einer MPU mehr Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit hergestellt wird. Zudem empfiehlt der DVR, möglichst bald eine qualitätssichernde Maßnahme, zum Beispiel ein Gütesiegel oder eine Anerkennung, für die Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernde Maßnahmen einzuführen. „Beide Bestandteile der MPU-Reform tragen dazu bei, die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen“, sagt Dr. EICHENDORF. Mit Blick auf ein Konzept zur Qualitätssicherung in der Fahreignungsberatung und den verkehrspsychologischen, fahreignungsfördernden Maßnahmen im Vorfeld einer MPU sei es im Sinne der Sicherheit für die Betroffenen wichtig, eine seriöse und kompetente Fahreignungsberatung oder darüber hinausgehende verkehrspsychologische Fahreignungsförderung zu erhalten. Die amtliche Anerkennung von Fahreignungsberatern wird empfohlen.

(Aus einer Mitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR,
vom 30. November 2015)

*) Einzusehen unter <http://www.bast.de/DE/FB-U/Fachthemen/MPU/MPU-Start.html>

B.A.D.S.: Unterstützung aus Goslar

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) sieht seine Hauptforderung nach dem Wegfall des sogenannten Richtervorbehaltes bei der Blutprobenentnahme durch das Votum des Verkehrsgerichtstages (VGT) in Goslar als erfüllt.

Der Präsident des B.A.D.S., DR. PETER GERHARDT, verwies auf die in seiner Organisation seit langem geführte Diskussion zum Thema „Atemalkohol statt Blutalkohol?“. Sie fand weitgehend Eingang in das Votum des entsprechenden Arbeitskreises in Goslar. „Der Gesetzgeber wäre gut beraten, den – von der Verfassung nicht gebotenen – Richtervorbehalt in § 81a StPO, dessen Beachtung bei Verkehrskontrollen Personal bindet und stets zu einer vermeidbaren, das Beweisergebnis verfälschenden zeitlichen Verzögerung führt, in den Fällen der Trunkenheitsdelikte abzuschaffen. Er sollte auch aus den gleichen Gründen nicht durch einen Staatsanwaltsvorbehalt ersetzt werden“, sagte GERHARDT.

Für die Praxis seien vor dem Hintergrund der begrenzten personellen Ressourcen der Polizei und im Interesse einer effektiveren Bekämpfung der Trunkenheitsfahrten alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Kontrolldichte gegenüber alkoholisierten Kraftfahrern zu verbessern. Es gelte, diese von der weiteren Teilnahme am Verkehr auszuschließen und die Erledigung der Verfahren zu beschleunigen, so GERHARDT weiter.

Auch die Forderung, zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen die Atemalkoholprobe bei Verkehrsdelikten – wie bisher allein im Ordnungswidrigkeitenrecht (§ 24a Abs. 1 StVG) – die Entnahme und Untersuchung einer Blutprobe ersetzen könne, sei in die Empfehlung des VGT eingeflossen. „Wir begrüßen in diesem Zusammenhang die vom VGT formulierte Forderung, entsprechende Forschungsaufträge zu erteilen.

Gemäß unseren Statuten werden Forschungen auch vom B.A.D.S. gefördert“, sagte GERHARDT.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 30. Januar 2016)

Rechtsprechung

Die mit einem *) bezeichneten Leitsätze sind von der Schriftleitung formuliert worden.

13. Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein ist dahin auszulegen, dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, nach der eine Person, die die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins in diesem Mitgliedstaat beantragt, die Erfüllung der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. e und Abs. 3 Buchst. b der Richtlinie vorgesehenen Voraussetzung eines „ordentlichen Wohnsitzes“ im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats im Sinne von Art. 12 nur belegen kann, indem sie nachweist, dass sie im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats über einen erklärten Wohnsitz verfügt.

Europäischer Gerichtshof,
Urteil vom 25. Juni 2015 – C-664/3 –

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 12 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403, S. 18).
- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija“ (Direktion für Straßenverkehrssicherheit, im Folgenden: CSDD) und dem Latvijas Republikas Satiksmes ministrija (Verkehrsministerium der Republik Lettland) auf der einen und Herrn Nīmanis auf der anderen Seite wegen der Weigerung, den Führerschein von Herrn Nīmanis zu erneuern.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

- 3 Im zweiten Erwägungsgrund der Richtlinie 2006/126 heißt es:
„Die Regelungen zum Führerschein sind wesentliche Bestandteile der gemeinsamen Verkehrspolitik, tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei und erleichtern die Freizügigkeit der Personen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, der den Führerschein ausgestellt hat, niederlassen. ...“
- 4 Nach dem achten Erwägungsgrund dieser Richtlinie sollten aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit die Mindestvoraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis festgelegt werden.
- 5 Der 15. Erwägungsgrund der Richtlinie lautet:
„Die Mitgliedstaaten sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit die Möglichkeit haben, ihre innerstaatlichen Bestimmungen über den Entzug, die Aussetzung, die Erneuerung und die Aufhebung einer Fahrerlaubnis auf jeden Führerscheininhaber

anzuwenden, der seinen ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet begründet hat.“

Nach Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126 werden „[d]ie von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine ... gegenseitig anerkannt“.

Art. 7 der Richtlinie bestimmt:

„1. Ein Führerschein darf nur an Bewerber ausgestellt werden, die

a) eine Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen sowie eine theoretische Prüfung bestanden haben und die gesundheitlichen Anforderungen nach Maßgabe der Anhänge II und III erfüllen; ...

e) im Hoheitsgebiet des den Führerschein ausstellenden Mitgliedstaats ihren ordentlichen Wohnsitz haben oder nachweisen können, dass sie während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten dort studiert haben. ...

3. Die Erneuerung eines Führerscheins bei Ablauf der Gültigkeitsdauer ist von Folgendem abhängig zu machen: ...

b) vom Vorhandensein eines ordentlichen Wohnsitzes im Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats oder vom Nachweis, dass der Bewerber während eines Mindestzeitraums von sechs Monaten dort studiert hat. ...

5. ... Unbeschadet des Artikels 2 achten die Mitgliedstaaten bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis sorgfältig darauf, dass eine Person die Anforderungen des Absatzes 1 des vorliegenden Artikels erfüllt; sie wenden ihre nationalen Vorschriften für die Aufhebung oder den Entzug der Fahrerlaubnis an, wenn feststeht, dass ein Führerschein ausgestellt worden ist, ohne dass die Voraussetzungen hierfür vorlagen.“

Art. 12 der Richtlinie 2006/126 sieht vor:

„Im Sinne dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem ein Führerscheininhaber wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Falle eines Führerscheininhabers ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Als ordentlicher Wohnsitz eines Führerscheininhabers, dessen berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem seiner persönlichen Bindungen liegen und der sich daher abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Mitgliedstaaten aufhalten muss, gilt jedoch der Ort seiner persönlichen Bindungen, sofern er regelmäßig dorthin zurückkehrt. Diese letztgenannte Voraus-

setzung muss nicht erfüllt sein, wenn sich der Führerscheinhhaber in einem Mitgliedstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält. Der Besuch einer Universität oder einer Schule hat keine Verlegung des ordentlichen Wohnsitzes zur Folge.“

Lettisches Recht

- 9 Art. 22 Abs. 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (Ceļu satiksmes likums) in seiner seit dem 1. Januar 2013 geltenden Fassung sieht vor, dass jede Person, die das gesetzlich vorgesehene Alter erreicht hat und ihren ordentlichen Wohnsitz in Lettland hat oder nachweisen kann, dass sie in den letzten sechs Monaten in Lettland studiert hat, eine Fahrerlaubnis und einen Führerschein für Kraftfahrzeuge erlangen kann.
- 10 In dieser Vorschrift heißt es:
 „... Eine Person hat ihren ordentlichen Wohnsitz im Sinne dieser Vorschrift in Lettland, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:
 a) Wegen persönlicher (enge Beziehungen zwischen der betreffenden Person und Lettland erkennen lassender) und beruflicher Bindungen befinden sich der Aufenthaltsort der Person und ihr erklärter Wohnsitz während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr in Lettland.
 b) Die Person verfügt über keine beruflichen Bindungen, doch befinden sich wegen persönlicher (enge Beziehungen zwischen der betreffenden Person und Lettland erkennen lassender) Bindungen ihr Aufenthaltsort und ihr erklärter Wohnsitz in Lettland.
 c) Die Person wohnt aus beruflichen Gründen im Ausland, kehrt aber wegen persönlicher (enge Beziehungen zwischen der betreffenden Person und Lettland erkennen lassender) Bindungen regelmäßig nach Lettland zurück und hält sich dort auf, und ihr erklärter Wohnsitz befindet sich in Lettland.
 d) Der erklärte Wohnsitz der Person befindet sich in Lettland, aber sie hält sich wegen eines Studiums im Ausland auf.“
- 11 Nach Art. 1 des Gesetzes über die Erklärung des Wohnsitzes (Dzīvesvietas deklarēšanas likuma) besteht das Ziel dieses Gesetzes darin, die Erreichbarkeit aller Personen im Rahmen ihrer Rechtsbeziehungen zum Staat und zur lokalen Verwaltung zu gewährleisten.
- 12 Art. 2 dieses Gesetzes regelt die Pflicht zur Erklärung des Wohnsitzes sowie die zu meldenden Daten und das Registrierungsverfahren. Gemäß diesem Artikel findet das Gesetz auf Personen Anwendung, die ihren Wohnsitz in Lettland haben. Außerdem begründet die Erklärung des Wohnsitzes für sich allein keine zivilrechtlichen Verpflichtungen.
- 13 Nach Art. 3 dieses Gesetzes ist der Wohnsitz jeder von der Person frei gewählte, an eine Immobilie gebundene Ort (mit Anschrift), an dem sie sich mit der ausdrücklichen oder stillschweigenden Absicht niederlässt, dort zu wohnen, an dem sie sich rechtmäßig aufhält und an dem sie im Rahmen ihrer Rechtsbeziehungen zum Staat und zur örtlichen Verwaltung erreichbar

ist. Dieser Artikel sieht außerdem vor, dass sich eine Person rechtmäßig in einer bestimmten Immobilie aufhält, wenn sie ihr gehört, wenn sie einen Wohnungs- oder Gewerbemietvertrag über die Immobilie abgeschlossen hat oder wenn sie das Recht, die Immobilie zu nutzen, durch Heirat, Verwandtschaft, Verschwägerung oder auf einer anderen gesetzlichen oder vertraglichen Grundlage erworben hat.

Ausgangsverfahren und Vorlagefrage

Herr Nīmanis wurde am 13. Dezember 2000 in Lettland, wo sich zu diesem Zeitpunkt sein erklärter Wohnsitz befand, ein Führerschein ausgestellt. Die Gültigkeitsdauer des Führerscheins betrug nach Maßgabe der lettischen Rechtsvorschriften zehn Jahre.

Nach den Melderegisterdaten hat Herr Nīmanis seit Februar 2002 keinen erklärten Wohnsitz mehr in Lettland. Er ist jedoch der Auffassung, Anspruch auf die Erneuerung seines Führerscheins in diesem Mitgliedstaat zu haben, weil sich dort sein ordentlicher Wohnsitz befinde.

Um diese Erneuerung zu erlangen, wandte sich Herr Nīmanis an die CSDD, die bei der Prüfung der Melderegisterdaten feststellte, dass Herr Nīmanis keinen erklärten Wohnsitz in Lettland hatte.

Mit Entscheidung vom 30. Dezember 2010 lehnte die CSDD die Erbringung der Dienstleistung ab, da sich Herr Nīmanis, um sie in Anspruch nehmen zu können, an mehr als 185 Tagen in Lettland aufhalten und seinen Wohnsitz nach dem in den lettischen Rechtsvorschriften vorgesehenen Verfahren erklären müsse.

Nach Prüfung des Widerspruchs von Herrn Nīmanis stellte das Latvijas Republikas Satiksmes mit Entscheidung vom 3. Februar 2011 fest, dass die Entscheidung der CSDD mit Art. 22 des Straßenverkehrsgesetzes im Einklang stehe.

Herr Nīmanis erhob bei der Administratīvā rajona tiesa (Bezirksverwaltungsgericht) Klage auf Erlass eines begünstigenden Verwaltungsakts in Form der Erneuerung seines Führerscheins.

Mit Entscheidung der Administratīvā apgabaltiesa (regionales Verwaltungsgericht) vom 3. Juni 2011 wurde die CSDD im Wege einstweiliger Maßnahmen verpflichtet, den Führerschein von Herrn Nīmanis zu erneuern.

Mit Entscheidung vom 3. April 2012 erkannte die Administratīvā rajona tiesa an, dass die CSDD nach den geltenden Rechtsvorschriften nicht berechtigt gewesen sei, sich auf das Erfordernis eines erklärten Wohnsitzes zu berufen, da die lettischen Rechtsvorschriften zum Zeitpunkt der Weigerung, den Führerschein von Herrn Nīmanis zu erneuern, dessen Erneuerung in diesem Mitgliedstaat nicht speziell davon abhängig gemacht hätten, dass der Betreffende einen erklärten Wohnsitz in Lettland habe. [...]

Die CSDD legte gegen die Entscheidung der Administratīvā rajona tiesa beim vorlegenden Gericht Berufung ein [...].

Das Latvijas Republikas Satiksmes ministrija hat sich der Berufung der CSDD gegen die Entscheidung der Administratīvā rajona tiesa angeschlossen.

- 28 Das vorlegende Gericht führt aus, nach der Rechtsprechung der lettischen Gerichte müsse der Richter bei der Würdigung eines Antrags auf Erlass eines begünstigenden Verwaltungsakts prüfen, ob der Kläger unter den Umständen des Falles, mit dem er befasst sei, Anspruch auf den Erlass eines solchen Verwaltungsakts habe. Außerdem müsse der Fall anhand der zum Zeitpunkt seiner Prüfung festgestellten tatsächlichen und rechtlichen Umstände geprüft werden. Der Richter könne keine Entscheidung erlassen, mit der er den Behörden in Anwendung von Rechtsvorschriften, die nicht mehr in Kraft seien, eine Verpflichtung auferlege.
- 29 Um über einen Antrag auf Erlass eines begünstigenden Verwaltungsakts, d. h. im vorliegenden Fall die Erneuerung eines Führerscheins, zu entscheiden, müsse das vorlegende Gericht nach dieser Rechtsprechung das bei Erlass einer solchen Entscheidung geltende Recht berücksichtigen.
- 30 Die Regelung in Art. 22 des Straßenverkehrsgesetzes, der die Erteilung einer Fahrerlaubnis von der Voraussetzung eines erklärten Wohnsitzes in Lettland abhängig mache, sei im Anschluss an die Umsetzung der Richtlinie 2006/126 in lettisches Recht erlassen worden.
- 31 Für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits sei zu ermitteln, ob die Informationen, die das Melderegister zum erklärten Wohnsitz im lettischen Hoheitsgebiet enthalte, das einzige Mittel darstellten, mit dem Herr Nīmanis zwecks Erneuerung seines Führerscheins nachweisen könne, dass er seinen ordentlichen Wohnsitz in Lettland habe.
- 32 Das mit der im lettischen Recht vorgesehenen Erklärung des Wohnsitzes verfolgte Ziel bestehe darin, die Erreichbarkeit jeder Person im Rahmen ihrer Beziehungen zum Staat sicherzustellen. Das Fehlen eines erklärten Wohnsitzes bedeute für sich genommen nicht, dass die Person nicht in Lettland wohnhaft sei.
- 33 Außerdem habe eine Person, die ihren ordentlichen Wohnsitz, aber keinen erklärten Wohnsitz in Lettland habe, wegen ihres ordentlichen Wohnsitzes in diesem Mitgliedstaat auch keinen Anspruch auf die Ausstellung eines Führerscheins in einem anderen Mitgliedstaat, da sie die in der Richtlinie 2006/126 vorgesehene Voraussetzung eines ordentlichen Wohnsitzes in diesem anderen Mitgliedstaat nicht erfülle.
- 34 Da die Administratīvā apgabaltiesa Zweifel an der Vereinbarkeit der lettischen Rechtsvorschriften mit Art. 12 der Richtlinie 2006/126 sowie mit den von dieser Richtlinie nach ihrem zweiten Erwägungsgrund verfolgten Zielen hat, die darin bestehen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Freizügigkeit der Personen zu erleichtern, die ihren Wohnsitz in einen anderen Mitgliedstaat als den Ausstellerstaat des Führerscheins verlegen, hat sie beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen:
- Ist Art. 12 der Richtlinie 2006/126 in Verbindung mit dem ersten Satz ihres zweiten Erwägungsgrundes dahin auszulegen, dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, die vorsieht, dass der einzi-

ge Nachweis dafür, dass eine Person ihren ordentlichen Wohnsitz in diesem Staat (Lettland) hat, der erklärte Wohnsitz dieser Person ist? Unter „erklärter Wohnsitz“ ist die im nationalen Recht vorgesehene Pflicht des Einzelnen zu verstehen, sich in ein staatliches Register eintragen zu lassen, um seine Erreichbarkeit unter der erklärten Anschrift für die Zwecke seiner Rechtsbeziehungen zum Staat und zur örtlichen Verwaltung mitzuteilen.

Aus den Gründen:

Zur Vorlagefrage

Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 12 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, nach der eine Person, die die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins in diesem Mitgliedstaat beantragt, die Erfüllung der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. e und Abs. 3 Buchst. b der Richtlinie vorgesehenen Voraussetzung eines „ordentlichen Wohnsitzes“ im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats im Sinne von Art. 12 (im Folgenden: Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes) nur belegen kann, indem sie nachweist, dass sie im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats über einen erklärten Wohnsitz verfügt.

Vorab ist festzustellen, dass die Beachtung der Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes ein wesentliches Element des mit der Richtlinie geschaffenen Systems darstellt, deren Schlussstein der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine ist (vgl. in diesem Sinne Urteil Hofmann, C-419/10, EU:C:2012:240 [= BA 2012, 256], Rn. 78 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Der Gerichtshof hat ausgeführt, dass die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes mangels einer vollständigen Harmonisierung der Regelungen der Mitgliedstaaten über die Erteilung des Führerscheins u. a. dazu beiträgt, den „Führerschein-Tourismus“ zu bekämpfen, und dass diese Voraussetzung unerlässlich ist, um die Einhaltung der Voraussetzung der Fahreignung zu überprüfen (vgl., in Bezug auf die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 über den Führerschein <ABl. L 237, S. 1>, Urteile Wiedemann und Funk, C-329/06 und C-343/06, EU:C:2008:366 [= BA 2008, 255], Rn. 69, Zerche u. a., C-334/06 bis C-336/06, EU:C:2008:367, Rn. 66, und Grasser, C-184/10, EU:C:2011:324 [= BA 2011, 236], Rn. 27).

Der Gerichtshof hat daher festgestellt, dass in bestimmten Fällen allein die Nichtbeachtung der Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes die Weigerung eines Mitgliedstaats rechtfertigen kann, einen von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerschein anzuerkennen (vgl., in Bezug auf die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes in Art. 7 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 91/439, Urteile Apelt, C-224/10, EU:C:2011:655 [= BA 2012, 27], Rn. 34, und Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112 [= BA 2012, 154], Rn. 61).

- 39 Nur der Ausstellermitgliedstaat des Führerscheins ist für die Überprüfung zuständig, ob die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes eingehalten wurde (vgl. in diesem Sinne Beschluss Wierer, C-445/08, EU:C:2009:443 [= BA 2009, 408], Rn. 55). Diese Regel gilt auch in Bezug auf den Mitgliedstaat, in dem der Inhaber eines Führerscheins dessen Erneuerung beantragt.
- 40 Demzufolge ist es erforderlich, dass sich die in einem Mitgliedstaat für die Ausstellung und die Erneuerung von Führerscheinen zuständigen Behörden in zuverlässiger Weise vergewissern können, dass der Antragsteller tatsächlich die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes erfüllt.
- 41 Art. 7 Abs. 5 Unterabs. 2 der Richtlinie 2006/126 sieht in diesem Zusammenhang vor, dass die Mitgliedstaaten bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis sorgfältig darauf achten, dass eine Person die Anforderungen von Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie erfüllt, zu denen die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes zählt.
- 42 Zwar definiert Art. 12 der Richtlinie 2006/126 die Kriterien, anhand deren festgestellt werden kann, was für ihre Anwendung unter „ordentlichem Wohnsitz“ zu verstehen ist, doch enthält die Richtlinie keine Bestimmung, die näher präzisiert, wie vor den für die Ausstellung und Erneuerung von Führerscheinen zuständigen Behörden der Nachweis erbracht werden kann, dass ein solcher Wohnsitz vorliegt.
- 43 Es trifft zu, dass zum einen die Modalitäten dafür, wie die Einhaltung der Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes gegenüber den für die Ausstellung und Erneuerung von Führerscheinen zuständigen Behörden nachzuweisen ist, in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen und dass zum anderen die Richtlinie 2006/126, wie aus ihrem achten Erwägungsgrund hervorgeht, nur Mindestvoraussetzungen für die Erteilung einer Fahrerlaubnis durch die Mitgliedstaaten festlegt. Aus Art. 12 der Richtlinie in Verbindung mit Art. 7 Abs. 1 Buchst. e und Abs. 3 Buchst. b geht jedoch hervor, dass das von den Mitgliedstaaten im Einklang mit diesen Bestimmungen zu erzielende Ergebnis darin besteht, das Vorliegen der in Art. 12 aufgezählten Kriterien, anhand deren festgestellt werden kann, dass eine Person ihren ordentlichen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet hat, zu ermitteln, damit geprüft werden kann, ob diese Person die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes erfüllt.
- 44 Somit dürfen die Modalitäten des Nachweises für die Einhaltung der Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, damit sich die für die Ausstellung und Erneuerung von Führerscheinen zuständigen Behörden des Ausstellermitgliedstaats vergewissern können, dass der Betreffende diese Voraussetzung im Hinblick auf die in Art. 12 der Richtlinie 2006/126 genannten Kriterien erfüllt.
- 45 Zu diesem Zweck erscheint die Tatsache, dass ein Mitgliedstaat die Ausstellung und die Erneuerung eines Führerscheins von der Pflicht abhängig macht, einen erklärten Wohnsitz in seinem Hoheitsgebiet zu haben, als geeignetes Mittel, um die Prüfung der Einhaltung der Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes durch die zuständigen Behörden zu erleichtern.
- 46 Die absolute Pflicht, einen erklärten Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zu haben, und damit die Weigerung, einer Person, die die Ausstellung eines Führerscheins beantragt, die Vorlage anderer Beweise für die Erfüllung der in Art. 12 der Richtlinie 2006/126 genannten Kriterien zu gestatten, geht über das hinaus, was erforderlich ist, damit sich die für die Ausstellung und Erneuerung von Führerscheinen zuständigen Behörden vergewissern können, dass der Betreffende die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes erfüllt.
- 47 Art. 12 der Richtlinie 2006/126 sieht nämlich in Bezug auf die Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes eine Reihe objektiver Kriterien vor, anhand deren nachgewiesen werden kann, ob der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz in dem betreffenden Hoheitsgebiet hat.
- 48 Es ist jedoch denkbar, dass ein Antragsteller die Kriterien, anhand deren nachgewiesen werden kann, dass er seinen ordentlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, erfüllt, ohne aber einen erklärten Wohnsitz in diesem Mitgliedstaat zu haben; dies scheint bei Herrn Nimanis der Fall zu sein. Unter diesen Umständen könnte, ja müsste, einem solchen Antragsteller auch in anderen Mitgliedstaaten die Ausstellung eines Führerscheins auf der Grundlage der Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes verweigert werden, da er seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 12 der Richtlinie 2006/126 nicht in ihrem Hoheitsgebiet hat.
- 49 Dem Betreffenden könnte daher die Möglichkeit genommen werden, einen Führerschein in der Union zu erhalten, obwohl er seinen ordentlichen Wohnsitz im Sinne von Art. 12 der Richtlinie 2006/126 im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat.
- 50 Eine Regelung eines Mitgliedstaats, nach der eine Person, die die Ausstellung eines Führerscheins beantragt, den zuständigen Behörden die Erfüllung der Voraussetzung des ordentlichen Wohnsitzes nur belegen kann, indem sie nachweist, dass sie im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats über einen erklärten Wohnsitz verfügt, hat überdies zu großen Ausschlusscharakter. Eine solche Regelung gibt nämlich einem Gesichtspunkt den Vorzug, der nicht alle in Art. 12 der Richtlinie 2006/126 genannten Kriterien widerspiegelt, da er jeden anderen Gesichtspunkt, der für die von diesem Artikel erfassten Sachverhalte repräsentativ ist, ausschließt.
- 51 Nach alledem ist auf die vorgelegte Frage zu antworten, dass Art. 12 der Richtlinie 2006/126 dahin auszulegen ist, dass er einer Regelung eines Mitgliedstaats entgegensteht, nach der eine Person, die die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins in diesem Mitgliedstaat beantragt, die Erfüllung der in Art. 7 Abs. 1 Buchst. e und Abs. 3 Buchst. b der Richtlinie vorgesehenen Voraussetzung eines „ordentlichen Wohnsitzes“ im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats im Sinne von Art. 12 nur belegen kann, indem sie nachweist, dass sie im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats über einen erklärten Wohnsitz verfügt.

14. *) 1. Eine Blutalkoholkonzentration von maximal 3,9 Promille legt die Annahme einer erheblichen Herabsetzung der Hemmungsfähigkeit sehr nahe, die nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs schon ab einer Blutalkoholkonzentration von 2,0 Promille in Betracht zu ziehen ist.

2. Auch wenn es keinen gesicherten medizinisch-statistischen Erfahrungssatz darüber gibt, dass ohne Rücksicht auf psychodiagnostische Beurteilungskriterien allein wegen einer bestimmten Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit in aller Regel vom Vorliegen einer alkoholbedingt erheblich verminderten Steuerungsfähigkeit ausgegangen werden muss, ist der festgestellte Wert ein gewichtiges Beweisanzeichen für die Stärke der alkoholischen Beeinflussung. Je höher dieser Wert ist, umso näher liegt die Annahme einer zumindest erheblichen Einschränkung der Steuerungsfähigkeit.

3. Maßgeblich für die Frage, ob die Voraussetzungen des § 21 StGB gegeben sind, ist eine Gesamtwürdigung, in die sowohl die Höhe der Blutalkoholkonzentration als auch psychodiagnostische Kriterien einzustellen sind. Bei einer starken Alkoholisierung lässt sich erheblich verminderte Schuldfähigkeit nur ausschließen, wenn gewichtige Anzeichen für den Erhalt der Hemmungsfähigkeit sprechen.

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 2. Juli 2015 – 2 StR 146/15 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Das Landgericht hat den Angeklagten M. wegen Raubes in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und drei Monaten, den Angeklagten K. wegen desselben Tatvorwurfs unter Einbeziehung weiterer Urteile zu einer zur Bewährung ausgesetzten Einheitsjugendstrafe von einem Jahr und sechs Monaten verurteilt. Die Revision des Angeklagten M. hat zum Strafausspruch und zur Adhäsionsentscheidung Erfolg; hinsichtlich des Strafausspruchs war sie auf den nichtrevidierenden Angeklagten K. zu erstrecken.
- 2 Der Schuldspruch hält rechtlicher Nachprüfung stand. Hingegen weisen der Strafausspruch und die Adhäsionsentscheidung Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten M. auf.

Aus den Gründen:

- 3 1. Der Strafausspruch begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken, weil die Strafkammer eine erheblich verminderte Schuldfähigkeit des Angeklagten nicht rechtsfehlerfrei ausgeschlossen hat.
- 4 a) Das sachverständig beratene Landgericht hat unter Rückrechnung einer etwa 7½ Stunden nach der Tat entnommenen Blutprobe mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,14 Promille festgestellt, dass der Angeklagte zum Tatzeitpunkt eine „Blutalkoholkonzentration von maximal 3,9 Promille“ aufgewiesen habe. Auf der Grundlage der Trinkmengenangaben des

Angeklagten ist es unter Anwendung der Widmark-Formel zu einer maximalen Blutalkoholkonzentration von 3,03 Promille gekommen. Ausgehend von einer Alkoholisierung von maximal 3,9 Promille hätten gleichwohl die Voraussetzungen des § 21 StGB nicht vorgelegen. Zwar sei bei einer rechnerisch derart hohen Blutalkoholkonzentration regelmäßig die Prüfung einer Aufhebung der Schuldfähigkeit gemäß § 20 StGB veranlasst und noch sorgfältiger zu prüfen, ob eine Anwendung des § 21 StGB in Betracht komme. Es gebe aber keinen gesicherten medizinisch-statistischen Erfahrungssatz darüber, dass ohne Rücksicht auf psychodiagnostische Beurteilungskriterien allein wegen einer bestimmten Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit in aller Regel vom Vorliegen einer alkoholbedingt verminderten oder gänzlich aufgehobenen Steuerungsfähigkeit auszugehen sei. Danach ließen die vorliegenden psychodiagnostischen Beweisanzeichen den Schluss zu, dass das körperliche und geistige Leistungsvermögen des alkoholgewöhnten Angeklagten M. bei Tatbegehung trotz des angenommenen hohen Blutalkoholwerts von 3,9 Promille nicht wesentlich beeinträchtigt gewesen sei. Zwar könne Alkohol zu einer Verstärkung der Nebenwirkungen der Medikamente führen, die der Angeklagte M. habe einnehmen müssen, was sich in Schläfrigkeit und Bewegungsstörungen äußere. So habe die Zeugin P. auch ein Anstoßen am Tisch und leichten Atemalkohol bemerkt. Gegen eine erhebliche Beeinträchtigung von Einsichts- und Steuerungsfähigkeit spreche aber der Umstand, dass der Angeklagte detailreiche Erinnerungen habe, nach Angaben der Zeugin Ma. und des Mitangeklagten K. längere Wegstrecken problemlos und ohne alkoholbedingte Einschränkungen habe zurücklegen können und auch der Abtransport eines Fernsehers ihm keine Schwierigkeiten bereitet habe. Zudem sei er in der Lage gewesen, gezielt nach Wertgegenständen zu suchen und dem Mitangeklagten beim Einpacken des Fernsehers zu helfen. Motorische Ausfälle habe es nicht gegeben. Nach der Aussage der Zeugin P. habe er genau gewusst, was er tue und sei laut und aggressiv gewesen. Schließlich sei auch zu berücksichtigen, dass der Angeklagte M. trinkgewohnt gewesen sei. Danach würden die gegen eine Einschränkung der Schuldfähigkeit sprechenden Umstände überwiegen, zumal der Mitangeklagte K. keinerlei alkoholbedingte Auffälligkeiten beim Angeklagten M. bemerkt habe und dieser auch nur angegeben habe, angetrunken und nicht betrunken gewesen zu sein.

b) Diese Begründung hält revisionsgerichtlicher Überprüfung nicht stand. Eine Blutalkoholkonzentration von maximal 3,9 Promille legt die Annahme einer erheblichen Herabsetzung der Hemmungsfähigkeit sehr nahe, die nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs schon ab einer Blutalkoholkonzentration von 2,0 Promille in Betracht zu ziehen ist (BGH, Urteil vom 22. November 1990 – 4 StR 117/90, BGHSt 37, 231, 235; Urteil vom 12. Januar 1994 – 3 StR 633/93, BGHR StGB § 21 Blutalkoholkonzentration 27; Beschluss vom 25. Februar 1998 – 2 StR 16/98, BGHR StGB § 21 Blutalkoholkonzentration

34; BGH, Beschluss vom 26. November 1997 – 2 StR 553/97, NStZ-RR 1998, 107; BGH, Beschluss vom 7. Februar 2012 – 5 StR 545/11, NStZ 2012, 261). Auch wenn davon auszugehen ist, dass es keinen gesicherten medizinisch-statistischen Erfahrungssatz darüber gibt, dass ohne Rücksicht auf psychodiagnostische Beurteilungskriterien allein wegen einer bestimmten Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit in aller Regel vom Vorliegen einer alkoholbedingt erheblich verminderten Steuerungsfähigkeit ausgegangen werden muss, ist der festgestellte Wert ein gewichtiges Beweisanzeichen für die Stärke der alkoholischen Beeinflussung. Je höher dieser Wert ist, umso näher liegt die Annahme einer zumindest erheblichen Einschränkung der Steuerungsfähigkeit. Maßgeblich für die Frage, ob die Voraussetzungen des § 21 StGB gegeben sind, ist dementsprechend eine Gesamtwürdigung, in die sowohl die Höhe der Blutalkoholkonzentration als auch psychodiagnostische Kriterien einzustellen sind. Bei einer starken Alkoholisierung lässt sich erheblich verminderte Schuldfähigkeit nur ausschließen, wenn gewichtige Anzeichen für den Erhalt der Hemmungsfähigkeit sprechen (BGH, Beschluss vom 26. November 1997 – 2 StR 553/97, NStZ-RR 1998, 107).

- 6 aa) Die Erwägungen der Strafkammer genügen diesen Anforderungen nicht. Sie lassen zum einen besorgten, dass sie ihrer Entscheidung bereits einen fehlerhaften Maßstab zugrunde gelegt hat, indem sie – bei lediglich formelhafter Erwähnung der beim Angeklagten M. festgestellten Blutalkoholkonzentration – lediglich eine Würdigung der so genannten psychodiagnostischen Beweisanzeichen vorgenommen hat, ohne dabei die sehr hohe und deshalb für die Annahme von erheblich eingeschränkter Schuldfähigkeit streitende Blutalkoholkonzentration zu berücksichtigen. Dafür spricht maßgeblich, dass sie auch hinsichtlich des Mitangeklagten K. eine sehr hohe Blutalkoholkonzentration von 4,35 Promille festgestellt und bei der sich anschließenden Würdigung lediglich die aus ihrer Sicht gegen die Annahme erheblich eingeschränkter Schuldfähigkeit sprechenden Umstände in den Blick genommen hat, ohne sich mit der hochgradigen Alkoholisierung auseinander zu setzen. Dies lässt die nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs erforderliche Gesamtwürdigung von festgestellter Alkoholisierung einerseits und gegen die Herabsetzung der Steuerungsfähigkeit sprechender psychodiagnostischer Kriterien andererseits vermissen.
- 7 bb) Zum anderen erweist sich die vom Landgericht vorgenommene Würdigung als nicht tragfähig. Als gegen die Annahme erheblich verminderter Schuldfähigkeit sprechende psychodiagnostische Beurteilungskriterien kommen dabei nur solche Umstände in Betracht, die verlässliche Hinweise darauf geben können, ob das Steuerungsvermögen des Täters trotz der erheblichen Alkoholisierung voll erhalten geblieben ist (BGH, Beschluss vom 30. Juli 1997 – 3 StR 144/97, NStZ 1997, 592). Wesentlichen vom Landgericht herangezogenen Umständen kommt eine solche Bedeutung nicht oder nur in eingeschränktem Umfang zu. Dass der Angeklagte zielgerichtet nach Wertgegen-

ständen gesucht und dem Mitangeklagten K. beim Einpacken des Fernsehers geholfen hat, stellt sich lediglich als bloße Verwirklichung des Tatvorsatzes dar, Wertgegenstände aus der Wohnung zu entwenden; daraus lassen sich regelmäßig keine tragfähigen Schlüsse in Bezug auf die Steuerungsfähigkeit des Täters gewinnen (Fischer, StGB, 62. Aufl., § 20 Rn. 25). Insofern ist auch der vom Landgericht erwähnte Umstand, der Angeklagte M. habe genau gewusst, was er getan habe, ebenso ohne jede Aussagekraft wie die Einschätzung, er sei „laut“ und „aggressiv“ gewesen (was eher noch ein Umstand für eine Einschränkung der Steuerungsfähigkeit sein könnte). Das Fehlen von Ausfallerscheinungen oder alkoholbedingten Einschränkungen, das die Strafkammer in verschiedener Weise heranzieht, kann zwar grundsätzlich gegen eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit sprechen; doch ist bei – wie hier – alkoholgewöhnten Tätern zu berücksichtigen, dass äußeres Leistungsverhalten und innere Steuerungsfähigkeit durchaus weit auseinander fallen können (vgl. BGH, Beschluss vom 12. Juni 2007 – 4 StR 187/07, NStZ 2007, 696; Beschluss vom 30. April 2015 – 2 StR 444/14) und sich gerade bei Alkoholikern oft eine durch „Übung“ erworbene erstaunliche Kompensationsfähigkeit im Bereich grobmotorischer Auffälligkeiten zeigt (Fischer, a. a. O., § 20 Rn. 23a). Dass dies selbst bei extrem hoher Blutalkoholkonzentration zu äußerer Unauffälligkeit führen kann, hat das Landgericht, das an anderer Stelle lediglich ohne nähere Erläuterung anführt, es sei auch zu berücksichtigen, dass der Angeklagte trinkgewohnt sei, nicht erkennbar bedacht oder erwogen. Hinzu kommt, dass der Angeklagte nach dem Eindruck der Zeugin P. – was die Strafkammer an dieser Stelle nicht erwähnt – „leichte Gleichgewichtsprobleme“ hatte und damit jedenfalls gewisse Anhaltspunkte für eine alkoholbedingte Einschränkung im Raum stehen. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die bloße Selbsteinschätzung des Angeklagten M., er sei nur angetrunken, aber nicht betrunken gewesen, ebenso wenig wie die Angaben des ebenfalls hochgradig alkoholisierten Mitangeklagten K., er habe keinerlei alkoholbedingte Auffälligkeiten beim Angeklagten M. bemerkt, ohne relevanten Beweiswert ist (vgl. BGH, Beschluss vom 26. Mai 2009 – 5 StR 57/09, BGHR StGB § 21 Blutalkoholkonzentration 41).

Darüber hinaus zeigt das Tatbild Besonderheiten, die sogar positiv auf eine alkoholbedingte erhebliche Herabsetzung der Hemmungsfähigkeit des Angeklagten schließen lassen können und die von der Jugendkammer in diesem Zusammenhang nicht erörtert werden. Schon der Auslöser für die Tat ist sonderbar. Die Angeklagten wurden von einer guten Bekannten gegeben, dem Zeugen D., der sich einer anderen Frau zugewendet habe, „eins in die Fresse zu hauen“ und ihm Sachen zu entwenden. Daraufhin machten sie sich unmittelbar mit einem Hund auf einen 20-30-minütigen Fußweg zur Wohnung des Zeugen, in der sie lediglich die Zeugin P. antrafen. Dort entwendeten sie einen Fernseher, den sie in einen Bettbezug packten und zu Fuß in die Wohnung des Mitangeklagten K. brachten,

wo er später sichergestellt wurde. Eine zuvor mit weiteren Gegenständen gepackte Reisetasche ließen die Angeklagten am Tatort zurück, weil sie zu schwer war. Der Zeugin P. gelang es, während der Tat die Wohnung zu verlassen. Als sie nochmals zurückkehrte, um ihr Handy zurückzufordern, händigte die Angeklagten ihr dies aus und ließen sie wieder gehen. Neben diesen für eine spontane und unbedachte Tatausführung und damit auch für eine Herabsetzung der Steuerungsfähigkeit sprechenden Umständen bleibt auch unerörtert, dass die Angeklagten am frühen Abend des Tattages nochmals zu Fuß zur Wohnung des Zeugen D. zurückkehrten und dort den im Hausflur angetroffenen Zeugen Da. baten, bei diesem zu klingeln und von ihm die am Tatort vergessene Hundeleine und die Fernbedienung für den entwendeten Fernseher zu fordern. Ein solches, ersichtlich von vornherein zum Scheitern verurteiltes Vorgehen, das zudem geeignet war, die Überführung der Angeklagten als Täter wesentlich zu erleichtern, hätte die Strafkammer ebenfalls in den Blick nehmen müssen.

- 9 c) Die Aufhebung des Strafausspruchs ist auf den nicht revidierenden Mitangeklagten K. zu erstrecken (§ 357 StPO). [...]
- 10 [...] Der Senat kann nicht ausschließen, dass eine ordnungsgemäße Prüfung bei beiden Angeklagten zur Annahme erheblich verminderter Schuldfähigkeit und zu mildernden Strafen geführt hätte.

15. 1. Zwar ist es nach der Rechtsprechung ausgeschlossen, zum Nachteil eines Angeklagten eine Blutalkoholkonzentration aufgrund von Messungen festzustellen, die mittels Atemalkoholtestgeräten vorgenommen worden sind. Die Ergebnisse einer Atemalkoholmessung, die erhebliche Beweisanzeichen für die Blutalkoholkonzentration des Angeklagten zur Tatzeit darstellen, sind aber dann zu dessen Gunsten zu berücksichtigen, wenn andere verwertbare Ausgangsdaten für die Berechnung der Blutalkoholkonzentration nicht zur Verfügung stehen (§ 21 StGB).

***) 2. Die Versagung der Strafrahmenschiebung bei einem festgestellten oder nicht ausschließbaren Zustand alkoholbedingt verminderter Schuldfähigkeit (§ 21 StGB) kommt jedenfalls dann in Betracht, wenn der Täter, der sich bewusst betrinkt, schon früher unter Alkoholeinfluss straffällig geworden ist und daher wissen musste, dass er in diesem Zustand zu vergleichbaren Straftaten neigt.**

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 24. September 2015
– (1) 121 Ss 157/15 (15/15) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiertgarten hat den Angeklagten mit Urteil vom 29. April 2014 wegen Beleidigung zu einer Freiheitsstrafe von einem Monat, wegen vorsätzlicher Körperverletzung zu einer Freiheitsstrafe von

sieben Monaten und wegen Bedrohung zu einer Freiheitsstrafe von 2 Monaten verurteilt und daraus eine Gesamtfreiheitsstrafe von acht Monaten gebildet. Das Landgericht Berlin hat die hiergegen eingelegte Berufung des Angeklagten verworfen. Es hat festgestellt, dass der Angeklagte, der sich aufgrund seiner alkoholischen Beeinflussung in einer aggressiven Stimmung befand, am 1. Januar 2013 gegen 4:10 Uhr auf dem Gehweg der K.-Straße in B. die Zeuginnen He. und Ha., die ihm „Ein frohes neues Jahr!“ zugerufen hatten, als „Hurentöchter“ und „Fotzentöchter“ beschimpfte und sodann in bedrohlicher Haltung auf die Zeugin He. zulief. Als deren Begleiter, der Zeuge R., den vermuteten tätlichen Angriff auf seine Freundin dadurch verhinderte, dass er den Angeklagten ergriff und im folgenden Gerangel an einer Hauswand „fixierte“, biss der Angeklagte dem Zeugen R. derart in die rechte Wange, dass dieser eine blutende offene Wunde davontrug. Als der Zeuge R. den Angeklagten daraufhin losließ, rief dieser der Zeugin He. mit wutverzerrtem Gesicht zu, dass er sie töten werde. Die Zeugin He. erlitt einen Schock, in dessen Folge sie hyperventilierte und im Krankenhaus ambulant behandelt werden musste. Sie war noch längere Zeit traumatisiert und litt infolge des Geschehens unter Schlafstörungen. Auf der rechten Wange des Zeugen R. ist ein erkennbarer Gebissabdruck und eine ringförmige erhabene rote Narbe zurückgeblieben. Im Zusammenhang mit der Strafzumessung teilt das Landgericht „den Umstand der dauernden Entstellung“ des Zeugen R. mit.

Mit seiner Revision rügt der Angeklagte die Verletzung sachlichen Rechts.

Aus den Gründen:

1. Das Rechtsmittel ist unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO, soweit der Angeklagte den Schuldanspruch angreift. [...]

2. Die Sachrüge führt zur Aufhebung des Rechtsfolgenausspruches. Die Festsetzung der Einzelfreiheitsstrafen hält rechtlicher Überprüfung nicht stand.

a) Das Landgericht führt im Rahmen der rechtlichen Würdigung aus, dass sich „keine konkreten Anhaltspunkte für eine erheblich verminderte Schuldfähigkeit i.S.d. § 21 StGB ergeben“ hätten [...]. Dies widerspricht den getroffenen Feststellungen, denen zufolge eine um 4.45 Uhr durchgeführte Atemalkoholmessung, die das Landgericht als nicht „gerichtsfest“ würdigt, eine Atemalkoholkonzentration von 1,85 ‰ ergab [...]. Bei Zugrundelegung eines maximalen stündlichen Abbauwertes von 0,2 ‰ und eines einmaligen Sicherheitszuschlags von 0,2 ‰ (zur Berechnung vgl. BGH NSTz 1986, 114 [= BA 1986, 76]) wirkte zur Tatzeit gegen 4.10 Uhr möglicherweise eine Alkoholkonzentration von etwa 2,15 ‰ auf ihn ein. Bei Blutalkoholwerten ab 2,0 ‰ kommt in der Regel eine verminderte Schuldfähigkeit in Betracht (vgl. Fischer StGB, 62. Aufl., § 20, Rdnr. 19). Zwar ist es nach der Rechtsprechung (vgl. BayObLG NZV 1988, 1950; OLG Köln VRS 67, 245) ausgeschlossen, zum Nachteil eines Angeklagten eine Blutalkoholkonzentration

aufgrund von Messungen festzustellen, die mittels Atemalkoholtestgeräten vorgenommen worden sind. Das Landgericht war jedoch, da andere verwertbare Ausgangsdaten für die Berechnung der Blutalkoholkonzentration nicht zur Verfügung standen, verpflichtet, die Ergebnisse der Atemalkoholmessung, die erhebliche Beweisanzeichen für die Blutalkoholkonzentration des Angeklagten zur Tatzeit darstellten, zu dessen Gunsten zu berücksichtigen (vgl. BGH NStZ 1995, 96; Fischer, a. a. O. § 316 Rdnr. 23).

Der Senat weist vorsorglich darauf hin, dass die Entscheidung, ob die Voraussetzungen des § 21 StGB vorliegen und der Strafraum nach § 49 Abs. 1 StGB gemildert wird, zur Straffrage gehört (vgl. Fischer a. a. O. § 21 Rdnr. 29) und die Versagung der Strafraumverschiebung bei einem festgestellten oder nicht ausschließbaren Zustand alkoholbedingt verminderter Schuldfähigkeit jedenfalls dann in Betracht kommt, wenn der Täter, der sich bewusst betrinkt, schon früher unter Alkoholeinfluss straffällig geworden ist und daher wissen musste, dass er in diesem Zustand zu vergleichbaren Straftaten neigt (vgl. BGHSt 43, 66, 78 [= BA 1997, 446]; weitergehend BGH NStZ 2003, 480 [= BA 2003, 445]; zusammenfassend zum Meinungsstand Kaspar in SSW, StGB 2. Aufl., § 21 Rdnr. 25-28 m. w. N.). [...]

16. *) 1. Nach § 24a Abs. 2 Satz 3 StVG ist das Verhalten des Betroffenen dann nicht ordnungswidrig nach § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt. Dazu bedarf es zunächst der Feststellungen, ob das Medikament durch einen Arzt verordnet, zur Behandlung einer konkreten Krankheit eingenommen und die Dosierungsanweisung beachtet worden ist.

2. Ein Kraftfahrer muss die Gebrauchsanweisung eines eingenommenen Medikaments beachten. Wenn er am Straßenverkehr teilnimmt, obwohl er die Gewissheit über die Unbedenklichkeit des Medikaments nicht hat, kann er sich nach § 24a Abs. 2 StVG ordnungswidrig verhalten.

3. Stützt das Tatgericht seinen Schuldspruch wegen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG im Rahmen der Beweiswürdigung auf ein Sachverständigen-gutachten, so sind die Ausführungen des Sachverständigen in einer – wenn auch gerade in Bußgeldsachen nur gedrängt – zusammenfassenden Darstellung unter Mitteilung der zugrunde liegenden Anknüpfungstatsachen und der daraus gezogenen Schlussfolgerungen wenigstens insoweit wiederzugeben, als dies zum Verständnis des Gutachtens und zur Beurteilung seiner gedanklichen Schlüssigkeit erforderlich ist.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 30. Juli 2015

– 3 Ws (B) 368/15, 3 Ws (B) 368/15 – 162 Ss 64/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr unter der Wirkung von Cannabis zu einer Geldbuße von 300 € verurteilt, gegen ihn ein einmonatiges Fahrverbot verhängt und eine Bestimmung über dessen Wirksamwerden getroffen. Den Feststellungen des Amtsgerichts zufolge fuhr der Betroffene am 8. September 2014 gegen 18:30 Uhr mit einem Pkw, obwohl eine etwa eine Stunde später entnommene Blutprobe Werte von 5,3 ng/ml THC, 35 ng/ml THC-Carbonsäure und 1,4 ng/ml 11-Hydroxy-THC ergab. Dagegen richtet sich die Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der er das Verfahren beanstandet und die Verletzung sachlichen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

1. Die nach § 79 Abs. 1 Nr. 1 und 2 OWiG zulässige Rechtsbeschwerde des Betroffenen hat mit der Sachrüge (vorläufigen) Erfolg. Auf die Verfahrensrügen kommt es daher nicht an.

Der Schuldspruch wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand. Die ihm zugrunde liegende Beweiswürdigung ermöglicht aufgrund ihrer Lückenhaftigkeit dem Senat als Rechtsbeschwerdegericht die gebotene Überprüfung nicht.

Die Beweiswürdigung ist zwar grundsätzlich Sache des Tatgerichts; die Prüfung des Rechtsbeschwerdegerichts beschränkt sich darauf, ob diesem Rechtsfehler unterlaufen sind. Dies ist in sachlich-rechtlicher Hinsicht unter anderem dann der Fall, wenn die Beweiswürdigung lückenhaft ist und somit nicht erkennen lässt, ob sie auf einer tragfähigen, verstandesgemäß einsichtigen Tatsachengrundlage beruht und die vom Gericht gezogene Schlussfolgerung nicht etwa nur eine Annahme ist oder sich als bloße Vermutung erweist, die letztlich nicht mehr als einen – wenn auch schwerwiegenden – Verdacht zu begründen vermag (vgl. Senat, DAR 2005, 634; Beschlüsse vom 27. August 2010 – 3 Ws (B) 434/10 – und vom 30. Juni 2014 – 3 Ws (B) 562/13 –).

Stützt sich das Tatgericht auf ein Sachverständigen-gutachten, so sind die Ausführungen des Sachverständigen in einer – wenn auch gerade in Bußgeldsachen nur gedrängt – zusammenfassenden Darstellung unter Mitteilung der zugrunde liegenden Anknüpfungstatsachen und der daraus gezogenen Schlussfolgerungen wenigstens insoweit wiederzugeben, als dies zum Verständnis des Gutachtens und zur Beurteilung seiner gedanklichen Schlüssigkeit erforderlich ist (vgl. Senat, VRS 111, 449, 451 sowie Beschlüsse vom 11. Januar 2010 – 3 Ws (B) 730/09 – und vom 20. Mai 2014 – 3 Ws (B) 271/14 –).

Den danach zu stellenden Anforderungen an die Darstellung eines Sachverständigen-gutachtens genügt das angefochtene Urteil nicht. Danach hat sich der Betroffene dahin eingelassen, er habe am Vorabend der Fahrt gegen 19:00 Uhr einen Joint geraucht und am Morgen des Tattages einige Schübe des Medikaments Sativex, das Tetrahydrocannabinol (THC) enthält, den

Wirkstoff des Cannabis, zu sich genommen. Das Amtsgericht hat dem Gutachten des Sachverständigen Dr. R. folgend angenommen, der festgestellte THC-Wert beruhe auf dem zeitnahen Konsum von Cannabis; die Einnahme des Medikaments könne „nicht die beim Betroffenen ... festgestellte Blutkonzentration von 5,3 ng/ml THC ... erklären“.

Zum objektiven Tatbestand des § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG gehört lediglich das Führen eines Kraftfahrzeuges unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG genannten berauschenden Mittels, hier Cannabis (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 5. April 2011 – 3 RVs 19/11 –, Rn. 11, juris [= BA 2011, 288]). Die Wirkstoffkonzentration der betreffenden Substanz muss zumindest in einer Höhe festgestellt sein, die eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit als möglich erscheinen lässt (vgl. BVerfG NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]; Hentschel/König/Dauer, 43. Aufl., § 24a StVG, Rn. 21a). Bei Cannabis liegt der im Anschluss an die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts von der „Grenzwertkommission“ (vgl. Blutalkohol 2007, 311) entwickelte sog. analytische Grenzwert bei 1,0 ng/ml. Das Amtsgericht hat zwar festgestellt, dass im Blut des Betroffenen ein THC-Wert von 5,3 ng/ml nachgewiesen worden ist, der den Grenzwert von 1,0 ng/ml überschreitet. Dem Urteil lässt sich aber nicht mit hinreichender Sicherheit entnehmen, inwieweit der festgestellte THC-Wert auf dem Konsum von Cannabis beruht. Das Amtsgericht hat die Einlassung des Angeklagten, er habe am Morgen des Tattages THC-haltige Medikamente eingenommen, nicht derart gewürdigt, dass sich das Ergebnis, wonach ein Einfluss der Medikamenteneinnahme auf die Berauscherung verneint wird, beurteilen lässt.

Nach § 24a Abs. 2 Satz 3 StVG ist das Verhalten des Betroffenen dann nicht ordnungswidrig nach § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herührt. Dazu bedarf es zunächst der Feststellungen, ob das Medikament durch einen Arzt verordnet, zur Behandlung einer konkreten Krankheit eingenommen und die Dosierungsanweisung beachtet worden ist (vgl. Maatz, Blutalkohol 1999, 145, 148). Ein Kraftfahrer muss die Gebrauchsanweisung eines eingenommenen Medikaments beachten. Wenn er am Straßenverkehr teilnimmt, obwohl er die Gewissheit über die Unbedenklichkeit des Medikaments nicht hat, kann er sich nach § 24a StVG ordnungswidrig verhalten (vgl. Senat, Beschluss vom 14. Oktober 2014 – 3 Ws (B) 375/14 –, Rn. 22, juris [= BA 2015, 32]). Hierzu verhält sich das angefochtene Urteil nicht, sodass sich nicht beurteilen lässt, ob die „Medikamentenklausel“ überhaupt anwendbar ist.

Sollten die Voraussetzungen des § 24 Abs. 2 Satz 3 StVG vorliegen, lässt sich die Einnahme von Medikamenten vom Konsum illegaler Drogen – bei gleichem Wirkstoff im Blut – mit sachverständiger Hilfe unterscheiden (vgl. Maatz a. a. O.). Das Amtsgericht hat dazu zwar Feststellungen durch den Sachverständigen

getroffen, aber lediglich das Ergebnis mitgeteilt, ohne die dazugehörigen Anknüpfungstatsachen zu benennen, sodass es sich nicht auf seine Schlüssigkeit nachprüfen lässt. Insbesondere fehlt die nachvollziehbare Feststellung, dass auch ohne Einnahme des Medikaments der analytische Grenzwert überschritten worden wäre.

17. 1. An eine Widerlegung der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB sind nochmals gesteigerte Anforderungen zu stellen, sofern es sich um einen Wiederholungstäter handelt, gegen den bereits früher Maßregeln nach §§ 69, 69a StGB verhängt worden sind.

2. Gegebenenfalls bedarf es der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung, § 11 Abs. 3 Satz 1 FeV), das sich eingehend und nach Maßgabe anerkannter Begutachtungsrichtlinien zur Eignung des Angeklagten, Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen, verhält.

3. § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV bietet auch dem Strafrichter eine Leitlinie, in welchen Fällen er bei beabsichtigter Abweichung von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB gehalten ist, ein entsprechendes Gutachten einzuholen oder von dem Angeklagten beibringen zu lassen.

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 10. November 2015 – 5 RVs 125/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht – Strafrichter – Essen hat den Angeklagten am 14. Januar 2015 wegen „fahrlässiger Straßenverkehrsfahrdung und wegen Verkehrsunfallflucht in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt“ zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 6 Monaten verurteilt. Zugleich hat das Amtsgericht dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und angeordnet, dass ihm vor Ablauf von noch 18 Monaten keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

Auf die hiergegen gerichtete Berufung des Angeklagten hat die X. kleine Strafkammer des Landgerichts Essen das amtsgerichtliche Urteil aufgehoben und den Angeklagten wegen „vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr und vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort“ zu einer Gesamtgeldstrafe in Höhe von 180 Tagessätzen zu je 10,- € verurteilt. Das Landgericht hat von einer Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB) sowie einer Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis (§ 69a StGB) abgesehen und sich zur Widerlegung der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB auf die Bekundungen einer Therapeutin des Angeklagten – der Zeugin Q – gestützt, die als Heilpraktikerin für Psychotherapie tätig ist und bei der sich der Angeklagte seit dem 17. Februar 2015 in Behand-

lung befunden hat. Für den Zeitpunkt der Tatbegehung hat das Landgericht eine BAK in Höhe von mindestens 2,14 Promille bei dem Angeklagten angenommen.

Die Staatsanwaltschaft Essen hat gegen das Berufungsurteil Revision eingelegt und diese mit der Verletzung materiellen Rechts begründet. Im Rahmen der Revisionsbegründung hat die Staatsanwaltschaft näher ausgeführt, die Strafkammer habe zu Unrecht von der Entziehung der Fahrerlaubnis abgesehen. Das Landgericht habe sich angesichts der Höhe der zum Tatzeitpunkt festgestellten BAK und des Umstandes, dass der Angeklagte Wiederholungstäter sei, nicht allein auf die Bekundungen der Zeugin Q stützen dürfen. Vielmehr habe die Strafkammer eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) des Angeklagten anordnen müssen, um verlässliche Feststellungen zur Eignung des Angeklagten, Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen, treffen zu können. Jedenfalls habe das Landgericht versäumt, ein Fahrverbot nach § 44 Abs. 1 StGB anzuordnen.

Der Angeklagte hat beantragt, die Revision als unbegründet zu verwerfen.

Aus den Gründen:

Die Revision ist zulässig und hat in der Sache – zumindest vorläufig – Erfolg. Sie führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils im gesamten Rechtsfolgenausspruch und in diesem Umfang zur Zurückverweisung zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts Essen.

1. Die Entscheidung des Landgerichts, die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB als widerlegt anzusehen und deshalb keine Maßregeln nach §§ 69, 69a StGB anzuordnen, hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Sie ist nicht tragfähig begründet worden.

§ 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB enthält eine Regelvermutung dafür, dass bei Begehung der Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) Umstände in der Person des Angeklagten wirksam geworden sind, welche die Schlussfolgerung auf Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen zulassen. Umstände, welche die Indizwirkung der vorgenannten Katalogtat widerlegen und daher zu einer Ausnahme von der Regelvermutung führen, sind positiv festzustellen. Die Entscheidung ist eingehend zu begründen. Es kommt stets auf die Umstände des Einzelfalls an (vgl. Fischer, StGB, 62. Aufl., § 69 Rdnr. 22, 34).

Allerdings sind an eine Widerlegung der Regelvermutung nochmals gesteigerte Anforderungen zu stellen, sofern es sich um einen Wiederholungstäter handelt, gegen den bereits früher Maßregeln nach §§ 69, 69a StGB verhängt worden sind. So ist es hier. Der Angeklagte war bereits durch Urteil des Amtsgerichts Bottrop vom 25. März 2014 – also gerade einmal 4½ Monate vor den im vorliegenden Verfahren abgeurteilten Straftaten – wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs (durch Trunkenheit) zu einer Geldstrafe verurteilt worden. Außerdem hatte das Amtsgericht Bottrop die Fahrerlaubnis des Angeklagten entzogen, seinen Führerschein eingezogen und die

Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von noch 3 Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Die Fahrerlaubnis war dem Angeklagten hiernach am 25. Juni 2014 wieder erteilt worden. Angesichts der einschlägigen Vorbelastung des Angeklagten und der Tatsache, dass er die hier abgeurteilten Straftaten nur 6 Wochen nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis begangen hat, sind die Anforderungen an eine Widerlegung der Regelvermutung denkbar hoch. In einem solchen Fall kann der gesetzlich vermutete Eignungsmangel nur ganz ausnahmsweise und sicherlich nicht allein durch die Bekundungen einer Therapeutin (Heilpraktikerin), die der Angeklagte privat zum Zwecke einer psychotherapeutischen Behandlung aufsucht, ausgeräumt werden. Vielmehr bedarf es der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung, § 11 Abs. 3 Satz 1 FeV; vgl. Fischer, a. a. O., § 69 Rdnr. 36), das sich eingehend und nach Maßgabe anerkannter Begutachtungsrichtlinien zur Eignung des Angeklagten, Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen, verhält (s. auch OLG Köln, Beschluss vom 1. März 2013 – 1 RVs 36/13 – [BA 2013, 248]; LG Oldenburg, ZfSch 2002, 354, 355 [= BA 2003, 242]).

Die Notwendigkeit, ein solches medizinisch-psychologisches Gutachten einzuholen, ergibt sich für den vorliegenden Fall auch unter Berücksichtigung der Wertungen, die in den Regelungen des § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2b) und c) FeV zum Ausdruck gebracht worden sind. Dort ist für das Verwaltungsverfahren ausdrücklich bestimmt, dass zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen ist, wenn – wie im Fall des Angeklagten – wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden oder ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer BAK von 1,6 Promille oder mehr geführt wurde. Die Generalstaatsanwaltschaft hat hierzu zutreffend ausgeführt, dass die vorgenannte Vorschrift auch dem Strafrichter eine Leitlinie bietet, in welchen Fällen er bei beabsichtigter Abweichung von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB gehalten ist, ein entsprechendes Gutachten einzuholen oder von dem Angeklagten beibringen zu lassen (so auch OLG Naumburg, ZfSch 2000, 554, 556 [= BA 2001, 457]).

2. Soweit die Staatsanwaltschaft mit der Revision auch beanstandet, das Landgericht hätte jedenfalls ein Fahrverbot nach § 44 Abs. 1 StGB verhängen müssen, weist der Senat für die neue Verhandlung und Entscheidung auf Folgendes hin:

Fahrverbot und Entziehung der Fahrerlaubnis schließen einander grundsätzlich aus, weil § 44 StGB voraussetzt, dass sich der Täter nicht als ungeeignet im Sinne der Maßregel des § 69 StGB erwiesen hat (vgl. Fischer, a. a. O., § 44 Rdnr. 3). Das Fahrverbot selbst ist Nebenstrafe. Es ist vorwiegend spezialpräventiv als repressive Warnungs- und Besinnungsstrafe gedacht und dient nicht – wie die Entziehung der Fahrerlaubnis – der präventiven Gefahrenabwehr.

Für die Anordnung des Fahrverbotes gelten die allgemeinen Strafzumessungsregeln nach § 46 StGB, namentlich das Erfordernis der Schuldangemessenheit. Als Nebenstrafe darf es zudem nur verhängt werden, wenn der mit ihm angestrebte spezialpräventive Zweck mit der Hauptstrafe allein nicht erreicht werden kann. Im Fall einer Geldstrafe als Hauptstrafe ist nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu prüfen, ob nicht im Einzelfall eine Erhöhung der Geldstrafe ausreichend ist, um den Täter zu warnen.

Sollte im vorliegenden Fall aufgrund eines medizinisch-psychologischen Gutachtens die Regelwirkung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB ausnahmsweise widerlegt und in diesem Zusammenhang zugleich eine (erfolgreiche) psychologische Nachschulung und/oder Durchführung einer Verkehrstherapie festgestellt werden, müssten diese Gesichtspunkte auch bei der Frage nach der Verhängung eines Fahrverbotes positiv berücksichtigt werden. Ein Absehen vom Fahrverbot bedürfte ungeachtet dessen ebenfalls einer sehr eingehenden Begründung, zumal der Angeklagte – wie bereits ausgeführt – als Wiederholungstäter anzusehen ist (vgl. hierzu OLG Frankfurt, Urteil vom 29. September 1976 – 2 Ss 501/76 –, BeckRS 1976, 01143).

Allein der Umstand, dass auf ein etwa zu verhängendes Fahrverbot von höchstens 3 Monaten die Dauer der bereits länger währenden vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis anzurechnen wäre (§ 51 Abs. 5 StGB), das Fahrverbot also tatsächlich bereits erledigt sein würde, stünde einer Anordnung nicht entgegen. Denn das Fahrverbot wäre im Fall einer erneuten (namentlich einschlägigen) Verurteilung des Angeklagten eine geeignete Grundlage für Erwägungen zur Strafzumessung bzw. zur erneuten Anordnung von Maßregeln.

3. Aufgrund der Wechselwirkung zwischen Strafe und Maßregel (vgl. König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 316 StGB Rdnr. 101) bzw. gegebenenfalls zwischen Haupt- und Nebenstrafe (vgl. König, a. a. O., § 44 StGB Rdnr. 20f.) kann auch die vom Landgericht verhängte Gesamtgeldstrafe keinen Bestand haben. Nach erneuter Verhandlung wird das Landgericht insgesamt neu über die Rechtsfolgen der abgeurteilten Straftaten zu befinden haben. Dies gilt auch für die Kosten der Revision.

18. *) Eine Respektierung des Richtervorbehalts bei Blutprobenentnahmen gemäß § 81a Abs. 2 StPO (hier: wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG) setzt nicht nur die Information des Diensthabenden voraus, sondern auch eine Rückfrage des Polizeibeamten dahingehend, ob der Richter erreicht wurde und wenn ja, ob er die Blutentnahme angeordnet oder eine solche Anordnung abgelehnt hat.

Oberlandesgericht Naumburg,

Beschluss vom 5. November 2015 – 2 Ws 201/15 –

Zum Sachverhalt:

Dem Betroffenen liegt zur Last, am 5. Oktober 2014 um 16:30 Uhr in Z. einen Pkw Mercedes geführt zu

haben, obwohl eine kurz darauf ihm entnommene Blutprobe eine erhebliche Konzentration illegaler Betäubungsmittel, nämlich THC, Amphetamin und Methamphetamin ergab, die jeweils über den gesetzlichen Grenzwerten lagen.

Das Amtsgericht hat den Betroffenen freigesprochen, weil der Polizeibeamte T. nach einem freiwillig beim Betroffenen durchgeführten Drogenschnelltest gegen den Willen des Betroffenen eine Blutprobenentnahme wegen Gefahr im Verzuge anordnete, ohne sich vorher um eine richterliche Anordnung der Entnahme zu bemühen, obgleich ein richterlicher Eildienst an diesem Tage für die Zeit von 8:30 Uhr bis 21:00 Uhr bestand. [Siehe hierzu die Entscheidung des AG Zeit als Vorinstanz in BA 2016, 57 f.]

Gegen diese Entscheidung richtet sich die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft, die von der Generalstaatsanwalt vertreten wird. Zur Begründung ist im Wesentlichen ausgeführt, eine bewusste und gezielte Umgehung des Richtervorbehalts durch den Zeugen T. sei dem Beschluss nicht zu entnehmen. Vielmehr habe der Zeuge darauf gesetzt, dass der über den Sachverhalt unterrichtete Diensthabende des RK Z. – wenn er denn tatsächlich unterrichtet worden sein sollte, was der Zeuge indes auch nicht mehr genau wusste – versucht habe, den Bereitschaftsrichter zu erreichen und fernmündlich die richterliche Anordnung einzuholen.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel hat keinen Erfolg. Das Amtsgericht hat zu Recht angenommen, dass hier der Richtervorbehalt willkürlich bewusst und gezielt umgangen worden ist. Dafür spricht bereits, dass der Zeuge T. nicht, wie erforderlich, schriftlich Gründe dafür niedergelegt hat, weshalb er sich nicht bemüht hat, eine richterliche Entscheidung herbeizuführen. Die Information des Diensthabenden, wenn sie denn erfolgt sein sollte, reichte nicht aus, um dem Richtervorbehalt zu genügen. Die bloße Information des Diensthabenden ohne Rückfrage, ob der Richter erreicht wurde und wenn ja, wie er entschieden hat, würde nämlich den Richtervorbehalt in besonders deutlicher Weise missachten, nämlich dergestalt, dass der Richter zwar informiert werden soll, dem Polizeibeamten aber völlig egal ist, ob der Richter eine Blutentnahme anordnet oder diese ablehnt. Eine Respektierung des Richtervorbehalts setzt nicht nur die Information des Diensthabenden voraus, sondern auch eine Rückfrage dahingehend, ob der Richter erreicht wurde und wenn ja, ob er die Blutentnahme angeordnet oder eine solche Anordnung abgelehnt hat. All dies hat der Zeuge nicht getan, das erlaubt nur eine Schlussfolgerung: Es war ihm völlig gleichgültig, ob ein Richter erreichbar war und wenn ja, wie dieser entschied, auf jeden Fall wurde die Blutentnahme angeordnet.

Zuzustimmen ist der Generalstaatsanwaltschaft zwar, dass eine Blutentnahme einen minimalen Eingriff in die Rechte des Betroffenen darstellt und es sinnvoll wäre, den Richtervorbehalt insoweit abzuschaffen. Solange der Gesetzgeber ihn indes vorsieht, haben sich Exekutive und Judikative daran zu halten, weil sie an das Gesetz gebunden sind.

19.1. Macht der Betroffene mit Blick auf ein bußgeldrechtliches Fahrverbot geltend, aus gesundheitlichen Gründen (hier: sog. Reisekrankheit) weder Mitfahrmöglichkeiten als Bei- oder Mitfahrer noch öffentliche Verkehrsmittel nutzen zu können, sondern auf die Nutzung eines Kraftfahrzeugs als dessen Fahrer angewiesen zu sein, darf sich das Tatgericht im Rahmen seiner Beweiswürdigung auch dann nicht mit einer einseitig unkritischen Würdigung der Betroffenen einlassung begnügen, wenn die geltend gemachte Krankheit zwar ärztlich bescheinigt ist, aus der Bescheinigung aber nicht hervorgeht, aufgrund welcher objektiv-wissenschaftlichen Standards die ihr zugrunde gelegten Befunde festgestellt worden sind. Diese Umstände sind im Urteil derart darzulegen, dass dem Rechtsbeschwerdegericht eine Nachprüfung ermöglicht ist.

2. Ein Absehen von einem wegen eines groben Pflichtenverstoßes an sich verwirkten Regelfahrverbot unter Berufung auf das rechtsstaatliche Übermaßverbot ist nicht schon dann gerechtfertigt, wenn die besondere Härte lediglich mit erwarteten erheblichen Ertrags- oder Gewinneinbußen begründet wird, wenn nicht zugleich konkret aufgezeigt ist, dass diese mit einer drohenden Existenzgefährdung einhergehen. Denn nur dann ist das Tatgericht gehalten, entsprechenden Behauptungen des Betroffenen im Rahmen seiner Amtsaufklärungspflicht weiter nachzugehen.

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 28. Dezember 2015
– 3 Ss OWi 1450/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um 40 km/h innerhalb geschlossener Ortschaft (§§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO i. V. m. 49 Abs. 1 Nr. 3 StVO) zu einer Geldbuße von 320 Euro verurteilt; von der Verhängung des im Bußgeldbescheid vom 18.08.2014 neben einer Geldbuße in gleicher Höhe vorgesehenen Fahrverbots für die Dauer eines Monats hat es demgegenüber abgesehen. Mit ihrer gegen das Urteil gerichteten, sogleich auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkten Rechtsbeschwerde rügt die Staatsanwaltschaft die Verletzung materiellen Rechts. Sie beanstandet, dass das Amtsgericht kein Fahrverbot verhängt hat.

Aus den Gründen:

II. Die gemäß § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft, die bereits mit ihrer Einlegung wirksam auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt wurde, ist begründet.

1. Aufgrund der Feststellungen des Amtsgerichts kam gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BKatV i. V. m. lfd. Nr. 11.3.6 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV die Anordnung eines Regelfahrverbots wegen grober Verletzung

der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers als Regelfall in Betracht. Dies hat das Amtsgericht zwar nicht verkannt, jedoch von der Anordnung eines Fahrverbots bei gleichzeitiger Erhöhung des als Regelsatz vorgesehenen Bußgeldes von 160 Euro auf 320 Euro mit der Begründung abgesehen, der Betroffene, der als Kleinunternehmer – neben weiteren Kaufberatern – Kundenbesuche im gesamten Bundesland zu erledigen habe, habe mit erheblichen „Ertragseinbußen“ zu rechnen, falls ein Fahrverbot für die Dauer eines Monats vollzogen würde. Er erwarte für diesen Fall einen „wirtschaftlichen Schaden von ca. 40.000 bis 60.000 €“. Seine Kundenbesuche könnten auch nicht von anderen Mitarbeitern wahrgenommen werden. Zum einen sei die personelle Situation ohnehin angespannt, zum anderen hätten diese keine Einsicht in die den Geschäften zugrunde liegenden Kalkulationsgrundlagen. Eine Anstellung eines Fahrers sei ebenfalls nicht möglich. Beim Betroffenen liege nämlich seit seiner Kindheit eine so genannte Reisekrankheit vor, so dass er „als Beifahrer“ unter massiver Übelkeit, auch in Form von Erbrechen, leide.

2. Diese Begründung, mit der das Amtsgericht von der Verhängung eines Fahrverbots gegen den Betroffenen abgesehen hat, hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand.

a) Zwar folgt aus § 4 Abs. 1 Satz 1 BKatV nicht, dass ausnahmslos ein Fahrverbot zu verhängen wäre. Vielmehr steht dem Tatrichter ein Ermessensspielraum zu, um Verstößen im Straßenverkehr mit der im Einzelfall angemessenen Sanktion zu begegnen (BVerfG NJW 1996, 1809). Die Frage, ob die Würdigung der Tat und der Persönlichkeit des Täters besondere Umstände ergibt, nach denen es ausnahmsweise der Warn- und Denkfunktion eines Fahrverbots im Einzelfall nicht bedarf, liegt grundsätzlich in seinem Verantwortungsbereich. Der Tatrichter hat innerhalb des ihm eingeräumten Beurteilungsspielraums die Wertungen nach eigenem pflichtgemäßen Ermessen zu treffen. Seine Entscheidung kann vom Rechtsbeschwerdegericht deshalb nur daraufhin überprüft werden, ob er sein Ermessen fehlerhaft ausgeübt hat, weil er die anzuwendenden Rechtsbegriffe verkannt, die Grenzen des Ermessens durch unzulässige Erwägungen überschritten und sich nicht nach den Grundsätzen und Wertmaßstäben des Gesetzes gerichtet hat. In Zweifelsfällen hat das Rechtsbeschwerdegericht die Bewertung des Tatrichters zu respektieren, und zwar auch dann, wenn es selbst hinsichtlich der Frage des Fahrverbots zu einem abweichenden Ergebnis gelangte.

b) Diesen Maßstäben genügt das angefochtene Urteil nicht. Einen Ausnahmefall für ein Absehen vom Fahrverbot können zwar Härten ganz außergewöhnlicher Art, wie z. B. drohender Verlust des Arbeitsplatzes oder der Verlust der sonstigen wirtschaftlichen Existenzgrundlage, begründen (vgl. nur OLG Bamberg DAR 2011, 401). Im vorliegenden Fall ist eine derartige Härte jedoch nicht gegeben.

aa) Die Beweiswürdigung ist bereits lückenhaft, was die Frage anbelangt, ob es dem Betroffenen nicht durch die Inanspruchnahme eines Fahrers oder die Be-

nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich sein soll, seinen Geschäften auch während der Vollstreckung des Fahrverbots nachzugehen. Zum einen beruft sich das Amtsgericht auf eine „ärztliche Bescheinigung vom 13.07.2015“, ohne auch nur ansatzweise den Inhalt des Attests wiederzugeben. Der Senat kann daher nicht beurteilen, welche Diagnose der Arzt aufgrund welcher Erhebungen gestellt hat. Insbesondere bleibt offen, ob die bescheinigte „Erkrankung“ lediglich aufgrund der eigenen Angaben des Betroffenen festgestellt oder durch objektive, wissenschaftlichen Standards gerecht werdende Befunderhebungen auch belegt wurde. Ferner ist das konkrete Erscheinungsbild der Erkrankung unklar. Insbesondere wird nicht dargetan, weshalb es dem Betroffenen möglich sein soll, selbst als Fahrer zu reisen, nicht aber als Beifahrer. Des Weiteren ergibt sich nicht, ob dies auch für öffentliche Verkehrsmittel gelten würde. Wenn das Amtsgericht der behaupteten Erkrankung für ein Absehen vom Regelfahrverbot schon maßgebliche Bedeutung beimessen wollte, so hätte dies näherer Darlegung bedurft, um dem Senat die Nachprüfung zu ermöglichen.

bb) Allerdings kommt es hierauf im Ergebnis nicht entscheidend an. Denn selbst bei Zugrundelegung der geltend gemachten „Reisekrankheit“ kann von einer außergewöhnlichen Härte, die ein Absehen vom Regelfahrverbot rechtfertigen würde, nicht die Rede sein. Das Amtsgericht stellt nämlich gerade keine konkrete Existenzgefährdung als Folge der Verhängung eines Fahrverbots für die Dauer von einem Monat fest, sondern beruft sich lediglich darauf, dass der Betroffene für diesen Fall einen „wirtschaftlichen Schaden in Höhe von ca. 40.000 bis 60.000 € erwarte“. Unter Zugrundelegung dieser Feststellungen kann von einer Existenzgefährdung gerade nicht die Rede sein; sie ist vielmehr sogar ausgeschlossen. Denn ein wirtschaftlicher „Schaden“, der bei einem Einnahmefall eintritt, ist betriebswirtschaftlich mit dem entgangenen Gewinn gleichzusetzen. Dies bedeutet aber andererseits, dass beim Betroffenen eine außerordentlich überdurchschnittliche Einkommenssituation gegeben sein muss. Der zu erwartende „Schaden“ relativiert sich somit in einem Maße, dass ein Absehen vom Regelfahrverbot wegen besonderer wirtschaftlicher Härten gänzlich unberechtigt wäre. Es handelt sich vielmehr um normale Belastungen, die der Betroffene wegen seines Fehlverhaltens selbst zu vertreten und damit hinzunehmen hat. Dabei darf im Übrigen nicht außer Betracht gelassen werden, dass es andernfalls wegen der hohen Einkünfte, die der Betroffene erzielt, letztlich zu einer nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern käme, die sich in einer vergleichbaren Situation befinden, aber über ein geringeres Einkommen verfügen.

III. Der Senat kann aufgrund der getroffenen Feststellungen des Amtsgerichts zu den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Betroffenen in der Sache selbst entscheiden (§ 79 Abs. 6 OWiG) [...].

Neben der Regelgeldbuße in Höhe von 160 Euro war deshalb gegen den Betroffenen wegen grober Ver-

letzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers gemäß §§ 25 Abs. 1 Satz 1 1. Alt., 26a Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 StVG i. V. m. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BKatV i. V. m. lfd. Nr. 11.3.6 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BKatV ein Fahrverbot für die Dauer eines Monats anzuordnen. [...]

20. In Fällen, in denen der Bußgeldkatalog ein Regelfahrverbot vorsieht, bedarf es im Hinblick auf eine möglicherweise vorliegende Härte in Gestalt einer drohenden Arbeitsplatz- oder Existenzgefährdung umfassender Aufklärung durch das Tatgericht, sofern der Betroffene Anknüpfungstat-sachen vorbringt. Dabei muss auch für den Betroffenen klar sein, welche konkreten Angaben das Gericht für seine Entscheidung für erheblich hält.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 2. November 2015 – 3 (5) SsBs 575/15 –

Aus den Gründen:

Soweit sich die Rechtsbeschwerde gegen den Schuldspruch richtet, ist sie unbegründet i. S. d. §§ 79 Abs. 3 OWiG, 349 Abs. 2 und 3 StPO.

Der Rechtsfolgenanspruch kann dagegen keinen Bestand haben.

Die Festsetzung der Geldbuße von 195 EUR begegnet keinen Bedenken. Ebenso ist der Tatrichter zu Recht davon ausgegangen, dass der von dem Betroffenen begangene Verkehrsverstoß eine grobe Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers im Sinne des § 25 Abs. 1 Satz 1 StVG darstellt und nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BKatV, Nr. 11.1.7 BKat die Voraussetzungen für die Verhängung eines Regelfahrverbotes gegeben sind.

Jedoch hält die Begründung, mit der das Amtsgericht die vom Betroffenen für den Fall der Verhängung eines Fahrverbots vorgetragene Existenzgefährdung verneint, der rechtlichen Überprüfung nicht stand. Sie erweist sich als lückenhaft.

Zutreffend ist das Amtsgericht davon ausgegangen, dass berufliche oder wirtschaftliche Schwierigkeiten, die bei einer Vielzahl von Berufen regelmäßig Folge des Fahrverbotes sind, für ein Absehen hiervon nicht genügen, sondern als selbstverschuldet hinzunehmen sind. Auch hat das Amtsgericht nicht verkannt, das bei drohendem Verlust des Arbeitsplatzes oder der wirtschaftlichen Existenz durch das Fahrverbot eine Ausnahme – wenn auch nicht zwingend – gerechtfertigt sein wird. In solchen Fällen bedarf die Verhängung des Fahrverbots – auch in den Regelfällen – näherer Begründung (Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 25 StVG Rdn. 25).

Vorliegend hat das Amtsgericht die Verhängung des Fahrverbots damit begründet, dass aussagekräftige Unterlagen über die wirtschaftliche Situation des Betroffenen nicht vorgelegt worden seien sowie dessen Einkommensverhältnisse ebenso wie die Lage der Einsatzorte und eventuell bestehende Hilfsmöglich-

keiten durch Verwandte bzw. Freunde unklar geblieben seien. Diese Ausführungen – auch in Verbindung mit der Feststellung, dass angesichts der Entbindung des Betroffenen von der Pflicht zum persönlichen Erscheinen keine näheren Einzelheiten über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen bekannt geworden seien, – lassen aber besorgen, dass das Amtsgericht dem Betroffenen, den es von der Verpflichtung zum persönlichen Erscheinen entbunden hat, insoweit eine Beweislast auferlegt hat.

Nach § 77 Abs. 1 OWiG hat das Gericht von Amts wegen die Wahrheit zu erforschen. Die Aufklärungspflicht erstreckt sich auf alle Tatsachen, die für die Anwendung des sachlichen Rechts, auch in Bezug auf Art und Maß der Rechtsfolgen, erheblich sind, soweit die dem Gericht aus den Akten, durch Anträge oder Beweisanregungen oder auf sonstige Weise bekannt gewordenen Tatsachen Ermittlungen nahelegen. Daher bedarf es in Fällen, in denen der Bußgeldkatalog ein Regelfahrverbot vorsieht, im Hinblick auf eine möglicherweise vorliegende Härte in Gestalt einer drohenden Arbeitsplatz- oder Existenzgefährdung umfassender Aufklärung durch das Tatgericht, sofern der Betroffene Anknüpfungstatsachen vorbringt. Dabei muss auch für den Betroffenen klar sein, welche konkreten Angaben das Gericht für seine Entscheidung für erheblich hält. Vorliegend hätte das Amtsgericht sich die Einkommensteuerbescheide für den Betroffenen – nicht für die Fa. L. GmbH – vorlegen lassen können, notfalls nach Entbindung von der Schweigepflicht auch den Steuerberater des Betroffenen als Zeugen anhören können. Falls der Betroffene Angaben machen will und sein Verteidiger nicht zu vollständigen Angaben in Vertretung des Betroffenen in der Lage ist, dürfte die Anordnung seines persönlichen Erscheinens naheliegen. Falls der Betroffene eine Schweigepflichtentbindung nicht abgeben und auch Angaben zu seinen Einkommensverhältnissen und sonstigen persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen nicht machen will, wird das Gericht zu prüfen haben, ob aus diesem Teilschweigen im Rahmen der Beweiswürdigung Schlüsse gezogen werden können (BGHSt 20, 298).

21. *) Von einem Fall der notwendigen Verteidigung gemäß § 140 Abs. 2 StPO ist auszugehen, wenn in der Hauptverhandlung eine Auseinandersetzung mit der Frage erforderlich ist, ob das Ergebnis eines Blutalkoholgutachtens wegen Verletzung des Richtervorbehalts einem Verwertungsverbot unterliegt.

Landgericht Gera,
Beschluss vom 5. August 2015 – 9 Qs 313/15 –

Zum Sachverhalt:

Mit Anklageschrift vom 27.04.2015 wirft die Staatsanwaltschaft Gera dem Angeklagten vor, am 28.12.2014 gegen 11:10 Uhr auf der Bundesstraße 90 bei H. den Pkw [...] geführt zu haben, obwohl er dro-

genbedingt fahruntüchtig gewesen sei. Die ihm um 12:40 Uhr entnommene Blutprobe ergab einen Methamphetamingehalt von 510 ng/mL. Infolge der drogenbedingten Fahruntüchtigkeit habe der Angeklagte die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren und sei 600 m nach dem Ortsausgang W. in einer Rechtskurve von der Fahrbahn abgekommen.

Im polizeilichen Sachverhalt [...] ist vermerkt, dass der nunmehr Angeklagte auf die Frage nach einem freiwilligen Speicheltest mittels DrugWipe damit nicht einverstanden gewesen sei und eine Blutentnahme durchgeführt werden solle. Vor der Rettungswache in B. L. angekommen habe der Angeklagte angegeben, dass er keine Blutentnahme mitmache. Mit Beschluss vom 19.05.2015 hat das Amtsgericht die Anklage der Staatsanwaltschaft Gera vom 27.04.2015 zugelassen und das Hauptverfahren vor dem Amtsgericht Pöbneck, Zweigstelle Lobenstein, eröffnet.

Mit Schriftsatz vom 13.05.2015 hat der Verteidiger dargetan, dass sich der Angeklagte u. a. damit zu verteidigen gedenkt, dass die Entnahme einer Blutprobe gemäß § 81a StPO entgegen dem Richtervorbehalt lediglich durch Polizeibeamte angeordnet worden sei und deshalb ein Verwertungsverbot bestehe. Des Weiteren bestehe ein Beweisverwertungsverbot hinsichtlich der angeblich vom Angeklagten gemachten Angaben gegenüber der Polizei anlässlich deren Klingelns an der Wohnungstür wegen Verstoßes gegen die Belehrungspflicht aus § 163a Abs. 4 StPO i. V. m. § 136 Abs. 1 StPO.

Schließlich könne aus der Methamphetaminbeeinflussung von 510 ng/mL nicht auf eine tatbestandserfüllende Fahruntüchtigkeit i. S. d. § 316 StGB geschlossen werden.

Mit Schriftsatz vom 26.06.2015 hat der Verteidiger mitgeteilt, dass das Wahlmandat für den Angeklagten geendet habe. Zugleich wird – im Auftrag des Angeklagten – beantragt, den Unterzeichner, Rechtsanwalt H., als Pflichtverteidiger gemäß § 140 Abs. 2 Satz 1 StPO zu bestellen. Zur Begründung hat der Verteidiger die Ausführungen aus dem Schriftsatz vom 13.05.2015 zusammenfassend wiederholt.

Mit Beschluss vom 30.06.2015 hat das Amtsgericht Pöbneck, Zweigstelle Lobenstein, die Pflichtverteidigerbestellung abgelehnt. Mit Schriftsatz vom 02.07.2015 hat der Verteidiger Beschwerde im Auftrag des Angeklagten gegen den Beschluss vom 30.06.2015 eingelegt [...]. Mit Beschluss vom 03.07.2015 hat das Amtsgericht Pöbneck, Zweigstelle Lobenstein, der Beschwerde nicht abgeholfen und das Verfahren über die Staatsanwaltschaft Gera dem Landgericht Gera vorgelegt.

Aus den Gründen:

Die gemäß §§ 304 Abs. 1, 305 Satz 2 StPO statthafte und auch sonst zulässige Beschwerde gegen die Ablehnung der Pflichtverteidigerbestellung ist begründet.

Es liegt zwar ein Fall der notwendigen Verteidigung im Sinne des § 140 Abs. 1 StPO nicht vor, jedoch ist ein Fall der notwendigen Verteidigung gemäß § 140 Abs. 2 StPO gegeben, da die Schwierigkeit der

Rechtsslage die Bestellung eines Verteidigers nach Auffassung der Kammer gebietet. Schwierigkeit der Rechtsslage sind dann gegeben, wenn bei Anwendung des materiellen oder des formellen Rechts auf den konkreten Sachverhalt bislang nicht ausgetragenen Rechtsfragen entschieden werden müssen, aber z. B. auch, wenn fraglich ist, ob ein Beweisergebnis einem Verwertungsverbot unterliegt (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 19.11.2009, Az.: 5 Ss OWi 401/09 zit. nach juris Rdz. 13; Brandenburgisches OLG, Beschluss vom 26.01.2009, Az. 5 Ws 7/09 zit. nach juris Rdz. 2 f; OLG Köln, Beschluss vom 27.10.2011 Az.: 1 RBs 253/11 zit. nach juris Rdz. 9; LG Meiningen Beschluss vom 08.03.2010, Az.: 2 Qs 74,10 zit. nach juris Rdz. 7 ff; LG Münster Urteil vom 10.01.2012 Az.: 3 Qs 1/12 zit. nach juris Rdz. 3; LG Gera, Beschluss vom 18.07.2011 Az.: 1 Qs 244/11 – nicht veröffentlicht; LG Gera, Beschluss vom 04.07.2011 Az.: 1 Qs 241/11 – nicht veröffentlicht) oder wenn die Subsumtion unter die anzuwendende Vorschrift des materiellen Rechts Schwierigkeiten bereiten wird (vgl. Meyer Göbner, Kommentar zur StPO, 57. Aufl., § 140 Rdz. 27a).

Vorliegend sind nicht ausgetragene Rechtsfragen bei Anwendung des materiellen oder des formellen Rechts auf den konkreten Sachverhalt zu entscheiden.

Zum einen ist zu klären, ob auch das Ergebnis eines auf einer Blutentnahme beruhenden toxikologischen Gutachtens wegen Verletzung des Richtervorbehalts einem Verwertungsverbot unterliegt. Die Kammer folgt insoweit den Ausführungen der vorgenannten Gerichte, wonach von einem Fall der notwendigen Verteidigung auszugehen ist, wenn in der Hauptverhandlung eine Auseinandersetzung mit der Frage erforderlich ist, ob das Ergebnis eines Blutalkoholgutachtens wegen Verletzung des Richtervorbehalts einem Verwertungsverbot unterliegt (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 19.11.2009, Az.: 5 Ss OWi 401/09 zit. nach juris [= BA 2010, 301] Rdz. 13; Brandenburgisches OLG, Beschluss vom 26.01.2009, Az. 1 Ws 7/09 zit. nach juris Rdz. 2 f; OLG Köln, Beschluss vom 27.10.2011 Az.: 1 RBs 253/11 zit. nach juris 9; LG Meiningen Beschluss vom 08.03.2010, Az.: 2 Qs 74/10 zit. nach juris Rdz. 7 ff; LG Münster Urteil vom 10.01.2012 Az.: 3 Qs 1/12 zit. nach juris [= BA 2013, 36] Rdz. 3; LG Gera, Beschluss vom 18.07.2011 Az.: 1 Qs 244/11 – nicht veröffentlicht; LG Gera, Beschluss vom 04.07.2011 Az.: 1 Qs 241/11 – nicht veröffentlicht).

In der obergerichtlichen Rechtsprechung mag zur Frage, ob das Ergebnis eines Blutalkoholgutachtens wegen Verletzung des Richtervorbehalts verwertet werden kann, in den Grundzügen eine weitergehende Klärung herbeigeführt worden sein (vgl. aber Meyer Göbner, Kommentar zur StPO, 57. Aufl., § 81 a Rdz. 25 b „die uneinheitliche Rechtsprechung kaum noch übersehbar“), dennoch sind in einem solchen Fall umfangreiche und komplizierte Erwägungen anzustellen, was auch für das auf einer Blutentnahme beruhendem toxikologischen Gutachtens gilt (vgl. auch OLG Hamm, Beschluss vom 19.11.2009, Az.: 5 Ss OWi 401/09 zit. nach juris Rdz. 13).

Zum anderen sind bei dem Vorwurf des Führens eines Kraftfahrzeugs unter berauschernder Wirkung von Methamphetamin angesichts der Frage der für die Verwirklichung des objektiven und subjektiven Tatbestandes erforderlichen Feststellungen umfangreiche und komplizierte Erwägungen anzustellen, was auch für die entsprechende Beweiswürdigung gilt (vgl. auch OLG Hamm, Beschluss vom 19.11.2009, Az.: 5 Ss OWi 401/09 zit. nach juris Rdz. 13 m.w.N.), so dass auch dieser Gesichtspunkt hinkommt.

Insofern kann dahinstehen bleiben, ob bereits die Verletzung des Richtervorbehalts, die Frage des weiteren Beweisverwertungsverbots oder die Prüfung der Frage der Tatbestandsmäßigkeit für sich genommen vorliegend eine schwierige Sach- und Rechtsslage begründen können. Jedenfalls ist nach einer Gesamtwürdigung aller vorliegend zu berücksichtigenden sachlichen und rechtlichen Umstände von einer vom Normalfall abweichenden schwierigen Sach- und Rechtsslage auszugehen, was die Pflichtverteidigerbestellung nach § 140 Abs. 2 StPO rechtfertigt.

Im Ergebnis sind umfangreiche und komplizierte Erwägungen anzustellen, zu denen die Verteidigungsfähigkeit des 31-jährigen Angeklagten, der nach einem Besuch der Grundschule als ungelemerter Bauhelfer auf Vermittlung einer Zeitarbeitsfirma tätig ist, nicht ausreichen werden. Dass es sich hier ausnahmsweise anders verhalten sollte, ist durch nichts belegt.

22. 1. Für die Bejahung der Tatbestandsvoraussetzung des § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB ist ein solcher Übermüdungszustand zu verlangen, welcher für den Beschuldigten die erkennbare Erwartung eines nahen Sekundenschlafes mit sich bringt.

2. Ein Kraftfahrer nimmt, bevor er am Steuer einschläft, stets deutliche Zeichen der Übermüdung an sich wahr oder kann diese zumindest wahrnehmen. Dies beruht auf der in den berufenen Fachkreisen gesicherten Kenntnis, dass ein gesunder, bislang hellwacher Mensch nicht plötzlich von einer Müdigkeit überfallen wird (BGH, Beschl. v. 18.11.1969 – 4 StR 66/69). Die Einholung eines rechtsmedizinischen Gutachtens ist für die Annahme des dringenden Tatverdachts daher nicht notwendig.

Landgericht Wiesbaden,
Beschluss vom 22. Juni 2015 – 1 Qs 61/15 –

Zum Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 18.05.2015 hat das Amtsgericht Wiesbaden [...] dem Beschuldigten gemäß §§ 111a, 94 StPO die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen und den Führerschein [...] beschlagnahmt.

Der Beschuldigte sei dringend verdächtig am 13.04.2015 in [...] ein Kraftfahrzeug geführt zu haben, obwohl er hierzu aufgrund körperlicher Mängel nicht in der Lage gewesen sei, und dadurch Leib oder Leben eines anderen bzw. fremde Sachen von bedeu-

tendem Wert gefährdet habe. Dies sei eine Straftat nach § 315c Abs. 1 StGB und § 69 StGB. Es sei anzunehmen, dass dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis nach § 69 StGB entzogen werde, weil sich aus der Tat ergebe, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sei.

Hiergegen hat der Beschuldigte mit anwaltlichem Schriftsatz vom 29.05.2015, bei der Staatsanwaltschaft Wiesbaden eingegangen am 02.06.2015, Beschwerde eingelegt. [...]

Mit Verfügung vom 03.06.2015 hat die Staatsanwaltschaft Wiesbaden die Beschwerde des Beschuldigten an das Amtsgericht Wiesbaden mit dem Antrag übersandt, der Beschwerde nicht abzuhelfen. Das Amtsgericht hat der Beschwerde des Beschuldigten nicht abgeholfen und die Beschwerde dem Landgericht Wiesbaden zur Entscheidung vorgelegt.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Beschuldigten ist statthaft nach § 304 Abs. 1 StPO und auch sonst zulässig, §§ 305 ff. StPO. [...]

In der Sache hat die Beschwerde allerdings keinen Erfolg.

Entgegen den Ausführungen des Beschuldigten sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass sich der Beschuldigte gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB strafbar gemacht hat und ihm gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB die Fahrerlaubnis unter Anordnung einer Sperrfrist gemäß § 69a StGB für deren Neuerteilung entzogen werden wird.

Der Beschuldigte ist dringend verdächtig, ein Fahrzeug im Straßenverkehr geführt zu haben, obwohl er infolge geistiger oder körperlicher Mängel nicht in der Lage gewesen ist, das Fahrzeug sicher zu führen und dabei fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet zu haben, § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB.

Der dringende Tatverdacht ergibt sich aus den Bekundungen des Zeugen PK-A [...] sowie den bisherigen polizeilichen Ermittlungen.

Nach dem derzeitigen Stand der Ermittlungen ist davon auszugehen, dass der Beschuldigte am 13.04.2015 gegen 00:14 Uhr in [...] mit seinem Fahrzeug [...] gegen ein ordnungsgemäß am Straßenrand geparktes Fahrzeug gefahren ist, nachdem er am Steuer eingeschlafen war. Durch den Aufprall wurde das geparkte Fahrzeug mehr als 14 m nach vorne gegen einen dort geparkten Anhänger geschoben. An allen drei Fahrzeugen entstand ein erheblicher Sachschaden.

Der Zeuge PK-A [...] hat bekundet, dass der Beschuldigte ihm gegenüber erklärt habe, dass er während der Fahrt in seinem Fahrzeug eingeschlafen und es deshalb zu dem Unfall gekommen sei. Anhaltspunkte dafür, dass die Angaben des Zeugen unzutreffend sein könnten, ergeben sich aus dem Akteninhalt nicht.

Soweit der Beschuldigte vorgetragen hat, dass er gegenüber dem Zeugen PK-A [...] nicht definitiv ausgesagt habe, dass er in seinem Fahrzeug eingeschlafen sei, sondern vielmehr nur Überlegungen hinsichtlich

der Unfallursachen (überhöhte Geschwindigkeit, Sichtverhältnisse, leichte Übermüdung) angestellt habe und ihn der Zeuge aufgrund seiner unzulänglichen Sprachkenntnisse missverstanden habe, muss dies der abschließenden Beurteilung im Rahmen einer Hauptverhandlung vorbehalten bleiben.

Im Übrigen erscheint der Vortrag des Beschuldigten wenig überzeugend. Denn die am Unfallort aufgenommenen Lichtbilder belegen, dass sich der Unfall auf einer kaum befahrenen Straße ereignete, trockene Witterungsverhältnisse herrschten und die Sichtverhältnisse aufgrund der Straßenbeleuchtung entsprechend gut waren. Wenn der Beschuldigte gegenüber der Polizei lediglich „Überlegungen“ zur Unfallursache angegeben haben will, lässt dies auch den Schluss zu, dass er sich an den Unfallhergang nicht erinnern kann. Dies wiederum spricht dafür, dass er tatsächlich, wie von ihm nach Aktenlage angegeben, eingeschlafen ist. Da der Beschuldigte bereits seit 1994 einen deutschen Führerschein besitzt, ist ebenfalls davon auszugehen, dass dieser über entsprechende Deutschkenntnisse verfügte, um sich gegenüber dem Zeugen PK-A [...] verständlich auszudrücken.

Eine Übermüdung kann auch einen geistigen oder körperlichen Mangel im Sinne des § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB darstellen. Allerdings ist ein solcher Übermüdnungszustand zu verlangen, welcher für den Beschuldigten die erkennbare Erwartung eines nahen Sekundenschlafes mit sich bringt, d. h. der Fahrer bei sorgfältiger Selbstbeobachtung die Übermüdung hätte bemerken oder mit ihrem Eintritt hätte rechnen müssen (BayOLG, Urt. v. 18.08.2003 – 1 St RR 67/03; Burmann in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Auflage 2014, § 315c StGB, Rn. 16 m. w. N.).

Der BGH hat hierzu anerkannt, dass ein Kraftfahrer, bevor er am Steuer einschläft, stets deutliche Zeichen der Übermüdung an sich wahrnimmt oder zumindest wahrnehmen kann. Dies beruhe auf der in den berufenen Fachkreisen gesicherten Kenntnis, dass ein gesunder, bislang hellwacher Mensch nicht plötzlich von einer Müdigkeit überfallen wird (BGH, Beschl. v. 18.11.1969 – 4 StR 66/69; OLG Frankfurt a. M., Urt. v. 26.05.1992 – 8 U 184/91; BayOLG, Urt. v. 18.08.2003 – 1 St RR 67/03).

Vor diesem Hintergrund können die Ausführungen des Beschuldigten, wonach er keine Anzeichen einer Ermüdung oder Übermüdung bemerkt habe und auch während der Fahrt keine Anzeichen einer Ermüdung wahrgenommen habe, den dringenden Tatverdacht nicht entkräften. Die Einholung eines rechtsmedizinischen Gutachtens war für die Annahme des dringenden Tatverdachts daher ebenfalls nicht notwendig (a. A. LG Traunstein, Beschl. v. 08.07.2011 – 1 Qs 225/11). Vielmehr muss dies der abschließenden Beurteilung im Rahmen einer Hauptverhandlung vorbehalten bleiben.

Aufgrund der erheblichen Beschädigungen an den Fahrzeugen ist auch davon auszugehen, dass ein bedeutender Sachschaden im Sinne des § 315c Abs. 1 StGB vorliegt.

In der Gesamtbewertung aller aufgezeigten Umstände besteht daher dringender Tatverdacht im Hinblick auf eine Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 b StGB. Insofern ist derzeit davon auszugehen, dass dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB entzogen werden wird, weil er sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat.

23. Zur Rechtsfolgenbemessung bei einer Drogenfahrt, wenn auf die Fahrerlaubnis verzichtet worden ist.

Amtsgericht Tiergarten,
Urteil vom 22. Januar 2016

– (343 OWi) 3022 Js-OW113673/15 (958/15) –

Aus den Gründen:

II. Am 5. Juni 2015 befuhr der Betroffene mit dem Pkw [...] gegen 20:10 Uhr in [...] die Straße V. d. S. Tor in Höhe der Hausnummer 2. Zu diesem Zeitpunkt stand er unter der Wirkung von Cannabis. Wann der Konsum stattgefunden hat, ließ sich ebenso wenig klären wie die Frage, ob der Betroffene Gelegenheitskonsument oder chronischer Konsument ist. Zu seinen Gunsten ist das Gericht davon ausgegangen, dass der Konsum nicht unmittelbar vor der Fahrt stattgefunden hat, sondern einige Stunden zuvor. Dem Betroffenen war bewusst, dass sein Cannabiskonsum Auswirkungen auf seine Fahrtauglichkeit haben könnte. Gleichwohl trat er die Fahrt mit seinem Pkw an, ohne sich zuvor zu vergewissern, dass eine Beeinflussung der Fahrtauglichkeit durch den einige Zeit zuvor erfolgten Konsum ausgeschlossen ist. Es wäre ihm ohne Weiteres möglich und auch zumutbar gewesen – etwa durch eine Internetrecherche – festzustellen, dass selbst ein erhebliche Zeit zurückliegender Konsum von Cannabis noch Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit haben kann. Dies hat er aus Nachlässigkeit unterlassen.

Dieser Sachverhalt steht fest aufgrund der Einlassung des Betroffenen und dem In der Hauptverhandlung im Wege des Selbstleseverfahrens verlesenen Untersuchungsberichts vom 24. Juli 2015 für die am 5. Juni 2015 bei dem Betroffenen entnommene Blutprobe. Der Betroffene hat über seinen Verteidiger ein Geständnis abgelegt. Der verlesene Untersuchungsbericht weist für die um 23:00 Uhr entnommene Blutprobe einen Wert von 9,7 ng/ml THC, 150 ng/ml THC Carbonsäure und 3,0 ng/ml 11-Hydroxy-THC aus. Damit ist eine Wirkung von mindestens 1,0 ng/ml THC auf den Betroffenen zum Tatzeitpunkt erwiesen. Ein genauer Wert ist nicht ermittelbar, da es für eine Rückrechnung keine allgemeingültige Formel gibt, wie dies etwa bei Alkohol der Fall ist (vgl. KG DAR 2010, 274 m. v. N.). Da aber die festgestellte Konzentration nach der Tat über dem analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml lag und der Konsum vor der Tat eingeräumt worden ist, kann ausgeschlossen werden, dass zum Tatzeitpunkt die auf den Betroffenen einwirkende

Konzentration den analytischen Grenzwert unterschritten hat. Hierauf hat die fehlerhafte Annahme des verlesenen Gutachtens, das mit der festen Regressionsformel von Huestis et al. gerechnet werden könne (vgl. hierzu ausführlich KG a. a. O.), keinen Einfluss.

Die Feststellungen zur Person beruhen auf den über den Verteidiger gemachten Angaben des Betroffenen. Der Verzicht auf den Führerschein ist durch die Verlesung der im Hauptverhandlungstermin vorliegenden Verzichtserklärung, mit der der Betroffene gegenüber der den Führerschein ausstellenden Behörde auf seine Fahrerlaubnis verzichtet hat, belegt worden. Für die vorgetragene Anmeldung zu einer Teilnahme an einer Verkehrstherapie ist eine Bescheinigung der Verkehrspsychologischen Beratungsstelle für auffällig gewordene Kraftfahrer zur Prävention, Rehabilitation und Prophylaxe vorgelegt und in der Hauptverhandlung verlesen worden.

IV. Nach den getroffenen Feststellungen hat sich der Betroffene einer fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 Satz 1 und 2, Abs. 3 StVG schuldig gemacht. Eine vorsätzliche Begehungsweise liegt nicht vor, da ein genauer Zeitpunkt des Konsums nicht festgestellt werden konnte und der Betroffene nur eine fahrlässige Begehungsweise eingeräumt hat. Umstände, die die zwingende Annahme rechtfertigen, der Betroffene hätte positive Kenntnis von der Auswirkung seines Betäubungsmittelkonsums auf seine Fahrtüchtigkeit gehabt, sind mithin nicht ersichtlich. Dass der Betroffene fahrlässig gehandelt hat, ergibt sich indes zum einen aus seinem entsprechenden Geständnis. Zum anderen liegt objektiv ein Sachverhalt vor, der zur Annahme von Fahrlässigkeit zwingt. Wer Betäubungsmittel konsumiert, weiß, dass dies grundsätzlich Auswirkungen auf seine Tauglichkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen haben kann. Mithin obliegt ihm die Pflicht sich vor seinem nächsten Fahrtantritt zu vergewissern, dass tatsächlich keine Auswirkungen des Betäubungsmittelkonsums mehr vorliegen. Mittels einer Internetrecherche lässt sich innerhalb weniger Minuten zumindest feststellen, dass eine Wirkung der Betäubungsmittel selbst bei länger zurückliegendem Konsum nicht sicher ausschließen lässt. Da die Möglichkeiten des Internets allgemein bekannt sind, kann vorliegend nur der Schluss gezogen werden, dass der Betroffene sich entweder pflichtwidrig keine Gedanken über die Auswirkungen seines Betäubungsmittelkonsums gemacht hat oder aber etwaige vorhandene Kenntnisse bzw. Bedenken nicht ernst genommen hat. Dass der Cannabiskonsum zeitnah vor der Tat erfolgt sein muss, um – ohne das Vorliegen weiterer Umstände – Fahrlässigkeit annehmen zu können (so noch KG DAR 2010, 274), ist nach diesem zutreffenden Maßstab für die Annahme einer Fahrlässigkeit nicht erforderlich (vgl. ausführlich KG VRS 127, 2014, 244). Überdies wären selbst die nach früherer Rechtsprechung erforderlichen Umstände in Form des Geständnisses des Betroffenen gegeben.

V. Nach Nr. 242 BKat ist für den Fall des erstmaligen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Wirkung eines berauschenden Mitteln eine Regelbuße

von 500 Euro nebst einem einmonatigen Fahrverbot vorgesehen. Der vorliegende Fall unterscheidet sich jedoch erheblich vom Regelfall einer derartigen Ordnungswidrigkeit. Der Betroffene war geständig und auch nachvollziehbar einsichtig, was sich im Verzicht auf seine Fahrerlaubnis und der Anmeldung zur Teilnahme an einer Verkehrstherapie manifestiert hat. Ein derartiges Verhalten fällt in positiver Weise deutlich aus der Reihe vergleichbarer Fälle und rechtfertigt es, die Buße auf 300 Euro herabzusetzen.

Auf die Verhängung eines Fahrverbotes konnte verzichtet werden. Zum einen würde es ins Leere gehen, da der Betroffene auf seine Fahrerlaubnis bereits verzichtet hat. Zum anderen ist der durch das Fahrverbot bezweckte „Denkzettel-Effekt“ bereits dadurch eingetreten, dass der Betroffene durch den Verzicht von sich aus eine Situation geschaffen hat, die sonst erst durch die Verhängung eines Fahrverbotes erzwungen werden müsste. Deshalb war es vorliegend — anders als in anderen Konstellationen, in denen auf die Verhängung des Regelfahrverbotes verzichtet wird — nicht erforderlich, die Geldbuße als Kompensation für den Verzicht auf das Fahrverbot zu erhöhen. Denn eine Erhöhung der Geldbuße würde den Betroffenen schlechter stellen als denjenigen, der nicht bereits freiwillig auf seine Fahrerlaubnis verzichtet hat. Vielmehr war die Buße neben den bereits genannten Gründen auch deshalb herabzusetzen, weil der Verzicht auf die Fahrerlaubnis einen längeren Verzicht auf das Autofahren beinhaltet als ein einmonatiges Fahrverbot.

24.1. Zum Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis nach erfolgreicher Teilnahme an einem verkehrspsychologischen Kurs.

***) 2. Eine hohe Blutalkoholkonzentration im Sinne eines widerleglichen Indizes spricht umso eher für eine vorsätzliche Tat (hier: § 316 StGB), je höher sie ist.**

3. Einen Erfahrungssatz, dass bei weit über dem Grenzwert zur absoluten Fahruntüchtigkeit liegenden Blutalkoholwerten sich die Erkenntnis- und Kritikfähigkeit in einer den Vorsatz ausschließenden Weise verringere und ein vorsatzausschließender Glaube an die Fahruntüchtigkeit eintrete, etwa im Wege der Selbstüberschätzung, gibt es nicht.

4. Eine erhebliche Blutalkoholkonzentration im Bereich von 2,0 ‰ oder mehr kann zwar zu einer Verminderung oder gar Aufhebung der Steuerungsfähigkeit führen, allerdings beeinträchtigt sie unter keinen Umständen die Erkenntnis, erhebliche Mengen Alkohol getrunken zu haben. Ein Vorsatzausschluss kommt demzufolge erst in Betracht, wenn die Einsichtsfähigkeit aufgehoben ist.

Amtsgericht Königs Wusterhausen,

Urteil vom 3. Juli 2015

– 2.3 Ds 1311 Js 41173/14 (8/15) –

Aus den Gründen:

II. In der Nacht vom 01. auf den 02. 11. 2014 arbeitete die Angeklagte wie üblich als Kellnerin in einer

Gaststätte. Sie war alleine für die Bedienung einer großen Gesellschaft zuständig und dementsprechend gestresst. Als sie aufgefordert wurde, mit den Gästen „mitzutrinken“, kam die Angeklagte dem nach und konsumierte etwa 8 Schnäpse sowie etwa 10 Mischgetränke Goldkrone mit Cola. Nach Beendigung ihrer Arbeit fuhr sie mit einem PKW [...] in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand über die Straße „W.“ nach Hause. Sie nahm dabei billigend in Kauf, alkoholbedingt fahruntüchtig zu sein. Die ihr mit ihrem Einverständnis am 02. 11. 2014 um 04.47 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,71 ‰.

Im Zeitraum Dezember 2014 bis Juni 2015 absolvierte die Angeklagte bei der IVT-Hö Berlin/Brandenburg einen verkehrspsychologischen Kurs, bestehend aus 35,66 Einzelstunden, 44 Therapiestunden in einer Intensivgruppe, 48 Therapiestunden im Rahmen von Wochenendseminaren und einen „Alkohol-Abstinenz-Check“ zum Nachweis ihrer Abstinenz im Zeitraum Januar bis Mai 2015 erfolgreich.

III. [...] 2. Die Feststellungen zur Sache beruhen auf der Einlassung der Angeklagten und der ausweislich des Hauptverhandlungsprotokolls verlesenen Unterlagen.

a) Die Angeklagte hat sich dahingehend eingelassen, in der Tatnacht über einen langen Zeitraum wie üblich als Servicekraft gearbeitet zu haben. Es sei sehr anstrengend gewesen, da sie allein eine große Gesellschaft zu bedienen hatte. Als sie seitens einiger Gäste zum Trinken aufgefordert worden sei, habe sie dem leider nachgegeben und die unter II. festgestellten Getränke zu sich genommen. Sie wisse nicht mehr ganz genau, wie viele Schnäpse und Mischgetränke sie konsumiert habe, es müsse sich aber um etwa 8 Schnäpse und 10 Mischgetränke gehandelt haben. Nach Beendigung des Dienstes sei sie mit dem Auto nach Hause gefahren, sie habe sich dazu in der Lage gefühlt. Sie sei dann von der Polizei kontrolliert worden und habe die Blutprobe freiwillig über sich ergehen lassen.

b) Diese Einlassung ist in Anbetracht der verlesenen Dokumente und des übrigen Akteninhalts im Wesentlichen glaubhaft. Die Angeklagte hat ihre Situation beschrieben und offen und ungeschminkt zur Menge des von ihr konsumierten Alkohols Auskunft gegeben. Damit korrespondiert auch die Blutalkoholkonzentration, die das Gericht durch Verlesung der Feststellung der Blutalkoholkonzentration durch das C.-T.-Klinikum in C. vom 04. 11. 2014 [...] festgestellt hat. Allerdings vermochte das Gericht der Angeklagten nicht zu glauben, dass sie sich ernsthaft fahruntüchtig gefühlt hat. Dagegen spricht bereits die Menge des Alkohols, den die Angeklagte konsumiert hat. Dass die Angeklagte nach dem Trinken mehrerer Schnäpse und zahlreicher Mischgetränke Goldkrone-Cola ernsthaft damit gerechnet haben will, noch fahruntüchtig zu sein, ist nicht glaubhaft. Denn es handelt sich hierbei um eine große Menge hochprozentigem Alkohols, die ohne Weiteres den Schluss zulassen, dass derjenige, der so viel Alkohol trinkt, nicht mehr fahruntüchtig ist. Damit korrespondiert die festgestellte Blutalkoholkonzentration von

über 1,7 % Es ist in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes anerkannt, dass eine hohe Blutalkoholkonzentration im Sinne eines widerleglichen Indizes umso eher für eine vorsätzliche Tat spricht, je höher sie ist (BGH-Urteil vom 09.04.2015 – 4 StR 401/14 – NJW 2015, 1834 [= BA 2015, 214]). Dazu kommen im vorliegenden Fall weitere Indizien, die ebenfalls dafür sprechen, dass die Angeklagte ihre Fahruntüchtigkeit jedenfalls billigend in Kauf genommen hat. Denn ausweislich des ärztlichen Untersuchungsbefundes, der im Protokoll über die Blutprobenentnahme [...] festgehalten ist und den das Gericht in der Hauptverhandlung verlesen hat, hat die Angeklagte bei der Blutprobenentnahme ca. 30 Minuten nach der Tat motorische Ausfälle im Rahmen der Finger-Finger-Probe und der Nasen-Finger-Probe gezeigt, die sie nur unsicher absolvieren konnte. Zwar kann von dem Auftreten von motorischen Unsicherheiten im Rahmen der Blutprobenentnahme nicht zwingend darauf geschlossen werden, dass solche Auffälligkeiten bereits zuvor aufgetreten sind. Jedoch ist hier zu berücksichtigen, dass die Angeklagte nach ihrer eigenen Einlassung spätestens nach Verlassen der Gaststätte nichts mehr getrunken hat. Die Blutprobe fand ausweislich des Protokolls um 04.47 Uhr, also 35 Minuten nach der Tat selbst statt. Die Angeklagte hat nach ihrer Einlassung jedenfalls seit Beginn der Autofahrt nichts mehr getrunken. In Anbetracht dieses Ablaufs ist es zumindest unwahrscheinlich, dass es sich bei den während der Blutprobenentnahme gezeigten Auffälligkeiten um den ersten motorischen Ausfälle der Angeklagten gehandelt hat, zumal sie im Rahmen ihrer Arbeit als Kellnerin gerade feinmotorisch etwa beim Umgang mit Gläsern besonders gefordert gewesen ist. Anhaltspunkte die dafür sprechen, dass die Angeklagte sich tatsächlich für fahruntüchtig halten durfte, bestehen keine. Insbesondere spricht dafür auch nicht die in der Rechtsprechung teilweise vertretene Auffassung, bei weit über dem Grenzwert zur absoluten Fahruntüchtigkeit liegenden Blutalkoholwerten verringere sich die Erkenntnis- und Kritikfähigkeit in einer den Vorsatz ausschließenden Weise und es trete vorsatzausschließender Glaube an die Fahruntüchtigkeit ein, etwa im Wege der Selbstüberschätzung (z. B. OLG Brandenburg, BA 47(2010), 33, zitiert nach BGH a. a. O.), denn einen entsprechenden Erfahrungssatz gibt es nicht. Zwar kann eine erhebliche Blutalkoholkonzentration im Bereich von 2,0 ‰ oder mehr zu einer Verminderung oder gar Aufhebung der Steuerungsfähigkeit führen, allerdings beeinträchtigt sie unter keinen Umständen die Erkenntnis, erhebliche Mengen Alkohol getrunken zu haben. Ein Vorsatzausschluss kommt demzufolge erst in Betracht, wenn die Einsichtsfähigkeit aufgehoben ist (BGH a. a. O.). Bezogen auf den vorliegenden Fall ist deshalb zu schlussfolgern: Die Angeklagte hat sehr große Mengen an Alkohol getrunken und im Wissen dessen dennoch einen PKW geführt. In Anbetracht der großen Mengen hat sie jedenfalls billigend in Kauf genommen, fahruntüchtig zu sein. Dass sie vielleicht glaubt, die nicht allzu lange Fahrstrecke nach Hause

unfallfrei zu bewältigen, hat damit jedoch nichts zu tun und beeinträchtigt ihren Vorsatz nicht.

c) Die Feststellungen über das Nachtverhalten der Angeklagten beruhen auf der Verlesung der vorn Verteidiger eingereichten und im Hauptverhandlungsprotokoll genannten Unterlagen und Zertifikate.

IV. Dadurch hat sich die Angeklagte [der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr] schuldig gemacht und war dementsprechend zu bestrafen.

§ 316 Abs. 1 StGB sieht eine Freiheitsstrafe von 1 Monat (§ 38 Abs. 2 StGB) bis zu 1 Jahr oder Geldstrafe von 5 bis 360 Tagessätzen (§ 40 Abs. 1 Satz 2 StGB) vor. Da die Angeklagte nicht vorbestraft ist, kam allein das Verhängen einer Geldstrafe in Betracht. Dabei hat das Gericht zugunsten der Angeklagten berücksichtigt, dass sie nicht vorbestraft im Wesentlichen geständig gewesen. Für sie sprach auch, das vorbildliche Tatnachverhalten, indem die Angeklagte sich hinsichtlich ihres Alkoholproblems einsichtig und veränderungswillig gezeigt hat. Zu ihren Lasten sprach allein die Tat an sich. Unter Abwägung dieser Umstände hat das Gericht die Verhängung einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen als tat- und schuldangemessen erachtet. Die Höhe des Tagessatzes war nach dem Einkommen der Angeklagten auf 15,00 € festzusetzen.

Von der Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1 StGB hat das Gericht abgesehen, weil die Angeklagte nach Absolvierung der verkehrspsychologischen Schulung nicht mehr als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist. Sie hat sich ausweislich der eingereichten Schulungsbescheinigung und der Zertifikate eingehend mit ihrem Alkoholproblem, seinen Ursachen und den daraus resultierenden Problemen befasst und andere Problembewältigungsstrategien erlernt. Sie konsumiert derzeit keinen Alkohol mehr, wie sie durch das Alkoholscreening nachgewiesen hat. Angesichts dessen ist davon auszugehen, dass von der Angeklagten keine weiteren Gefahren im Straßenverkehr ausgehen. Angesichts dessen war gemäß § 44 StGB ein Fahrverbot von 1 bis zu 3 Monaten zu verhängen. In Ansehung der Tatschwere hat das Gericht das Fahrverbot auf 3 Monate bemessen.

25. Ein Fahrerlaubnisinhaber, der gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Betäubungsmittelkonsums einwendet, ein Dritter habe ihm diese Substanzen verabreicht und er habe dies nicht bemerkt, muss einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt vortragen, der einen solchen Geschensablauf als ernsthaft möglich erscheinen lässt.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 19. Januar 2016 – 11 CS 15.2403 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die sofortige Vollziehbarkeit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis

der Klassen A, A1, A2, AM, B und L und der Verpflichtung zur Abgabe seines Führerscheins.

Nach einer Mitteilung der Landespolizeiinspektion S. vom 10. Juni 2015 an das Landratsamt S., Führerscheinstelle (im Folgenden: Landratsamt), ergab ein Drogenvortest im Rahmen einer Verkehrskontrolle am 6. April 2015 um 3:20 Uhr beim Antragsteller ein positives Ergebnis auf die Substanzen Amphetamin/Methamphetamin und Cannabis. Der toxikologische Befund des Universitätsklinikums J., Institut für Rechtsmedizin, vom 23. Mai 2015 der mit Einverständnis des Antragstellers durchgeführten Blutentnahme erbrachte den Nachweis der Aufnahme von Cannabinoiden, Amphetaminen und Benzodiazepinen (Tetrahydrocannabinol 2,2 ng/ml, 11-Hydroxy-Tetrahydrocannabinol 0,6 ng/ml, Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure 54 ng/ml, Amphetamin 90 ng/ml, Bromazepam ca. 100 ng/ml).

Mit Bußgeldbescheid vom 2. Juli 2015 setzte die T. Polizei – Zentrale Bußgeldstelle – gegen den Antragsteller wegen der Fahrt am 6. April 2015 unter Wirkung berauschender Mittel eine Geldbuße in Höhe von 500,- Euro fest und ordnete ein einmonatiges Fahrverbot an. Über den hiergegen eingelegten, aber vom Prozessbevollmächtigten des Antragstellers noch nicht abschließend begründeten Einspruch wurde nach Aktenlage noch nicht entschieden.

Mit Bescheid vom 25. Juni 2015 entzog das Landratsamt dem Antragsteller die Fahrerlaubnis [...].

Zur Begründung des hiergegen eingelegten Widerspruchs, den die Regierung von Unterfranken mit Widerspruchsbescheid vom 24. August 2015 zurückgewiesen hat, ließ der Antragsteller durch seinen Prozessbevollmächtigten mit Schreiben vom 30. Juli 2015 vortragen, die festgestellten Betäubungsmittel seien „ohne Wissen und Wollen in das Blut ... gekommen“. Die Zeugin A... habe am 21. Juli 2015 angegeben, dem Antragsteller, mit dem sie die Nacht habe verbringen wollen, ohne sein Wissen am Abend des 5. April 2015 „Betäubungsmittel mittels Plätzchen und Kakao beigebracht“ zu haben. Im Verlauf des Abends sei es jedoch zu einer Streitigkeit gekommen und der Antragsteller habe sich dann entschieden, mit seinem PKW alleine nach S. zu fahren und dort mit Freunden in Bars bzw. Discos zu gehen.

Über die mit Schreiben vom 28. September 2015 erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht Würzburg – soweit ersichtlich – noch nicht entschieden. Den Antrag auf Wiederherstellung und Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage hat das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 13. Oktober 2015 abgelehnt. [...] Gegen diesen Beschluss wendet sich der Antragsteller mit seiner Beschwerde, der der Antragsgegner entgegentritt. [...]

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg. Die im Beschwerdeverfahren vorgetragenen Gründe, auf deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Sätze 1 und 6 VwGO), lassen nicht erkennen, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis, die Verpflichtung zur Abgabe des

Führerscheins und der insoweit angeordnete Sofortvollzug rechtswidrig wären.

1. [...] Nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung entfällt bei Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) die Fahreignung unabhängig von der Höhe der nachgewiesenen Betäubungsmittelkonzentration, von einer Teilnahme am Straßenverkehr in berauschem Zustand und unabhängig davon, ob konkrete Ausfallerscheinungen im Sinne von Fahruntüchtigkeit beim Betroffenen zu verzeichnen waren. Dementsprechend ist die Entziehung der Fahrerlaubnis bereits dann gerechtfertigt, wenn einmalig sogenannte harte Drogen wie Amphetamin oder Methamphetamin im Blut des Fahrerlaubnisinhabers nachgewiesen wurden.

a) Zwar setzt die eignungs ausschließende Einnahme von Betäubungsmitteln grundsätzlich einen willentlichen Konsum voraus. Die vom Betroffenen unbemerkte Verabreichung durch Dritte und daher unbewusste Einnahme von Betäubungsmitteln stellt jedoch nach allgemeiner Lebenserfahrung eine seltene Ausnahme dar. Wer – wie der Antragsteller – behauptet, die in seinem Blut festgestellten Substanzen unwissentlich eingenommen zu haben, muss deshalb einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt vortragen, der einen solchen Geschehensablauf als ernsthaft möglich erscheinen lässt. Der Senat hat entsprechenden Behauptungen allenfalls dann als beachtlich angesehen, wenn der Betroffene überzeugend aufzeigen konnte, dass der Dritte einen Beweggrund hatte, ihm ohne sein Wissen Betäubungsmittel zuzuführen, und dass er selbst die Aufnahme des Betäubungsmittels und deren Wirkung tatsächlich nicht bemerkt hat (BayVGH, B.v. 31.05.2012 – 11 CS 12.807 – juris Rn. 12, B.v. 24.07.2012 – 11 ZB 12.1362 – juris Rn. 11 m. w. N.; ebenso OVG NW, B.v. 22.03.2012 – 16 B 231/12 – juris Rn. 6).

b) An einem solchen Vortrag fehlt es vorliegend. Die Einlassung des Antragstellers und der Zeugin sind mit den tatsächlichen Feststellungen im Zusammenhang mit der Verkehrskontrolle am 6. April 2015 nicht in Einklang zu bringen. Die Zeugin hat in ihrer eidesstattlichen Versicherung vom 4. September 2015 vortragen, sie sei am Abend des 5. April 2015 in der Wohnung des Antragstellers gewesen. Sie habe mit ihm die Nacht verbringen wollen und ihm „deswegen Betäubungsmittel mittels Plätzchen und Kakao ohne sein Wissen beigebracht“. Es sei jedoch zu einer kleinen Streitigkeit gekommen und der Antragsteller habe sich entschieden, nach S. zu fahren. Nach ihrer Erinnerung und der des Antragstellers habe dieser die Wohnung um ca. 21:00 Uhr verlassen und sei dann alleine mit seinem PKW nach S. gefahren.

Aus dieser Einlassung ergibt sich bereits nicht, welchen Grund die Zeugin gehabt haben sollte, dem Antragsteller Betäubungsmittel mittels Plätzchen und Kakao ohne sein Wissen zu verabreichen, um mit ihm die Nacht zu verbringen. Bei der entsprechenden Erklärung des Prozessbevollmächtigten des Antragstel-

lers in der Beschwerdebegründung vom 16. November 2015, der Antragsteller könne nur vermuten, die Zeugin habe das geplante sexuelle Abenteuer mit ihm durch die Verabreichung von Drogen noch verbessern bzw. intensivieren wollen, handelt es sich um eine Mutmaßung, die durch die eidesstattliche Versicherung der Zeugin in keiner Weise gestützt wird. Die Zeugin hat lediglich angegeben, sie habe dem Antragsteller Betäubungsmittel beigebracht, weil sie mit ihm die Nacht habe verbringen wollen. Soweit der Prozessbevollmächtigte des Antragstellers nunmehr von der Beschwerdebegründung abweichend mit Schriftsatz vom 15. Januar 2016 vorträgt, die Zeugin habe dem Antragsteller die Betäubungsmittel aus „privater Verärgerung“ verabreicht, findet sich hierfür in ihrer eidesstattlichen Versicherung ebenfalls kein Anhaltspunkt.

Unabhängig davon weist jedoch die Landesanstalt für Verbraucherschutz Bayern zu Recht darauf hin, dass der Antragsteller die Wirkungen der ihm angeblich unbewusst verabreichten Betäubungsmittel bei fehlender Gewöhnung angesichts der bei der Blutuntersuchung festgestellten Werte und der Zeitspanne von ca. 7 Stunden zwischen dem Verlassen der Wohnung und der Verkehrskontrolle bei Fahrtantritt oder zumindest während der Fahrt hätte bemerken müssen. Amphetamin wird nach der oralen Aufnahme durch den Magen-Darm-Trakt im Körper rasch verteilt und überwindet die „Blut-Hirn-Schranke“ ausgesprochen gut (Berr/Krause/Sachs, Drogen im Straßenverkehrsrecht, 1. Auflage 2007, Rn. 40). Bei oraler Einnahme treten die aufputschenden und emotional enthemmenden Wirkungen nach etwa 15 bis 60 Minuten ein und können über Stunden anhalten (Schubert/Schneider/Eisenmenger/Stephan, Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahrereignung, 2. Auflage 2005, S. 175). Die Halbwertszeit der Ausscheidung aus dem Körper, in der die Konzentration auf die Hälfte des Ausgangswerts absinkt, beträgt bei Amphetamin zwischen 6 und 32 Stunden (Berr/Krause/Sachs a. a. O. Rn. 39). Ausgehend von der bei der Blutuntersuchung des Antragstellers festgestellten Konzentration von 90 ng/ml und dem von ihm behaupteten Fahrtantritt am 5. April 2015 gegen 21:00 Uhr müsste zu diesem Zeitpunkt eine noch deutlich höhere Konzentration vorgelegen haben. Gleiches gilt für die festgestellten Wirkstoffe und Metabolite Tetrahydrocannabinol (2,2 ng/ml im Zeitpunkt der Blutentnahme), 11-Hydroxy-Tetrahydrocannabinol (0,6 ng/ml), Tetrahydrocannabinol-Carbonsäure (54 ng/ml) und Bromazepam (ca. 100 ng/ml). Dass der Antragsteller deren Wirkungen zwischen dem Konsum und der Verkehrskontrolle trotz behaupteter fehlender Gewöhnung und trotz der laut Befundbericht des Universitätsklinikums Jena, Institut für Rechtsmedizin, vom 23. Mai 2015 zusätzlich zu berücksichtigenden Wirkungsverstärkung bei gleichzeitiger Einnahme der Substanzen nicht bemerkt haben will, ist nicht glaubhaft. Die Glaubwürdigkeit der Einlassung wird auch dadurch erschüttert, dass der Befundbericht aufgrund der festgestellten Werte von einer engerfristigen Aufnahme von Amphetamin und

einem aktuellen Einfluss zum Blutentnahmezeitpunkt ausgeht. Gleiches gilt für die im Serum festgestellte THC-Konzentration bei Unterstellung eines seltenen oder gelegentlichen Konsums. Das lässt darauf schließen, dass der Antragsteller die Betäubungsmittel zu einem späteren Zeitpunkt als von ihm angegeben eingenommen hat. Gegen einen unbewussten Konsum spricht des Weiteren, dass weder die Polizeikräfte noch die Ärzte drogentypische Verhaltensauffälligkeiten beim Antragsteller festgestellt haben. Diese wären aber bei fehlender Gewöhnung an die nachgewiesenen Substanzen zu erwarten gewesen. Eine Gewöhnung an Amphetamin tritt relativ schnell ein, die dabei entstehende Toleranz hinsichtlich der Drogenwirkung führt unausweichlich zu Dosissteigerungen (Berr/Krause/Sachs a. a. O. Rn. 45).

Es kommt hinzu, dass der Antragsteller bei der Konfrontation mit dem Ergebnis des Drogenvortests durch die Polizeibediensteten nicht etwa – wie es bei einem unbewussten Konsum zu erwarten gewesen wäre – überrascht reagiert und einen Drogenkonsum ausdrücklich verneint hat. Vielmehr hat er dem polizeilichen Protokoll zufolge zur Einnahme von Drogen oder Medikamenten in den letzten 24 Stunden vor der Verkehrskontrolle schlicht keine Angaben gemacht und die Behauptung, ihm müssten die Mittel wohl ohne sein Wissen und gegen seinen Willen heimlich zugeführt worden sein, erstmals mehr als drei Monate nach der Verkehrskontrolle im Widerspruchsverfahren mit Schreiben seines Prozessbevollmächtigten vom 14. Juli 2015 erhoben. Dass die Polizeibediensteten bei der Verkehrskontrolle im Fahrzeug des Antragstellers und bei diesem selbst keine Betäubungsmittel gefunden haben, ist kein Beleg für deren unwissentliche Einnahme.

c) Zusammenfassend geht auch der Senat davon aus, dass es sich bei der (nachgeschobenen) Einlassung des Antragstellers, die Zeugin habe ihm die Wirkstoffe mehr als sieben Stunden vor der Verkehrskontrolle ohne sein Wissen verabreicht, um eine unglaubwürdige Schutzbehauptung handelt.

(Mitgeteilt von Richter am Verwaltungsgerichtshof
Dr. Klaus Borgmann, München)

26.1. Als Grundlage für die Prüfung eines Wohnsitzverstoßes durch den Aufnahmemitgliedstaat reicht es aus, dass den vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen „Indizcharakter“ für die Nichterfüllung des Wohnsitzanfordernisses zukommt.

2. Ein „Indiz“ für das Vorliegen eines Verstoßes gegen das Wohnsitzprinzip liegt vor, wenn sich die Informationen des Ausstellermitgliedstaats darauf beschränken, dass der Führerscheininhaber dort einen melderechtlichen Wohnsitz hatte, und er gleichzeitig ununterbrochen im Inland gemeldet war.

3. Die weitere Prüfung, ob tatsächlich ein Wohnsitzverstoß gegeben ist, erfolgt unter Einbeziehung aller Umstände des Falles.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,
Beschluss vom 15. Januar 2016
– 10 B 11099/15.OVG –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die mit Sofortvollzug versehene Feststellung, dass die ihm erteilte polnische Fahrerlaubnis – in der ein Wohnort in Polen eingetragen ist – nicht zum Führen von Kraftfahrzeugen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland berechtigt. Der Antragsgegner hat diese Feststellung darauf gestützt, dass der Antragsteller zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis zwar mit einem Wohnsitz in Polen gemeldet gewesen sei, seinen ordentlichen Wohnsitz jedoch in Deutschland gehabt habe.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag des Antragstellers auf einstweiligen Rechtsschutz abgelehnt. Die dagegen eingelegte Beschwerde blieb ohne Erfolg.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde hat keinen Erfolg.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 9. Oktober 2015 wiederherzustellen, zu Recht abgelehnt. Das Beschwerdevorbringen, auf welches sich die Prüfung des Senats nach § 146 Abs. 4 Satz 6 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – beschränkt, führt nicht zu einer abweichenden Entscheidung.

Die auf § 28 Abs. 4 Satz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – gestützte Feststellung des Antragsgegners über die Nichtberechtigung des Antragstellers zum Führen eines Kraftfahrzeugs im Inland ist nach der im vorliegenden Eilverfahren allein möglichen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht zu beanstanden. Nach § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV fehlt diese Berechtigung, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis ausweislich des Führerscheins oder vom Ausstellungsmitgliedstaat – hier Polen – herrührender unbestreitbarer Informationen zum Zeitpunkt der Erteilung seinen ordentlichen Wohnsitz im Inland – hier Deutschland – hatte.

Um – wie hier – den Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von durch EU-Mitgliedstaaten erteilten Fahrerlaubnissen (vgl. Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung), ABl. L 403, S. 18) zu durchbrechen, müssen entweder Angaben im Führerschein oder andere vom Ausstellermitgliedstaat herrührende unbestreitbare Informationen vorliegen, die darauf hinweisen, dass das Wohnsitzerfordernis (Art. 7 Abs. 1 lit. e) der Richtlinie 2006/126/EG) nicht eingehalten wurde (vgl. EuGH, Urteil vom 1. März 2012 – C-467/10 –, juris, Rn. 62). Nur diese – abschließend genannten – Erkenntnisquellen können als Grundlage bzw. Ausgangspunkt für eine Prüfung des Aufnahmemitglied-

staats dienen, ob ein Wohnsitzverstoß der Anerkennung des Führerscheins entgegensteht (vgl. EuGH, Urteil vom 1. März 2012 – C-467/10 –, juris, Rn. 66; BayVGh, Beschluss vom 3. Mai 2012 – 11 CS 11.2795 –, juris, Rn. 28). Die Gerichte haben auf dieser Grundlage die Befugnis und die Verpflichtung, die vom Ausstellermitgliedstaat stammenden Informationen erforderlichenfalls daraufhin zu bewerten und zu beurteilen, ob sie unbestreitbar sind und ob sie belegen, dass der Führerscheininhaber im Zeitpunkt der Erteilung der Fahrerlaubnis seinen ordentlichen Wohnsitz nicht im Hoheitsgebiet des Ausstellermitgliedstaats hatte (vgl. EuGH, Urteil vom 1. März 2012 – C-467/10 –, juris, Rn. 73 f.; BayVGh, Beschluss vom 20. Oktober 2014 – 11 CS 14.1688 –, juris, Rn. 15). Im Rahmen dieser Beurteilung sind die Gerichte des Aufnahmemitgliedstaats nicht auf die vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen beschränkt, sondern ihre Prüfung hat unter Berücksichtigung aller Umstände des Rechtsstreits zu erfolgen (vgl. EuGH, Urteil vom 1. März 2012 – C-467/10 –, juris, Rn. 75, und Urteil vom 26. April 2012 – C-419/10 –, juris, Rn. 90; BayVGh, Beschluss vom 20. Oktober 2014 – 11 CS 14.1688 –, juris, Rn. 14). Die vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen bilden dabei also den „Rahmen“, innerhalb dessen die Gerichte des Aufnahmemitgliedstaats alle Umstände eines vor ihnen anhängigen Verfahrens berücksichtigen dürfen (vgl. BayVGh, Beschluss vom 3. Mai 2012 – 11 CS 11.2795 –, juris, Rn. 29). Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs kann das Gericht bei seiner Prüfung insbesondere den etwaigen Umstand berücksichtigen, dass die vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen darauf „hinweisen“, dass sich der Inhaber des Führerscheins im Gebiet des Ausstellermitgliedstaats nur für ganz kurze Zeit aufgehalten und dort einen rein fiktiven Wohnsitz allein zu dem Zweck errichtet hat, der Anwendung der strengeren Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins im Mitgliedstaat seines tatsächlichen Wohnsitzes zu entgehen (vgl. EuGH, Urteil vom 1. März 2012 – C-467/10 –, juris, Rn. 75). Hinsichtlich der Frage des Beweiswerts der vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen für das Nichtbestehen eines dortigen ordentlichen Wohnsitzes im Zeitpunkt der Fahrerlaubniserteilung ist es damit unter Zugrundelegung dieser Rechtsprechung ausreichend, dass sich aus ihnen die bloße Möglichkeit einer solchen Sachverhaltsgestaltung ergibt, ohne dass durch sie die Begründung eines reinen Scheinwohnsitzes bereits abschließend erwiesen worden sein muss. Es genügt, wenn den vom Ausstellermitgliedstaat herrührenden Informationen lediglich „Indizcharakter“ für die Nichterfüllung des Wohnsitzerfordernisses zukommt bzw. wenn diese Informationen eine Missachtung des unionsrechtlichen Wohnsitzerfordernisses als möglich erscheinen lassen (vgl. zu alledem BayVGh, Beschluss vom 3. Mai 2012 – 11 CS 11.2795 –, juris, Rn. 28 ff. und Beschluss vom 20. Oktober 2014 – 11 CS 14.1688 –, juris, Rn. 12 ff., jeweils mit Bezugnahme auf EuGH, Urteil vom 1. März 2012 – C-467/10 –,

juris, Rn. 75 in den unterschiedlichen Sprachfassungen).

Der Antragsteller trägt zu Recht vor, dass es für die Berechtigung, mit dem ausländischen Führerschein im Inland Kraftfahrzeuge führen zu dürfen, nicht erforderlich ist, dass der Führerschein oder die Informationen aus dem Ausstellermitgliedstaat positiv die Einhaltung des Wohnsitzerfordernisses belegen. Eine in diesem Sinne vorgenommene „Beweislastumkehr“ widerspräche dem Grundsatz der Anerkennung der Fahrerlaubnisse. Weiter trägt er zu Recht vor, dass in seinem Fall keine unbestreitbaren Informationen aus dem Ausstellermitgliedstaat Polen vorliegen, die als solche die Nichterfüllung des Wohnsitzerfordernisses belegen. Vorliegend steht jedoch eine vom Ausstellermitgliedstaat stammende Information zur Verfügung, die im Sinne der obigen Ausführungen darauf „hinweist“, dass das Wohnsitzerfordernis nicht beachtet worden ist und die unter weiterer – zulässiger – Berücksichtigung auch nationaler Umstände zur Annahme eines Wohnsitzverstoßes führt. Entgegen der Ansicht des Antragstellers ist es insoweit gerade nicht erforderlich, dass die ausländischen Informationen allein das Nichtbestehen eines Wohnsitzes bestätigen müssen.

Die vom Ausstellermitgliedstaat – Polen – herrührenden Informationen besagen, dass dem Antragsteller unter Zugrundelegung der Adresse „...“ am 23. November 2012 eine Fahrerlaubnis der Klasse B erteilt wurde. Auf die Frage hinsichtlich der (Nicht-)Erfüllung des Wohnsitzerfordernisses hat die polnische Behörde angegeben, dass der Antragsteller nach ihren Informationen dort seinen gewöhnlichen Wohnsitz („normal residence“) hatte, und zwar basierend auf der Angabe „Place where person usually lives for at least 185 days each calendar year“. Über weitere Angaben verfügt die polnische Behörde offenbar nicht („unknown“). Die Erkenntnisse der polnischen Behörde, die sich offenkundig ausschließlich auf die melderechtlichen Angaben stützen, besagen damit zwar keineswegs, dass ein Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip vorliegt. Ebenso wie die Erklärung einer Behörde, sie habe die Wohnsitzvoraussetzung nicht geprüft, keine Information darstellt, die zur Nichtanerkennung der ausländischen Fahrerlaubnis berechtigt, weil die Erklärung nicht beweist, dass der Inhaber seinen Wohnsitz nicht im Gebiet des Ausstellermitgliedstaats gehabt habe (BayVGh, Beschluss vom 20. Oktober 2014 – 11 CS 14.1688 –, juris, Rn. 19), kann der Umstand, dass den Behörden etwaige familiäre, berufliche, geschäftliche oder sonstige Verbindungen des Betroffenen nicht bekannt sind, als solcher nicht zu seinen Lasten gehen. Die auf die sonstigen Umstände bezogenen Angaben sind hier zudem jedenfalls hinsichtlich des Innehabens einer Wohnung ohnehin nicht eindeutig („yes“ bzw. „unknown“). Dies ändert aber nichts daran, dass Informationen ausschließlich auf einer melderechtlichen Grundlage geeignet sein können, auf einen Wohnsitzverstoß „hinzuweisen“. Dies ergibt sich hier aus der Gesamtschau, dass der polnischen Behörde über die melderechtliche Information hinaus tatsächliche Umstände des ausländischen Wohnsitzes nicht be-

kannt sind und der Antragsteller durchgehend (auch) einen Wohnsitz in Deutschland hatte. Auch wenn das Bestehen des inländischen Wohnsitzes keine vom Ausstellermitgliedstaat herrührende Information ist, setzt der „Hinweis“ auf einen Wohnsitzverstoß im Sinne von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV denklogisch voraus, dass ein anderweitiger (nämlich inländischer) Wohnsitz bestanden hat. Davon geht § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV aus, wenn die Norm darauf abstellt, dass der Betroffene seinen „ordentlichen Wohnsitz im Inland“ hatte. Dies dürfte auch den praktischen Gegebenheiten Rechnung tragen. Einen Verstoß gegen das Wohnsitzprinzip kann der Aufnahmemitgliedstaat auf Grundlage lediglich melderechtlicher Informationen des Ausstellermitgliedstaats nämlich regelmäßig in erster Linie nur dann in Betracht ziehen, wenn der Führerscheininhaber in der maßgeblichen Zeit (auch) einen inländischen Wohnsitz gehabt hat. Ansonsten wäre ein Wohnsitzverstoß vielfach nur dann überhaupt erkennbar, wenn der Ausstellermitgliedstaat diesen und damit eine fehlerhafte Erteilung einer Fahrerlaubnis – ggf. auf Anfrage – positiv bestätigen würde. Die alleinige melderechtliche Information ohne Kenntnisse über tatsächliche Umstände des polnischen Wohnsitzes ist damit bei gleichzeitig beibehaltenem Wohnsitz in Deutschland ein „Hinweis“ darauf, dass sich Antragsteller nur für ganz kurze Zeit in Polen aufgehalten und dort einen rein fiktiven Wohnsitz allein zu dem Zweck errichtet hat, der Anwendung der strengeren Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins in Deutschland zu umgehen. Dies bedeutet – entgegen der Ansicht des Antragstellers – keine Beweislastumkehr zu seinen Lasten. Hierbei geht es vielmehr allein um die Bestimmung des „Ausgangspunkts“ der Prüfung des Wohnsitzverstoßes, nämlich der Informationen des Ausstellermitgliedstaats, die sodann unter Einbeziehung aller Umstände des Falles vom Antragsgegner zu bewerten sind.

Liegen damit unbestreitbare Informationen des Ausstellermitgliedstaats vor, aus denen sich die Möglichkeit ergibt bzw. die darauf hinweisen, dass die Wohnsitzvoraussetzung nicht erfüllt war, sind zur endgültigen Beurteilung der Frage der Einhaltung dieser Voraussetzung die Umstände des gesamten Falles heranzuziehen, d.h. auch alle „inländischen Umstände“ (vgl. BayVGh, Beschluss vom 20. Oktober 2014 – 11 CS 14.1688 –, juris, Rn. 23). Deren Funktion besteht darin, dass sie ergänzend zu den vom Ausstellermitgliedstaat stammenden Informationen hinzutreten, um etwaige Lücken hinsichtlich der Beweiskraft dieser Erkenntnisse zu schließen (vgl. BayVGh, Beschluss vom 20. Oktober 2014 – 11 CS 14.1688 –, juris, Rn. 17).

Maßgeblich für die Erfüllung oder Nichterfüllung des Wohnsitzerfordernisses sind die tatsächlichen Wohn- und Lebensverhältnisse des Betroffenen, nicht aber die Eintragungen in behördliche Register (vgl. BayVGh, Beschluss vom 3. Mai 2012 – 11 CS 11.2795 –, juris, Rn. 35). Die bloße einwohnerrechtliche Meldung, die hier sowohl für Deutschland als auch – so lässt sich die Erklärung der polnischen Behörden

verstehen – für Polen vorliegt, sagt ebenso wie das bloße Innehaben einer Wohnung nichts darüber aus, wo sich der ordentliche Wohnsitz befindet. Gerade wenn jemand sich unter zwei Wohnungen angemeldet hat und/oder zwei Wohnungen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten innehat, ist zu klären, welche Wohnung die maßgebliche Wohnung ist (vgl. dazu BayVGH, Beschluss vom 20. Oktober 2014 – 11 CS 14.1688 –, juris, Rn. 24).

Vorliegend belegen die erkennbaren tatsächlichen Umstände, dass sich der ordentliche Wohnsitz des Antragstellers im maßgeblichen Zeitraum in Deutschland befand und sein Wohnsitz in Polen lediglich ein melderechtlicher Wohnsitz war, ohne dass der Antragsteller dort aber im Sinne von Art. 12 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG „gewohnt“ hat. Der Antragsteller war – diesen Feststellungen ist er nicht entgegen getreten – bis Anfang August 2012 bei einer österreichischen Firma als Regionalgebietsleiter beschäftigt. Aufgrund dieser Tatsache ist es nicht nachvollziehbar, warum er in dieser Zeit neben seinem Wohnsitz in Deutschland einen (zweiten) Wohnsitz in Polen begründet hat. Die vom Antragsteller als „Meldebescheinigungen“ vorgelegten Schriftstücke sind nicht aussagekräftig, zumal – soweit ersichtlich – lediglich die zweite von einem Gemeindeamt („Urząd Gminy“) stammt, während die erste wohl von einer Pension („Pensjonat“) ausgestellt wurde. Beide Schriftstücke bestätigen am ersten Tag

des dort aufgeführten Zeitraums (4. Juni 2012 bzw. 13. August 2012) nicht nur den Zeitpunkt der Anmeldung („data zameldowania“: 4. Juni 2012 bzw. 13. August 2012), sondern auch bereits den (erst künftigen, allenfalls beabsichtigten) Zeitpunkt der Abmeldung („data wymeldowania“: 3. August 2013 bzw. 31. Dezember 2012). Darüber hinaus weisen diese Bestätigungen auch eine zeitliche Lücke von 10 Tagen (3. bis 13. August 2013) auf, was jedenfalls mit dem Vortrag, durchgehend vom 4. Juni 2012 bis zum 31. Dezember 2012 einen Wohnsitz in Polen gehabt zu haben, nicht ohne Weiteres in Einklang steht.

Soweit auch inländische Umstände bei der Prüfung der Frage eines Wohnsitzverstoßes heranzuziehen sind, kann die Würdigung der vorliegenden Erkenntnisse auch das Erklärungsverhalten des Betroffenen umfassen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 20. Oktober 2014 – 11 CS 14.1688 –, juris, Rn. 25). Über das Bestehen eines melderechtlichen Wohnsitzes hinaus hat der Antragsteller jedoch keinerlei Erklärungen für die Begründung eines ordentlichen Wohnsitzes in Polen, für seinen tatsächlichen dortigen Aufenthalt und für persönliche und berufliche Bindungen angegeben. Auch zu dem Umstand, bis Anfang August 2012 noch in Österreich gearbeitet zu haben, hat sich der Antragsteller nicht erklärt.

(Mitgeteilt von RichterIn am Oberverwaltungsgericht
Dr. Sabine Wabnitz, Koblenz)

*Verkehrspsychologisches Beratungs- und Schulungszentrum e.V., Hamburg¹⁾
Institut für Rechtsmedizin, Universitätsmedizin der Johannes Gutenberg Universität, Mainz²⁾
Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, Hamburg³⁾
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg⁴⁾*

HANS-GÜNTER KOLLRA¹⁾, THOMAS KAUFMANN²⁾, HENDRIK SEIFERT³⁾, PAUL BRIELER^{1,4)}

Standards für „Trinktests“

Review publizierter Trinkversuche in deutschsprachigen Zeitschriften unter besonderer Berücksichtigung der Versuchsbedingungen

Standards for “drinking tests”

Review of drinking experiments published in journals written in German language especially considering the test conditions

Seit vielen Jahrzehnten werden zur Erforschung der Auswirkungen von Alkohol auf den menschlichen Körper kontrollierte Versuche durchgeführt. Die vielfältigen Ergebnisse haben wesentlich zum Verständnis der (Aus-)Wirkungen der Droge Alkohol beigetragen und konnten u.a. die Gesetzgebung durch wissenschaftlich fundierte Befunde beeinflussen. Bis heute bilden die gewonnenen Ergebnisse eine wesentliche Grundlage für die gutachtliche Beurteilung z. B. in Gerichtsverfahren und in medizinisch-psychologischen Begutachtungen. Und es werden weiterhin darüber hinaus vielfältig Trinkversuche zur Verdeutlichung der Alkoholwirkung im Rahmen der juristischen und verwaltungsrechtlichen Aus- und Weiterbildung angeboten. Diese verfolgen vordergründig nicht den Zweck der wissenschaftlichen Überprüfung einer bestimmten Fragestellung, sondern sollen den teilnehmenden Personen ermöglichen, persönlich wahrgenommene Wirkung mit konkreten Alkoholisierungsgraden zu korrelieren.

Das vorliegende Review gibt einen Überblick über die in deutschsprachigen Zeitschriften publizierten Trinkversuche mit dem Ziel, einen gemeinsamen Kern an Voraussetzungen für die Durchführung von Trinkversuchen mit Alkohol zu definieren.

Die Autoren sehen dieses Review zudem als eine Vorarbeit für einen Diskussionsvorschlag, um künftig im Sinne einer offenen experimentellen Architektur Standards für Trinktests zu etablieren. Dies würde es erlauben, Ergebnisse auf breiterer Datenbasis abzusichern.

Ausgewertet wurden 127 Publikationen, zum größten Teil aus der Zeitschrift „Blutalkohol“ aus der Zeit von 1958 bis 2014. Wegen der Fülle des Materials werden frühere Trinkversuche nur kurz dargestellt, die Experimente ab 1980 dagegen ausführlicher.

1. Alkoholphysiologie

1.1 Grundlagen, Vergleich mit Widmark-Berechnungen, Rückrechnungen

Viele „wissenschaftliche“ Trinkversuche hatten zunächst einmal den Zweck, die Alkoholresorption und den Verlauf der BAK unter bestimmten Bedingungen zu untersuchen

und einzelne Größen wie z. B. die Alkoholabbaurate oder den Reduktionsfaktor von Widmark zu bestimmen.

1.1.1 Untersuchungen zum Widmark-Faktor, Rückrechnungen

ROBLJEK-PRIVERSEK [1], KRAULAND und Mitarbeiter [3], ebenso FREUDENBERG und MALLACH [8] überprüften durch Trinkversuche 1958, 1964 und 1966 die Gültigkeit der Widmarkschen Gleichung. WILLNER und KRETSCHMAR [2] untersuchten 1963 die mögliche Veränderung des Widmark-Faktors nach akuten Körperwasserverlusten (wie nach intensivem Schwitzen).

SEIDL et al. berechneten 1997 einen individuellen Widmark-Faktor durch Messung des Körperwasser- und Blutwassergehaltes [101]. Die Bestimmung des Körperwassergehaltes ist durch die bioelektrische Impedanzanalyse sehr viel einfacher geworden und kann mittels eines Körperfett-Analysegerätes schnell ermittelt werden. Ziel der Untersuchung war, die Brauchbarkeit des Gerätes zur Ermittlung eines individuellen Widmark-Faktors zu überprüfen. An den Trinkversuchen nahmen 46 freiwillige Probanden teil (16 weiblich, 30 männlich, Alter MW 28 Jahre). Die Probanden tranken innerhalb von 2 Stunden Bier und Wein in beliebiger Menge, wobei während des Versuchs keine feste Nahrung aufgenommen wurde. Der Verlauf der Blutalkoholkonzentrationen wurde mit dem Alkomat von Siemens verfolgt, außerdem wurden je 2 Blutproben nach Beendigung des Maximumbereichs und in der späten Eliminationsphase entnommen.

ALT, JENSEN und SEIDL berichteten 1998 über die Berechnung der BAK aus Trinkmengenangaben unter Berücksichtigung individueller Parameter (Körperlänge, Gewicht, Gesamtkörperwassergehalt und Blutwassergehalt) bei 256 Frauen [105]. 30 Frauen aus dem Probandinnenkollektiv tranken innerhalb von 2,5 Stunden Bier oder Wein in beliebiger Menge, wobei während des Versuchs keine Nahrung aufgenommen wurde. Die Blutalkoholkonzentrationen während der Trinkversuche wurden ebenfalls mit dem Alkomat von Siemens gemessen. In der Eliminationsphase – der genaue Zeitpunkt wird nicht genannt – wurden im Abstand von 30 Minuten insgesamt 4 Blutproben entnommen.

HEIFER [47] beschrieb 1976 Untersuchungen zur Rückrechnung der BAK nach „normalem“ Trinkverlauf, d. h. bei einem Alkoholkonsum bis 0,8 g/kg Körpergewicht.

SCHRÖTER, SOPP und BRETTEL berichteten 1995 über Trinkversuche zur Rückrechnung bei langen Rückrechnungszeiten [97]. An den Versuchen nahmen 68 Männer und 19 Frauen im Alter zwischen 18 und 56 Jahren teil, 13 von ihnen zweimal, so dass sich insgesamt Daten aus 100 Versuchen ergaben. Um weitgehend reale Trinksituationen abzubilden, wurden die Tests zumeist im Rahmen von privaten Geselligkeiten durchgeführt. Die Alkoholaufnahme (Art, Menge sowie Trinkzeit) sowie die Nahrungsaufnahme waren freigestellt; allerdings wurden, um ausreichend hohe Blutalkoholkonzentrationen zu erreichen, die Teilnehmer zum Trinken animiert. Während des Trinkversuchs wurden die Angaben zur körperlichen und seelischen Verfassung sowie Informationen zur Alkohol- und Nahrungsaufnahme protokolliert. Die Blutentnahmen erfolgten jeweils 5 Minuten, 1 und 9 Stunden nach Trinkende.

1.1.2 Verlauf der Blutalkoholkurve

In den 60er Jahren untersuchten STEIGLEDER und WILLE die Variabilität der Alkoholabbaurate [4]. BRINKMANN [23] berichtete 1972 über den Verlauf der Blutalkoholkurve in der

frühen Phase nach Trinkende, NAEVE [34] untersuchte 1973 ebenfalls den Verlauf der Blutalkoholkurve unter lebensnahen Bedingungen in den ersten 90 min nach Trinkende. SCHMIDT und OEHMICHEN [76] beschrieben 1985 die Alkoholkinetik bei verschiedenen Konstitutionstypen (unter- und übergewichtige Personen) unter besonderer Berücksichtigung der Nahrungsaufnahme. Der Alkohol wurde als Infusionslösung mit 6,4 % Alkoholkonzentration parenteral verabreicht.

MATTERN et al. berichteten 1983 über Untersuchungen zum Verlauf der Alkoholkurve in der späten Eliminationsphase auf der Grundlage von 24 kontrollierten Trinkversuchen [68]. Probanden im Alter von 22 bis 33 Jahren tranken in 30 min 0,77 g Alkohol/kg Körpergewicht, es erfolgten 9 Blutentnahmen, davon 5 unterhalb von 0,3 ‰.

KÜHNHOLZ et al. [91] untersuchten 1993 die Dauer der Resorptionszeit bei drei verschiedenen Alkoholbelastungen (0,3, 0,5 und 0,8 g Alkohol pro kg Körpergewicht, Trinkzeit 30 Minuten). Je 10 gesunde Versuchspersonen beiderlei Geschlechts, die mindestens 4 Stunden vor dem Versuchsbeginn nichts gegessen oder getrunken und in den letzten 24 Stunden auch keinen Alkohol zu sich genommen hatten, tranken 30-%igen Alkohol. Neben einer Alkoholkontrolle vor Versuchsbeginn wurden ab Trinkende Blutentnahmen über insgesamt 4 Stunden durchgeführt, in den ersten beiden Stunden alle 10 Minuten, danach alle 30 Minuten.

DETLING et al. beschrieben 2006 die Grundlagen der Pharmakokinetik des Alkohols anhand von Atemalkoholkonzentrationen [115]. Es wurden Trinkversuche mit insgesamt 200 gesunden Probanden durchgeführt, die vorab allgemein-medizinisch (incl. einschlägiger Laborparameter und Erhebung der Trinkgewohnheiten) untersucht wurden. Hinweise auf Leberschäden, auf Stoffwechselerkrankungen wie Diabetes und auf Gerinnungsstörungen führten zum Ausschluss. Die Versuche begannen in der Regel in den Vormittagsstunden, die Probanden mussten alkoholnüchtern erscheinen. Essen und Rauchen während der Versuche war erlaubt, die Getränke konnten frei gewählt werden, diese wurden abgemessen bereitgestellt. Die Alkoholbelastung entsprach dem Erwartungswert der maximalen BAK bei etwa 2-stündiger Trinkzeit und abgeschlossener Absorption im Bereich von etwa 0,8 g/kg. Die AAK-Messungen wurden mittels Dräger Alcotest 7110 Evidential erhoben. Dazu wurden auch BAK-Messungen durchgeführt.

ZINK und REINHARDT berichteten 1984 über den Verlauf der Blutalkoholkurve bei großen Trinkmengen [73]. 12 freiwillige, besonders alkoholgewohnte männliche Versuchspersonen durften alkoholische Getränke nach freiem Belieben wählen (Trinkzeit zwischen 4 und 10 Stunden), die Alkoholaufnahme betrug 3,0 bis 5,7 g Alkohol/kg Körpergewicht. Der Trinkversuch wurde als geselliges Trinken am Abend mit Fernsehen, Radiomusik und Kartenspiel gestaltet. Es waren auch Partnerinnen anwesend, in der Erwartung, mögliche Erregungsphasen besser kontrollieren zu können. Die Alkoholkurven wurden ab Trinkbeginn durch fortlaufende Blutentnahmen über einen Zeitraum von 18 bis 22 Stunden verfolgt.

Den Einfluss der Tageszeit auf die Alkohol-Resorption beschrieben 1989 LÖTTERLE et al. [86]. 5 gesunde männliche mittelgradig alkoholgewohnte Versuchspersonen hatten 45 Minuten nach einer kleinen Mahlzeit morgens bzw. abends ca. 1,1 g Alkohol pro kg Körpergewicht zu trinken. Eine Alkoholkarenz von 36 Stunden vor Versuchsbeginn sei eingehalten worden; vor dem Morgen- wie vor dem Abendversuch bestand eine Flüssigkeits- und Nahrungskarenz von 6 Stunden.

HEIN und VÖCK berichteten 1989 über einen Trinkversuch mit älteren Personen [85], um den Zusammenhang zwischen Gipfelwert der BAK und Lebensalter zu überprüfen. 20

mindestens 60 Jahre alte Männer (60 bis 77 Jahre) tranken am späten Vormittag innerhalb einer Stunde 0,68 g Alkohol/kg Körpergewicht in Form von Birnenschnaps, 4 Wochen später erhielten dieselben Personen die gleiche Alkoholbelastung in Form von Weißwein.

1.1.3 Einfluss der Getränkeart und -konzentration auf die BAK

MALLACH [6] und SPRINGER [19] befassten sich 1966 und 1971 mit dem Verlauf der Blutalkoholkurve nach Bier- bzw. Weinkonsum. SPRINGER untersuchte außerdem 1972 die Blutalkoholkurven bei verschiedenen Alkoholkonzentrationen [26].

SCHUSTER et al. prüften 1985 [79], ob der Verlauf der Blutalkoholkurve beeinflusst wird, wenn nach dem Konsum alkoholhaltiger Getränke auch „alkoholfreies“ Bier getrunken wird.

NEUTEBOOM und VIS berichteten 1991 von einem Versuch, bei dem 3 l Bier geringer Alkoholkonzentration (0,5 und 0,9 Vol.-%) binnen 2 Stunden getrunken wurde. Es sollte die Auswirkung auf die BAK untersucht werden [89].

THIERAUF und Mitarbeiter untersuchten ebenfalls die Auswirkungen von alkoholfreiem Bier (beschrieben 2012) auf die BAK. Nach 5-tägiger Alkoholabstinenz wurden insgesamt 79 Probanden aufgefordert, innerhalb von einer Stunde 1,5 l alkoholfreies Bier mit einem Alkoholgehalt von 0,4 Vol.-% zu trinken („alkoholfreies“ Bier darf in Deutschland bis zu 0,5 Vol.-% Alkohol enthalten). In viertel- bzw. halbstündlichen Intervallen erfolgten Blutentnahmen [123].

1.1.4 Einfluss des Trinkstils auf Trinkmenge und BAK

ZENTGRAF et al. untersuchten 2007 und 2008 die Auswirkungen zweier verschiedener (deutscher und russischer) Trinkstile auf die Trinkmengen und die BAK [119; 124]. Der russische Trinkstil geht einher mit viel hochprozentigem Wodka, einem Alkohol ohne Begleitstoffe, getrunken aus großen Gläsern und reichlichem, auch fettreichem Essen. Beim deutschen Trinkstil werden eher verschiedene alkoholische Getränke wie Bier, Wein oder diverse Spirituosen angeboten, außerdem Knabbergebäck, Suppen oder belegte Brote.

Ziel der Versuche war nachzuweisen, dass auch durchschnittlich alkoholgewöhnte Personen eine BAK von 1,6 ‰ und mehr erreichen können, um damit die sog. „Stephan-These“ zu widerlegen.

Bei den ersten Versuchen 2007 [119] nahmen 45 Personen teil im Alter von 20 bis 59 Jahren, etwa gleich viele Männer wie Frauen. Zur Animation wurden z. T. humorvolle Filmausschnitte mit bestimmten Trinkszenen gezeigt, z.T. wurden verschiedene Geschicklichkeits- und Gesellschaftsspiele angeboten, in „gemütlicher Atmosphäre“ mit Hintergrundmusik und Kerzenlicht.

Noch vor Beginn des eigentlichen Trinkversuchs wurde von jedem Teilnehmer ein Fragebogen zur Bestimmung der Alkoholgewöhnung (Häufigkeit des Alkoholkonsums im Monat mit durchschnittlich konsumierter Alkoholmenge, Maximalmenge pro Trinkanlass, Häufigkeit dieser Menge pro Jahr) ausgefüllt. Außerdem sollte jeder Teilnehmer den erwarteten BAK-Wert einschätzen.

Zur Erfassung der subjektiven Befindlichkeit während und nach dem Test und am Folgetag wurden 2 weitere Fragebögen ausgegeben. Die Trinkzeit betrug ca. 4 Stunden. Die Atemalkoholbestimmung erfolgte mit dem Dräger-Gerät 7410.

Im zweiten Versuch 2008, beschrieben 2012 [124], sollte erneut gezeigt werden, dass die durchschnittlich alkoholgewöhnte Bevölkerung durchaus eine BAK von 1,6 ‰ und mehr erreichen kann, ohne dass es im Vorfeld einen längerfristigen Alkoholmissbrauch gegeben haben muss. Diesmal nahmen 28 Personen am Versuch teil, und zwar 14 in der „russischen“ Gruppe und 14 in der „deutschen“ Gruppe. Beide Gruppen unterschieden sich nicht signifikant beim Alter, Geschlecht und Gewicht. Die Trinkzeit war mit ca. 3 Stunden kürzer als beim ersten Versuch. Zum Schutz der Versuchspersonen wurde der Trinktest von 4 Ärzten supervidiert, unterstützt von weiteren 5 Aufsichtspersonen. Getrunken wurde wie im ersten Versuch von der „russischen“ Gruppe nur Wodka; von der „deutschen“ Bier, Wein oder diverse Spirituosen. Begleitend wurde der „russischen“ Gruppe ein reichhaltiges, kohlehydrat- und fettreiches Essen gereicht, die „deutsche“ Gruppe dagegen erhielt nur Suppen und ein Antipasti-Buffer mit Brot. Nach der Trinkphase begann eine dreistündige Beobachtungsphase unter ärztlicher Aufsicht, in deren Verlauf an drei Zeitpunkten Blut abgenommen wurde (ca. 30 Minuten, ca. 60 Minuten und ca. 120 Minuten nach Trinkende) und jeweils ein Atemalkoholtest mit dem Dräger 6510, bei einzelnen Teilnehmern mit dem Dräger Evidential 7110, durchgeführt wurde.

1.1.5 Sturztrunk/Schlusstrunk

NAEVE und BRINKMANN [18] beschrieben 1971 die Auswirkungen eines Sturztrunks auf den Blutalkoholspiegel und den Trunkenheitsgrad.

MANGELSDORF und MITARBEITER untersuchten 1970 die Auswirkungen eines Schlusstrunks auf die psychomotorische Leistungsfähigkeit [17].

NAEVE et al. gingen 1971 der Frage nach, ob unter extremen Resorptionsbedingungen wie nach einem Sturztrunk in den Venen der rechten und der linken Körperhälfte unterschiedliche hohe Blutalkoholkonzentrationen auftreten [22].

1.1.6 Erbrechen

JOACHIM und Mitarbeiter beschrieben 1974 Untersuchungen über den Einfluss des Erbrechens auf die Blutalkoholkurve mittels einer kontinuierlichen BAK-Bestimmung [36].

SCHUFF et al. [117] schilderten 2007 eine Kasuistik, bei der es bei einer Versuchsperson während eines Trinkversuchs durch relativ große Mengen hochprozentigen Alkohols zu Übelkeit und später zu Erbrechen gekommen war. Ein gesunder, männlicher Proband konsumierte 2 Stunden nach einem für ihn üblichen Frühstück in einer Trinkzeit von 70 Minuten 420 ml Wodka, entsprechend einer Alkoholbelastung von 1,17 g/kg Körpergewicht und Stunde. Während der Versuche wurde etwas Brot gegessen. Etwa 1 Std. nach Trinkende begann sich Übelkeit einzustellen. 3 Stunden und 20 Minuten nach Trinkende musste der Proband sich übergeben.

1.2 Begleitstoffe

MACHATA und PROKOP untersuchten 1971 bei 18 Versuchspersonen mit jeweils 4 Blutproben die flüchtigen Begleitsubstanzen der alkoholischen Getränke (Bier, Wein, Weinbrand, Korn) [21]. Dieselben Autoren konnten 1974 zeigen, dass die objektive und subjektive Wirkung alkoholischer Getränke nicht nur von der aufgenommenen Äthanolmenge, sondern entscheidend auch durch die Getränkequalität beeinflusst wird, die durch den Gehalt an höheren Alkoholen gegeben ist [37].

RÜDELL et al. befassten sich 1981 ebenfalls mit den pharmakologischen Wirkungen höherer aliphatischer Alkohole [62]. 10 Versuchspersonen wurden 40-%ige Äthanollösungen in Orangensaft verabreicht mit Zusatz von je 1 g eines aliphatischen Alkohols pro Liter, es folgten ein Versuch mit reinem Orangensaft und ein Versuch mit fuselalkoholfreiem Äthanol in Orangensaft (Dosierung 1,2 g Äthanol/kg Körpergewicht). Die Trinkversuche wurden immer am gleichen Wochentag abends um 20 Uhr durchgeführt, die Getränkeabgabe erfolgte im Doppelblindversuch. 1 Stunde vor Trinkbeginn, 1 Stunde nach Trinkende und am nächsten Morgen wurden 3 Leistungsprüfungen vorgenommen, außerdem wurde die subjektive Befindlichkeit erfasst.

SPRUNG und Mitarbeiter untersuchten 1981 den Einfluss der Begleitstoffe alkoholischer Getränke auf den Verlauf der Blutalkoholkonzentration [60]. 10 männliche Versuchspersonen, Alter 20 bis 30 Jahre, hatten jeweils 2 Stunden vor Trinkbeginn ein leichtes Abendessen zu sich genommen; eine 24stündige Alkoholkarenz wurde durch Nüchternblutproben überprüft. Die Versuchspersonen erhielten jeweils 3,75 ml/kg Körpergewicht eines synthetischen Getränks mit 40 % Äthanol in Orangensaft und Zusatz von jeweils 1 g/l diverser aliphatischer Alkohole; zum Vergleich wurde ein begleitstofffreies Äthanol-Orangensaft-Gemisch gereicht. Alle Versuche wurden unter Doppel-Blind-Bedingungen durchgeführt. Die Trinkmengen sollten einigermaßen gleichmäßig über die Trinkzeit von 2 Std. verteilt getrunken werden. Blutentnahmen erfolgten bei Trinkende, sowie 1 Stunde und 2 Stunden später und am nächsten Morgen, 9 Stunden nach Trinkende.

SCHMITT und Mitarbeiter berichteten 1995 von dem Trinkversuch eines 33-jährigen Mannes, der unter Aufsicht seines Rechtsanwalts sowie fachärztlicher Überwachung ½ Liter Weinbrand innerhalb von 20 min trank, um einem Gericht zu beweisen, dass er mit dem behaupteten Nachtrunk nicht gelogen hatte. Vor dem Versuch gab es keine Nahrungsaufnahme. Neben der Messung der BAK fand eine Begleitstoffanalyse statt [96].

BONTE und BUSSE untersuchten 1980 die Möglichkeiten einer Getränkeartbestimmung aufgrund der Begleitstoffe des Alkohols [57]. Am Trinkversuch nahmen 7 Versuchspersonen teil, die sich vorher 2 Tage lang abstinent verhalten sollten. Während der zweistündigen Trinkzeit wurden 1,4 g/kg Körpergewicht Äthanol in Form verschiedener Getränke verabreicht. 1 Stunde nach Trinkbeginn, zum Trinkende sowie 1, 2, 3, 12 und 14 Stunden danach entnommene Blutproben sowie Urinproben wurden gaschromatographisch analysiert.

BONTE et al. berichteten 1981 über experimentelle Untersuchungen zum Nachweis geringer Dosen höherer aliphatischer Alkohole im Blut von Versuchsteilnehmern [63]. Die Autoren führten insgesamt 26 Trinkversuche mit denselben 10 Versuchspersonen durch. Angeboten wurden synthetische Getränkegemische auf Orangensaftbasis mit diversen höheren Alkoholen. Die Trinkversuche wurden an aufeinander folgenden Freitagen abends von 20 bis 22 Uhr durchgeführt. Die Probanden durften während der letzten 24 Stunden vor Versuchsbeginn keine alkoholischen Getränke zu sich nehmen. Am Versuchstag sollten sie zwischen 18 und 19 Uhr eine leichte Abendmahlzeit zu sich nehmen. Jeweils um 19 Uhr und um 23 Uhr sowie am nächsten Morgen um 7 Uhr mussten sich die Probanden verschiedenen psychophysischen Tests unterziehen. 1 Stunde vor dem Trinkversuch, bei Trinkende und jede Stunde bis 24 Uhr und am nächsten Morgen um 7 Uhr wurden Blut-, Urin- und Atemproben entnommen.

Neben den höheren aliphatischen Alkoholen findet sich häufig unter den Begleitstoffen Methanol. GRÜNER und BILZER untersuchten 1982 die Kinetik des Methanols im Blut nach

Genuss von Wodka [67]. 20 Versuchspersonen (1 weiblich, 19 männlich) im Alter von 19 bis 32 Jahren erhielten nahrungsnüchtern 0,8 g/kg Körpergewicht Äthanol in Form von Wodka (Trinkzeit 1 Stunde). Blutentnahmen erfolgten in der ersten Stunde im Abstand von 5 Minuten, in der zweiten Stunde im Abstand von 10 Minuten, danach bis 270 Minuten nach Trinkbeginn im Abstand von 30 Minuten. Die Methanolbestimmung erfolgte gaschromatographisch.

BILZER und PENNERS untersuchten 1985 die Begleitstoffe Propanol-1 und Isobutanol im Blut nach dem Konsum von Whisky [74], zusammen mit GRÜNER auch noch diese nach dem Konsum von Rum [75]. Whisky-Versuch: 18 nahrungs- und alkoholmäßig nüchterne Probanden – 10 Frauen und 8 Männer im Alter zwischen 20 und 73 Jahren – tranken über eine Stunde gleichmäßig verteilt Whisky. Die Äthylalkoholbelastung betrug dabei 1 g/kg Körpergewicht. Nach einer Nüchternblutentnahme wurden in 30-minütigen Abständen bis zu 4 Stunden nach Trinkbeginn insgesamt 8 Blutproben aus der Cubitalvene entnommen. Eine weitere letzte Blutentnahme erfolgte 5 Stunden nach Trinkbeginn. Beim Rum-Versuch war die Äthylalkoholbelastung mit 0,65 g Äthanol/kg Körpergewicht geringer, auch die Trinkzeit betrug nur 15 Minuten.

KÄFERSTEIN et al. berichteten 2006 über Begleitalkoholbestimmungen nach einer stündlichen Alkoholbelastung von 1,8 g/kg mit Ouzo bei einem Patienten, bei dem wegen einer sehr schweren Zwangserkrankung eine beidseitige vordere Kapsulotomie durchgeführt worden war [114]. Nach der Operation verspürte der Patient angeblich auch nach massivem Alkoholkonsum keinerlei kognitive Beeinträchtigung mehr. Zur Überprüfung wurde der von der Ethik-Kommission genehmigte Trinkversuch in Anbetracht der hohen Alkoholbelastung unter intensivmedizinischer Überwachung durchgeführt. Nach einem leichten Frühstück musste der Patient bis zum Versuchsbeginn um 12:50 Uhr nüchtern bleiben. Nach dem Versuchsbeginn sollte der 60jährige Patient alle 3 min 20 ml Ouzo trinken, insgesamt 700 ml. Es folgten zahlreiche Blutentnahmen bis 27 Stunden nach Trinkbeginn.

URBAN et al. [70] überprüften 1984, inwieweit in Fruchtsäften vorhandene Begleitstoffe im Blut nachweisbar sind und so die Getränkeartbestimmung negativ beeinflussen können. 10 Versuchspersonen im Alter von 25 bis 42 Jahren wurden handelsübliche Fruchtsäfte verabreicht. Hierbei tranken die Probanden im ersten Trinkversuch die Fruchtsäfte in reiner Form und in einem zweiten Versuch unter Zusatz von 50 g/l absolutem Alkohol, welcher als Verunreinigung 0,01 % Methanol enthielt. Die Trinkzeit betrug im Schnitt 45 Minuten, maximal 60 Minuten. Nach Trinkende wurden im Abstand von 10, 30 und 60 Minuten Blut- und Urinproben entnommen.

2. Alkoholwirkung

Zahlreiche Trinkversuche befassten sich mit den Auswirkungen des Alkohols auf die Reaktions- und Leistungsfähigkeit.

2.1 Auswirkungen verschiedener Blutalkoholkonzentrationen

ARBAD-ZADEH [7] untersuchte 1966, ab welcher BAK die Wahrnehmungsfähigkeit beeinträchtigt sein würde.

2.2 Auswirkungen niedriger und mittlerer Blutalkoholkonzentrationen (zwischen 0,3 und 1,2 ‰)

STAAK und Mitarbeiter befassten sich 1972 und 1973 mit Untersuchungen über objektiv messbare [28] bzw. subjektiv registrierte Wirkungen [30] niedriger Blutalkoholkonzentrationen im Doppelblindversuch. Im Gegensatz zu diesen beiden Versuchsreihen, bei denen die Versuchspersonen nicht wussten, dass Alkoholtrinkversuche durchgeführt wurden, berichteten STAAK und EYSSELEIN 1976 von einer Testreihe, bei der den Versuchspersonen gesagt wurde, dass ein Alkoholtrinkversuch stattfinden würde [46]. Allerdings wurde an einem der Versuchstage nur ein alkoholfreies Placebo-Getränk angeboten. NAEVE und Mitarbeiter wollten 1974 herausfinden, ob der Alkohol in der Anflutungsphase besonders stark wirkt [39]. GERCHOW befasste sich 1976 mit dem Einfluss kleiner Alkoholmengen auf die Verkehrssicherheit [48]; getestet wurde mit Hilfe eines Fahrsimulators.

STRASSER berichtete 1972 über die Dynamik der Alkoholwirkung bei einer BAK von 0,8 ‰ auf eine psychomotorische Trackingleistung [24]. STAAK und Mitarbeiter untersuchten 1975 Änderungen der psychophysischen Leistungsfähigkeit bei Blutalkoholkonzentrationen zwischen 0,7 und 0,8 ‰ [42], LUTZE und SCHACHER 1979 die Reaktionszeiten bei niedrigen Blutalkoholkonzentrationen [52]. RICHTER und HOBI beschrieben 1979 den Einfluss niedriger Alkoholmengen auf Psychomotorik und Aufmerksamkeit [56].

BARTL et al. untersuchten 1996 Testleistungen bei relativ niedrigen Alkoholkonzentrationen im Bereich zwischen 0,5 und 0,85 ‰ [99]. Die Resultate dieser Studie lassen deutlich erkennen, dass bei Minderalkoholisierung sämtliche kraftfahrspezifischen Leistungsfunktionen wie Beobachtungsfähigkeit, Reaktionsfähigkeit, Konzentrationsfähigkeit und intellektuelle Leistungsfähigkeit beeinträchtigt sind. Die Autoren weisen aber daraufhin, dass eine Übereinstimmung mit vergleichbaren Laboruntersuchungen nicht eindeutig gegeben ist. So konnten KRÜGER et al. 1990 in ihrem Literaturüberblick keine durchgehend einheitliche Aussage über Beeinträchtigungen geringer Alkoholkonzentrationen auf Testleistungen treffen [87]. BARTL et al. vermuten, dass ihr Versuchsdesign eine Rolle gespielt hat, auch spielt die Testmotivation eine wichtige Rolle. Eine durch Alkohol herabgesetzte Leistungsfähigkeit kann u.U. durch erhöhte Leistungsmotivation ehrgeiziger Versuchspersonen kompensiert werden.

LOCKEMANN und PÜSCHEL beschrieben 1997 Veränderungen straßenverkehrsrelevanter vestibulärer Reaktionen bei 0,4 ‰ und 0,8 ‰ [100]. 43 organsunde, „normal“ alkoholtolerante männliche Probanden im Alter von 18 bis 55 Jahren wurden nüchtern sowie mit 0,4 ‰ und 0,8 ‰ BAK mit einer Reihe von etablierten neurootologischen Testverfahren untersucht. Die Probanden tranken innerhalb von 45 min insgesamt 0,8 g Alkohol/kg Körpergewicht in Form von wahlweise Wodka, Whiskey, Rum, Ouzo, Wein, Bier oder Aquavit. Die Testungen wurden bei 0,8 ‰ und 0,4 ‰ in der Alkoholeliminationsphase durchgeführt (Gesamtuntersuchungsdauer je Proband 5 bis 7 Stunden).

ANDERS et al. berichteten 2012 von messbaren Auswirkungen des Alkohols auf das Gangbild [122]. Bei 10 Personen im Alter zwischen 26 und 53 Jahren wurde bei 2 Alkoholisierungsstufen (0,5 und 1,0 ‰) das Gangbild mittels eines sensorunterfütterten Gangteppichs untersucht. Vor Beginn des Trinkversuchs wurden Alter, Geschlecht, Größe, Gewicht, BMI, Beinlänge und Handkraft als Korrelat der Gesamtmuskulatur der Probanden ermittelt. Akute Erkrankungen und funktionelle Einschränkungen wurden mittels ICF (International Classification of Functioning, Disability and Health) in der Kurzform aus-

geschlossen. Außerdem erfolgte eine Befragung zum persönlichen Alkoholkonsum. Die Probanden konnten Weiß- oder Rotwein trinken, maximal 30 min lang. Sie sollten zudem gleichmäßig trinken, ein „Sturztrinken“ sollte vermieden werden. Alle 10 Minuten wurde die AAK gemessen. Waren die angestrebten Promille-Werte annähernd erreicht, erfolgte noch eine Blutentnahme zur späteren Validierung.

DETLING et al. [121] beschrieben 2010 Änderungen der taktilen Wahrnehmung unter mäßigem Alkoholeinfluss (0,4 und 0,9 ‰) mittels eines Fahrsimulators, der am Fahrersitz mit einem Pendel ausgerüstet war, mit dem der Sitz angestoßen werden konnte. Die Versuchspersonen sollten bei jedem Pendelstoß eine Taste betätigen. An der Untersuchung nahmen 12 gesunde männliche Personen im Alter von 21 bis 27 Jahren teil. Sie erhielten alkoholische Getränke nach freier Wahl. Die Trinkverläufe wurden mittels Atemalkoholmessungen kontrolliert, der erreichte Alkoholisierungsgrad wurde durch Blutalkoholmessungen dokumentiert.

KRONSBEN und Mitarbeiter untersuchten 1994 die Wirkung niedriger und mittlerer Alkoholkonzentrationen auf sakkadische Augenbewegungen [93]. 12 gesunde männliche Studenten in einem mittleren Alter von 25,6 Jahren und mit moderaten Trinkgewohnheiten wurden in nüchternem Zustand sowie mit einer BAK von 0,5 ‰ und 1,0 ‰ getestet. Der Alkohol wurde jeweils oral aufgenommen in Form von Wodka, wahlweise verdünnt mit Orangensaft oder Mineralwasser. Während der Alkoholaufnahme nahmen die Versuchspersonen eine standardisierte leichte Mahlzeit zu sich. Die Alkoholmengen wurden entsprechend der Widmark-Formel berechnet, um die Ziel-BAK zu erreichen. Die Kontrolle der BAK erfolgte mittels Atemalkoholmessung. Die Augenbewegungen bei jeweils 4 Fotografien von unterschiedlichen Verkehrssituationen wurden mit der Infrarot-Reflexions-Technik erfasst und computergesteuert ausgewertet.

BARTL und Mitarbeiter untersuchten 1998 ebenfalls Blickbewegungen und Reaktionen von Fahrern bei sog. Minderalkoholisierung, d. h. bei einer BAK zwischen 0,5 und 0,8 ‰ [103], in einer realen Gefahrensituation mit Hilfe eines in einem Kfz eingebauten „Eye Tracking System“. Der Alkoholkonsum erfolgte in einem separaten Raum am Testgelände in Form von handelsüblichen alkoholischen Getränken wie Bier, Wein, Wodka oder Bacardi-Rum. Die Alkoholkonzentration wurde mittels Siemens-Alkomaten festgestellt, als optimaler Wert wurde 0,7 ‰ anvisiert.

LUTZ, RAHN und TAUPP untersuchten 1991 die Wirkung mittlerer Blutalkoholkonzentrationen in Abhängigkeit von der Tageszeit [88]. Aufgrund vorliegender widersprüchlicher Untersuchungsergebnisse wollten die Autoren überprüfen, ob der Konsum einer Alkoholmenge, die zu einer BAK von etwa 0,8 ‰ führt, unter standardisierten Bedingungen zu verschiedenen Tageszeiten unterschiedliche Auswirkungen auf die psychophysische Leistungsfähigkeit und -bereitschaft hat. Die Untersuchung (23 freiwillige gesunde Männer und Frauen, Alter 19 bis 31 Jahre) erfolgte zu drei Tageszeiten (morgens, mittags und abends) mit jeweils gleicher zeitlicher Abfolge: Nach einem standardisierten Imbiss und Bestimmung der Nüchternwerte (Atemtest, Videofahrttest, Determinationsgerät, Tierzeichnung) folgte die einstündige Trinkphase (Aufnahme von 1,1 g Alkohol pro kg Körpergewicht als 40-prozentiger Wodka in 0,5 l Orangensaft). Jeweils 20, 60 und 90 Minuten nach Trinkende erfolgte eine weitere Überprüfung des Atemalkoholgehaltes sowie der Leistungsfähigkeit und der subjektiven Beurteilung. Jeweils 60 Minuten nach Trinkende wurde außerdem die BAK ermittelt.

2.3 Auswirkungen hoher Blutalkoholkonzentrationen (ab 1,6 ‰)

RÜDELL et al. schilderten 1981 die Anflutungssymptomatik nach exzessivem Trinken [62]. Im Rahmen von Trinkversuchen zur Begleitstoffanalyse kam es in 5 Fällen zu einer zunächst nicht bemerkten Trinkwette. Die 5 Versuchspersonen verabredeten, innerhalb 1 Std. jeweils 0,7 l Weinbrand zu konsumieren. Von den 5 Personen waren 4 nach ihren eigenen Angaben alkoholgewöhnt, nur 1 hatte angegeben, praktisch nie Alkohol zu trinken.

2.4 Auswirkungen auf die Befindlichkeit

JAROSCH untersuchte 1967 die Veränderung der Schmerzempfindung unter Alkoholeinfluss [9]. REINHARDT und ZINK schilderten 1972 Veränderungen des subjektiven Befindens durch Alkohol bei Blutalkoholkonzentrationen zwischen 1,0 und 1,6 ‰ [25]. RAFF und Mitarbeiter befassten sich 1978 mit der Objektivierung von alkoholbedingten Stimmungsschwankungen mittels einer Liste von Eigenschaftswörtern [51].

2.5 Auswirkungen auf die Physiologie

LUFF beschrieb 1969 die Wirkung des Alkohols auf den Energieumsatz anhand des in der Zeiteinheit verbrauchten Sauerstoffes [12].

2.6 Auswirkungen auf die Motorik

THYSSEN und Mitarbeiter untersuchten 1981 die Auswirkungen von Alkoholkonsum auf die Standfestigkeit [64]. Eine Gruppe von 16 Personen erhielt neben einer leichten Mahlzeit 20 g Alkohol, was zu einer BAK zwischen 0,1 und 1,7 ‰ in den folgenden 4-5 Stunden führte. Unter Verwendung einer computer-kontrollierten Druckplatte wurde die Standfestigkeit stündlich gemessen.

2.7 Auswirkungen auf das Sehen und die Aufmerksamkeit

HONEGGER und Mitarbeiter befassten sich 1970 mit der Störung der Sehschärfe für bewegte Objekte durch Alkohol [16]. WILHELMI et al. berichteten 1972 von Untersuchungen über das Dämmerungssehen nach Alkoholaufnahme [29]. GRÜNER und JAEHN schilderten 1975 einen Versuch zur Aufmerksamkeitsablenkung bei Alkoholeinfluss [43].

STROHBECK-KÜHNER und THIEME untersuchten 1998 alkoholinduzierte Wahrnehmungsstörungen im Gesichtsfeld [104]. Die Untersuchung des Gesichtsfeldes erfolgte mit dem Tübinger-Automatik-Perimeter. Die Dosierung der Alkoholmenge für die angestrebte BAK von 0,65 ‰ erfolgte nach der Widmark-Formel, wobei der Reduktionsfaktor entsprechend dem Vorschlag von ULRICH und Mitarbeitern [84] unter Einbeziehung von Körpergröße und Gewicht individuell über eine Regressionsgleichung ermittelt wurde. Bei den Frauen wurde der Reduktionsfaktor um 15 % vermindert. Weiterhin wurden eine stündliche Abbaurate von 0,15 ‰ und ein Resorptionsdefizit von 20 % angenommen. Jede Versuchsperson trank 2 Gläser Bier, das zur individuellen Dosierung mit 99,9 %-igem Alkohol angereichert worden war.

STROHBECK-KÜHNER untersuchte 1998 ebenfalls alkoholinduzierte Aufmerksamkeitsstörungen, und zwar Auswirkungen von Alkoholgewöhnung und Aktivierung [106]. Die Aufmerksamkeitsleistung wurde durch ein Aufmerksamkeitsprüfgerät erfasst. Registriert wurden die Anzahl der richtigen Reaktionen, der ausgelassenen Reaktionen sowie die Reaktionen, die ohne kritischen Reiz erfolgen (sog. „Falscher Alarm“-Reaktionen), außerdem die Reaktionszeiten. Als Indikator für die physiologische Aktivierung wurde der Puls

kontinuierlich gemessen. Die Untersuchung wurde abends in Kleingruppen von 3 bis 4 Personen durchgeführt. Zu Beginn wurden neben Alter, Körpergröße und Gewicht auch Angaben zu Medikamenteneinnahme und Erkrankungen erhoben. Weiterhin wurde die Alkoholgewöhnung erfasst, leider ohne mitzuteilen, wie diese erhoben wurde. Die eigentliche Untersuchung wurde in einem Kontrollgruppendesign mit Messwiederholung durchgeführt (Vortest, Haupttest nach dem Trinken). Die 48 Versuchspersonen wurden nach Zufall der Alkohol- und der Placebogruppe zugewiesen. Der Alkohol wurde in Form von 2 Gläsern Bier à 0,4 l, zur individuellen Dosierung auf die Ziel-BAK von 0,65 ‰ mit 99 ‰-igem Alkohol angereichert, in einer halben Stunde konsumiert. Die Kontrollgruppe erhielt alkoholfreies Bier. Zwischen Trinkende und Haupttest lag eine weitere halbe Stunde, wodurch eine weitgehende Resorption des Alkohols erreicht werden sollte.

2.8 Auswirkungen auf das Reaktionsverhalten

STAAK und PIETSCH untersuchten 1976 das Reaktionsverhalten und die subjektive Erwartungshaltung im Alkohol-Placebo-Versuch [49]. JOACHIM beschrieb 1976 das Verhalten des Lidschluss-Reflexes in den verschiedenen Phasen der Alkoholisierung [44].

SCHOKNECHT berichtete 1983 über Reaktionszeitmessungen bei Trinkversuchen [69]. 40 Probanden (21 Männer, 19 Frauen) im Alter von 20 bis 38 Jahren erhielten eine Alkoholmenge von annähernd 1 g/kg Körpergewicht, die nach Belieben mit Wasser verdünnt in kurzer Zeit aufgenommen werden sollte. Die mittlere Trinkzeit betrug 12 Minuten. Mit dem Dräger ALCOTEST 7010 wurde nach 15 Minuten zunächst im Abstand von 10 Minuten, später in größeren Abständen, die AAK gemessen. Zwischen diesen Messungen fanden Reaktionstests statt. Dazu mussten die Probanden auf ein bestimmtes Ereignis auf einem Fernschirmschirm reagieren. Zur Ablenkung der Probanden dienten verschiedene Bildelemente, die auf dem Bildschirm erschienen und wieder verschwanden.

2.9 Auswirkungen auf die Fahrleistung beim Autofahren

HEPPNER [33] sowie LEWRENZ und Mitarbeiter [38] beschrieben 1973 und 1974 die Auswirkungen von Alkoholkonsum bei Blutalkoholkonzentrationen zwischen 0,5 und 1,15 ‰ auf die Fahrleistung (Fahrsimulator).

2.10 Auswirkungen auf das Führen von Schiffen

In Aufsätzen von GRÜTTERS et al. [112] bzw. REICHELTE et al. [113] wurden 2003 die Auswirkungen von Alkohol auf das Seh- und Reaktionsvermögen von Schiffsführern beschrieben. Die 21 Probanden, erfahrene Kapitäne, mussten in einem Schiffssimulator im nüchternen und im alkoholisierten Zustand realitätsnahe nautische Anforderungen erfüllen. Bei den Tests wurde eine BAK von 1,0 ‰ angestrebt.

2.11 Auswirkungen auf die Sprache

HEINRICH [125] untersuchte von 2007 bis 2009 das Sprachverhalten von Personen, die an Trinktests teilgenommen hatten, im nüchternen und im alkoholisierten Zustand. Die Blutalkoholkonzentrationen bewegten sich in einem Bereich von 0,23 bis 1,75 ‰. Untersucht wurden vor allem Personen mit einer BAK über 0,49 ‰.

3. Zusammenwirken von einzelnen Stoffen mit Alkohol

Weitere Trinkversuche befassten sich mit den Auswirkungen bestimmter Substanzen (Coffein, Nikotin, Medikamente), die zugleich mit dem Alkohol aufgenommen wurden.

3.1 Auswirkungen von Coffein und Nikotin

Über die Auswirkungen von Coffein berichteten 1965 GRÜNER und FEDERLIN [5]. GRÜNER und Mitarbeiter untersuchten 1967 ebenfalls die Auswirkungen von Nikotin auf den Verlauf der Blutalkoholkurve [11].

3.2 Auswirkungen von Medikamenten

SCHWEITZER untersuchte 1970 die visuelle Wahrnehmung bei Gabe von Carbamazepin in Kombination mit Alkohol [13].

BADIAN et al. beschrieben 1987 Untersuchungen zur Kombination von Alkohol und Piracetam (Indikation: Hirnfunktionsstörungen) [82]. Alle 8 gesunden männlichen Versuchspersonen erhielten 4 verschiedene Behandlungen: 1,6 g Piracetam und 1 g Alkohol pro kg Körpergewicht in Form von Weißwein, 1,6 g Piracetam und Mineralwasser, Placebo und Mineralwasser bzw. Placebo und die bereits angeführte Alkoholmenge. Die Studie wurde als Doppelblindversuch durchgeführt. Es wurden im Abstand von jeweils 1 Woche 5 Versuche durchgeführt, der erste Versuchstag diente dazu, die Teilnehmer mit dem Versuchsaufbau vertraut zu machen. Die Versuchspersonen waren gehalten, innerhalb einer Zeitspanne von 48 Stunden vor und 24 Stunden nach Versuchsbeginn auf den Genuss von Kaffee und alkoholischen Getränken zu verzichten. Die letzte Nahrungsaufnahme war 12 Stunden vor Versuchsbeginn erlaubt.

3.2.1 Schlafmittel

OSTERWALDER und SCHMID prüften 1973 den Einfluss eines Hypnotikums auf die Fahrtauglichkeit mit und ohne Alkoholbelastung [32]. Von einer ähnlichen Untersuchung berichten 1974 HELMER et al. [40].

3.2.2 Psychopharmaka

TAEUBER et al. berichteten 1976 von Untersuchungen über Wechselwirkungen zwischen einem Psychopharmakon (Nomifensin) und Alkohol [45].

LUTZE, GELBKE und SCHMIDT untersuchten 1979 an 65 Personen die Auswirkung der kombinierten Einnahme von Alkohol und Diazepam auf die Leistungsfähigkeit [55].

MALLACH et al. beschrieben 1982 Untersuchungen zur Prüfung von Kombinationswirkungen zwischen Trazodon, einem Psychopharmakon mit antidepressiver, anxiolytischer und psychomotorisch dämpfender Wirkung und Alkohol [66]. Die 45 Versuchspersonen (männlich, überwiegend Studenten, Alter zwischen 19 und 32 Jahren [MW 24,2 Jahre]) waren in unterschiedlichem Maße alkoholgewöhnt, und hatten sich schriftlich verpflichtet, in den letzten 12 Stunden vor dem Trinkversuch weder Arzneimittel noch Alkohol noch anregende Mittel zu sich zu nehmen. Versuchsablauf: Alkohol und Trazodon wurden gleichzeitig als orale Einmalgabe zu Beginn des Versuchs verabreicht. Folgende Abstufungen wurden gewählt: kein Alkohol, 0,6 g und 1,25 g Alkohol/kg Körpergewicht, kein Trazodon (Placebo) und 25 mg bzw. 50 mg Trazodon. Daraus ergeben sich 9 Kombinationsmöglichkeiten, konkret 9 Zellen, besetzt jeweils mit 5 Versuchspersonen. Die Alko-

holgabe erfolgte in Form von kohlehydratfreiem Wodka, der in jedem Versuch mit Mineralwasser auf ein konstantes Volumen von 0,5 l aufgefüllt wurde. Die alkoholfreie Gruppe erhielt 0,5 l Mineralwasser. Die Trazodongabe erfolgte im Doppelblindverfahren: Um Aufschluss über den Verlauf der Blutalkoholkurven zu erhalten, wurden am Versuchstag und am Tag danach 10 Blutproben genommen: jeweils vor Versuchsbeginn und ca. 24 Stunden danach je eine Blutprobe, ferner zunächst alle 30 Minuten nach Trinkbeginn und später (nach 2 Stunden) jede Stunde bis 6 Stunden nach Trinkbeginn. Zur psychophysischen Leistungsprüfung wurden kurz vor dem Versuch sowie 1 Stunde und 4 Stunden danach das Wiener Reaktionsgerät und das Wiener Determinationsgerät eingesetzt.

HERBERG untersuchte 1993 den Einfluss eines Kava-Spezialextrakts (Anwendung bei Ängsten und Unruhezuständen) in Kombination mit Alkohol auf sicherheitsrelevante Leistungsparameter [90]. Getestet wurden 20 Probanden bei einer BAK von 0,5 ‰. (Ziel-BAK berechnet gem. Watson [Sekt]). Eine Kontrollgruppe von ebenfalls 20 Personen erhielt ein Placebo und ebenfalls Sekt. Der Altersbereich lag zwischen 18 und 60 Jahren, je zur Hälfte Männer und Frauen. Auswahlkriterien für die Versuchspersonen waren: unauffällig nach Anamnese, Grunduntersuchung, Ruhe-EKG, Lungenfunktionsprüfung und Routine-Laborwerten. Ausgeschlossen wurden Probanden bei akuten und chronischen Erkrankungen, Missbrauch von Alkohol, Einnahme von weiteren Medikamenten oder Drogen, mangelnder Kooperationsfähigkeit oder -bereitschaft. Getestet wurden die optische Orientierung, die motorische Koordination, das Konzentrations- und Reaktionsvermögen, die Vigilanz und die Stresstoleranz mit dem computergestützten Wiener Testsystem WTS 90.

3.2.3 Beta-Blocker

GRÜNER et al. untersuchten 1984, ob es durch Metoprolol zu einer beschleunigten Alkoholelimination kommt [71]. 20 nahrungs- und alkoholnüchterne Probanden im Alter zwischen 20 und 73 Jahren tranken Whisky (Alkoholbelastung 1,0 g pro kg Körpergewicht). Eine halbe Stunde nach Trinkende wurde in randomisierter Zuteilung 100 mg Metoprolol bzw. ein Placebo peroral aufgenommen.

Dieselben Autoren untersuchten 1986 die Eliminationskinetik von Alkohol nach Gabe von Metoprolol in der frühen und späten Eliminationsphase [80]. 10 nahrungs- und alkoholnüchterne männliche gesunde Versuchspersonen tranken im Anschluss eines standardisierten Abendessens (20 bis 22 Uhr) von 22 bis 1 Uhr Alkohol ad libitum. Sechs Stunden nach Trinkende wurde das Metoprolol bzw. ein Placebo verabreicht. In einer weiteren Versuchsreihe wurde die Alkoholbelastung begrenzt auf 1,5 g/kg Körpergewicht, die Trinkzeit betrug nur 1 Stunde. Die Medikamentengabe erfolgte eine halbe Stunde nach Trinkende.

DITTMANN et al. berichteten 1985 über die Alkoholelimination unter Einfluss anderer häufig verordneter Beta-Blocker wie Pindolol, Propranolol und Atenolol [78]. Nachdem durch eine internistisch-kardiologische Untersuchung der Versuchspersonen sichergestellt worden war, dass eine Beta-Blockertherapie unschädlich sein würde, nahmen 4 weibliche und 7 männliche gesunde junge Versuchspersonen 1 g Alkohol/kg Körpergewicht in Form von Wodka, mit kohlenensäurehaltiger Limonade verdünnt, zu sich. Bei Trinkbeginn wurde eine Standardmahlzeit aus drei halben belegten Brötchen eingenommen. Mit Trinkende (nach 40 Minuten) erfolgten in halbstündlichen Abständen bis 300 Minuten nach Trinkbe-

ginn Blutentnahmen. In 4 weiteren Versuchsdurchgängen bei gleichen Trinkbedingungen erhielten die Versuchspersonen dann einen der Beta-Blocker oder ein Placebo.

3.2.4 Alkohol-Entwöhnungsmittel und „Promille-Killer“

BERG et al. befassten sich 1970 mit der Wirkung von ANTABUS [15].

BESSERER untersuchte 1971 die Wirksamkeit des „Alkoholgegenmittels“ SOBARO [20]. SCHELLMANN, REINHARDT und LÖSER berichten 1979 von Untersuchungen zum Verlauf der Blutalkoholkurve nach Gabe eines Fructose-Ascorbinsäuregemisches [53].

GERLING und PRIBILLA berichteten 1986 über Trinkversuche mit dem sibirischen Wurzelextrakt Eleutherokokkus und dem Kräuterbitter Gallexier, die beide den Blutalkoholspiegel senken sollen [81]. 7 freiwillige gesunde Versuchspersonen (2 weiblich, 5 männlich, Alter zwischen 23 und 57 Jahren) wurden zunächst mit 1 g Alkohol pro kg Körpergewicht in Form von 40-%igem Wodka, mit kohlenensäurehaltiger Limonade verdünnt, belastet (Trinkzeit 40 Minuten). Unmittelbar vor Trinkbeginn nach einer Nahrungskarenz von 4-5 Stunden nahmen die Versuchspersonen eine Standardmahlzeit bestehend aus 2 belegten Brötchen ein. Zehn Minuten nach Trinkende beginnend wurde Blut in jeweils halbstündigen Abständen bis 5 Stunden nach Trinkbeginn entnommen. Parallel zu den Blutentnahmen wurden Atemalkoholkonzentrationen bestimmt. Im 2. Abschnitt des Versuches erhielten alle Testpersonen für 7 Tage Eleutherokokkus-Kapseln. Es wurde täglich 1 Kapsel vor den Hauptmahlzeiten eingenommen. Am 4. sowie am 8. Tag wurden weitere Trinkversuche mit gleichen Versuchsbedingungen durchgeführt. In einer 3. Versuchsphase erhielten die Probanden 5 Tage lang das Präparat Gallexier. Danach wurde wieder der Trinkversuch durchgeführt.

SCHMIDT et al. untersuchten 1995 die Wirksamkeit des „Promille-Killers“ PARTY PLUS [95]. Untersucht wurden nur 2 Probanden, eine weibliche und eine männliche Versuchspersonen. Die Alkoholdosis betrug jeweils 60 g, was beim Mann zu einer BAK von 0,71 ‰, bei der Frau zu einer BAK von 1,15 ‰ führte. Die Applikation erfolgte als alkoholische Lösung, zu trinken innerhalb von 30 Minuten. Vorher mussten die Versuchspersonen 330 ml des Getränks PARTY PLUS trinken, im Placebo-Versuch 330 ml Selterswasser. Es wurden 8 Blutproben entnommen. Vor dem Versuch war eine Nahrungskarenz von 5 Stunden gefordert.

Eine aktuellere Untersuchung von MÜBHOFF et al. befasste sich 2007 mit dem „Promille-Killer“ BREAK DOWN [118]. Es wurden 2 Gruppen mit je 7 freiwilligen Probanden im Alter zwischen 22 und 36 Jahren untersucht. Alle Probanden waren durchschnittlich alkoholtolerant und organisch gesund. Getrunken wurde Orangensaft mit Wodka (Dosis von 1 g/kg Körpergewicht) in max. 1 Stunde. Vor Versuchsbeginn musste eine 3 bis 4-stündige Nahrungskarenz eingehalten werden. Während der insgesamt 6-stündigen Versuchsdauer wurden erst nach Abschluss der Resorption (2 Stunden nach Trinkende) 1 bis 2 belegte Brötchen gereicht. Bei der Versuchsgruppe wurde ab einer Stunde nach Trinkende 1 Flasche BREAK DOWN (0,25 l) getrunken, die Kontrollgruppe nahm die gleiche Menge Mineralwasser zu sich. Bei Trinkbeginn und alle halbe Stunde wurden Blutproben über 6 Stunden hinweg entnommen.

TATSCHNER, PATZELT und LANG [102] berichteten 1997 über Untersuchungen zum Alkoholabbau nach peroraler Gabe von Fructose- und Glucose-Lösungen. Anhand dreier Trinkversuche (nur mit Wein, Wein und Fructoselimonade, Wein und Glucoselösung) wollten

die Autoren untersuchen, ob sich durch die Zucker der Alkoholabbau beschleunigt. An den Versuchen nahmen 8 Personen (3 Frauen, 5 Männer) im Alter zwischen 23 und 27 Jahren teil. Die Frauen wurden mit einer Alkoholdosis von 0,86 g/kg Körpergewicht, die Männer mit einer Dosis von 1,0 g/kg belastet. Die Trinkzeit betrug 1 Stunde. Das Trinken fand in geselliger Runde statt; während der Trinkzeit durften 2 belegte Brötchen gegessen werden.

4. Alkoholselbsterfahrungs-Versuche/Versuche im Rahmen der Verkehrspädagogik

Ziel dieser Versuche ist es, den Teilnehmern einen Eindruck davon zu verschaffen, wie sie sich nach Genuss einer bestimmten Menge alkoholischer Getränke fühlen, welche objektive BAK zu diesem Zeitpunkt feststellbar ist, und welche psychophysischen und psychomotorischen Leistungsveränderungen zu beobachten sind.

ZUSCHLAG und JACOBSHAGEN stellten 1978 die vom TÜV Hannover in Zusammenarbeit mit dem Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr e.V. durchgeführten Trinkversuche dar [50]. In einer 2-stündigen Trinkphase konnten die Teilnehmer Bier und Spirituosen in beliebiger Menge zu sich nehmen. Sie wurden außerdem vom Versuchsleiter animiert, einmal „einen über den Durst zu trinken“. Die Atmosphäre war locker, es bestand Gelegenheit zur Unterhaltung und zum Skatspiel. Es wurden die AAK und am Ende auch die BAK gemessen. Anschließend wurde noch ein Fragebogen über subjektive Beurteilungen der Teilnehmer verteilt.

SEIDL et al. untersuchten 1996 die Güte der Selbsteinschätzung der BAK [98]. Die Versuchspersonen waren 20 gesunde, durchschnittlich alkoholgewöhnte Männer. Diese tranken innerhalb von 1,5 bis 2 Stunden mindestens 1 g Alkohol pro kg Körpergewicht. Es gab 2 Gruppen: bei Gruppe 1 lag die letzte Nahrungsaufnahme 3 Stunden vor Trinkbeginn, auch während des Trinkversuchs und bis eine halbe Stunde danach durften die Teilnehmer dieser Gruppe keine Nahrung zu sich nehmen. Die 2. Gruppe erhielt Butterbrezeln in beliebiger Menge während des Versuchs zum Verzehr. Vom Beginn bis zum Ende des Trinkversuchs wurde die BAK mehrfach mit einem Alkomat gemessen. Zur Kontrolle wurden jeweils 2 Blutproben entnommen, die erste 25 Minuten nach Trinkende, die zweite bei Versuchsende, im Mittel 220 Minuten nach Trinkbeginn. Alle Teilnehmer mussten die Höhe ihrer BAK schätzen, einmal während der Resorptionsphase und dann während der Eliminationsphase, sowie zu ihrer Fahrtüchtigkeit Stellung nehmen.

KUNKEL [77] beschrieb 1985 Trinkversuche, die Aufschluss über das Trinkverhalten sozial Alkohol Konsumierender geben sollten. Im Trinkversuch sollte eine Realsituation hergestellt werden, und zwar eine „feuchtfröhliche“ Runde in einer „Straußwirtschaft“. An diesem Trinkversuch nahmen 11 Personen (7 Männer, 4 Frauen) teil. Bei Trinkzeiten zwischen 3 und 4 Stunden wurden von den Männern 4 bis 7 Gläser Wein ($\approx 0,2$ l) getrunken, von den Frauen dagegen 3 bis 5 Gläser. Die Blutalkoholkonzentrationen lagen zwischen 0,29 und 0,77 ‰. Die Teilnehmer waren nicht bereit, mehr als die konsumierte Menge Alkohol zu trinken.

In neuester Zeit wurde von LINDEMEYER und ROST ein Alkoholpräventionsprogramm („Lieber schlau als blau“ – für Jugendliche) für Schulen entwickelt, das 2013 in einem großen Trinkexperiment mit 725 Schüler/innen der 9. und 10. Klasse getestet wurde mit Genehmigung des brandenburgischen Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport. Vor dem Test wurde Häufigkeit und Menge des Alkoholkonsums sowie die Häufigkeit des Binge

Drinking in den letzten 90 Tagen erfragt. Schüler, die noch nie in ihrem Leben Alkohol getrunken hatten, nahmen an dem Test ebenso nicht teil wie Schüler, deren Eltern eine Teilnahme am Trinktest abgelehnt haben. Mit jedem Schüler wurde besprochen, welchen und wie viel Alkohol er während des Trinkversuchs trinken würde. Es wurden auch Höchstgrenzen vereinbart [126]. Der Trinkversuch wurde außerhalb der Schulzeit an einem „sicheren“ Ort durchgeführt. Die Teilnehmer/innen maßen ihre erreichte AAK, überprüften die Auswirkungen auf ihre kognitive Leistungsfähigkeit mittels eines Konzentrationstests unter Alkohol und verglichen die Auswirkung des Alkohols auf ihre emotionale Befindlichkeit und ihr Sozialverhalten (es werden kurze Videoaufnahmen gemacht) mit ihren diesbezüglichen Erwartungen.

5. Alkoholmessverfahren (AAK, BAK)

SCHMUTTE et al. verglichen 1973 Atem- und Blutalkoholkonzentrationen nach körperlicher Belastung und besonderer Atemtechnik (Hyperventilation) [31].

TEIGE et al. untersuchten 1974 BAK-Unterschiede bei gleichzeitiger Blutabnahme aus den korrespondierenden Venen des rechten und linken Arms [35].

LOOS und HEIFER berichteten 1979 über den zeitlichen Verlauf von AAK und BAK [54].

Der Frage, ob die Atemalkohol-Messung durch Aceton beeinflusst werden kann, gingen MEBS, GERCHOW und SCHMIDT 1984 nach [72]. Aceton findet sich besonders bei Diabetikern in der Atemluft.

PENNERS und BILZER beschrieben 1987 Trinkversuche, die belegen, dass die Atemalkoholkonzentrationen durch Aufstoßen von alkoholhaltiger Atemluft verfälscht werden können [83].

WITTIG et al. [108] führten 2000 zur Frage der Beeinflussung des BAK/AAK-Quotienten durch verschiedene Umgebungstemperaturen Trinkversuche mit 10 freiwilligen Probanden (5 Frauen und 5 Männer) im Alter von 24 bis 31 Jahren durch. Sie erhielten nach Anlage eines venösen Zugangs am Unterarm jeweils 0,8 g Alkohol/kg Körpergewicht in Form handelsüblicher Getränke. Die Trinkzeit war auf 10 Minuten begrenzt. Die Blutentnahmen erfolgten immer zwischen den beiden Atemproben mit dem Dräger ALCOTEST 7110, so dass die Zeitgleichheit von Atem- und Blutprobe gegeben war. Die Messungen erfolgten in den ersten 2 Stunden nach Trinkende in Intervallen von 10 Minuten und wurden danach in 30-minütigem Abstand bis zum völligen Abbau des Alkohols fortgeführt. Dieselben Probanden absolvierten die Trinkversuche unter sonst identischen Bedingungen bei jeweils 2 verschiedenen Umgebungstemperaturen (15 bis 18 °C bzw. 25 bis 29 °C).

KÖHLER [109] verglich ebenfalls im Jahr 2000 AAK- und BAK-Messung mit dem Dräger-ALCOTEST 7110 MK III EVIDENTIAL. Bei 341 Teilnehmern wurden eine simultane AAK- und BAK-Messung durchgeführt. Das Alter der Teilnehmer lag zwischen 19 und 72 Jahren mit einem Medianwert von 27 Jahren. Versuchsdesign: Die Teilnehmer konnten Art und Menge der alkoholischen Getränke frei wählen. In der Regel wurde etwa 30 Minuten nach Trinkbeginn gegessen (warmes Essen, Käse, Brot). Während des Essens wurde weiter Alkohol getrunken. Die Auswahl der Probanden erfolgte zufällig und unerwartet. Vor Testbeginn stand jede Person in einem Kontrollraum für mind. 15 Minuten unter Aufsicht. In dieser Zeit fand kein Konsum von Nahrung oder Getränken statt, auch das Rauchen war gem. Gebrauchsanweisung des Geräteherstellers untersagt. Die Rahmenbedin-

gungen der geselligen Trinkversuche bildeten reale Trinksituationen ab, wie sie z. B. auch in Gaststätten vorzufinden sind.

SCHUFF et al. [111] berichteten 2002 über durch Hypo- und Hyperventilation beeinflussbare Faktoren der Atemalkoholkonzentration. An den Versuchen nahmen 11 gesunde alkoholgewohnte Probanden teil, 4 Frauen und 7 Männer im Alter von 25 bis 53 Jahren. Jeweils 6 Probanden unterzogen sich in wechselnder Gruppierung 3 verschiedenen Teilversuchen. Mit der 1. Versuchsanordnung sollte der Einfluss von Hypo- bzw. Hyperventilation untersucht werden. Es wurde mit 3 unterschiedlichen Alkoholkonzentrationen getestet, und zwar ca. 0,4 mg/l, 0,3 mg/l bzw. 0,2 mg/l. Zu Beginn der sich anschließenden Messphase wurden 3 AAK-Messungen ohne atemtechnische Beeinflussung durchgeführt. Danach erfolgten abwechselnd je 2 Messungen nach Hypo- bzw. nach Hyperventilation. Hierbei wurden die Probanden aufgefordert, unmittelbar vor der Atemprobe 30 Sekunden den Atem anzuhalten bzw. 30 Sekunden schnell und tief hechelnd zu atmen. In der 2. Versuchsanordnung sollte überprüft werden, ob die AAK-Abweichungen nach Hypo- bzw. Hyperventilation ausschließlich durch Temperaturveränderungen der Expirationsluft erklärbar sind. Durch Hypoventilation steigt die Atemtemperatur etwas an, nach Hyperventilation dagegen sinkt die Atemtemperatur. In einer 3. Versuchsanordnung wurde der Einfluss der alveolären Kontaktzeit überprüft. Da die alveoläre Kontaktzeit für die Diffusionsvorgänge durch eine unterschiedliche Zeitdauer der Hyperventilation nicht beeinflussbar ist, wurden die Versuche auf Messungen nach unterschiedlich langer Hypoventilation beschränkt. Die Zeit, in der der Atem anzuhalten war, wurde von 10 Sekunden in 10-Sekunden-Schritten auf 50 Sekunden ausgedehnt.

JACHAU et al. untersuchten 2007 an 5 Versuchspersonen (2 Frauen und 3 Männer, Alter 23 bis 63 Jahren) mögliche Manipulationen von AAK-Messwerten durch Atemvarianten in der Vortestphase [116]. Die Versuchspersonen gaben an, körperlich gesund zu sein. Anamnestic fanden sich keinerlei Hinweise auf eine Störung der Lungenfunktion durch Asthma oder andere Erkrankungen des Respirationssystems. Bodyplethysmografisch und spirometrisch waren keine krankhaften Befunde festzustellen. Die Probanden waren in unterschiedlichem Maße alkoholgewohnt und standen nicht unter Einfluss von Arzneimitteln. Versuchsablauf: Die Probanden erschienen nach häuslichem Frühstück im Institut und erhielten 1,0 g Alkohol/kg Körpergewicht in Form von begleitstofffreiem Alkohol (70 Vol. %) in Orangensaft ad libitum. Als Trinkzeit wurde 10 Minuten vorgegeben. 20 Minuten nach Trinkende erfolgte die erste AAK-Messung, was anschließend alternierend im 15-minütigen Rhythmus fortgesetzt wurde. Vor der Abgabe der 1. Atemprobe sollte aus ruhiger Atemmittellage heraus ein einmaliges tiefes Ausatmen mit anschließendem Einatmen, vor der Abgabe der 2. Atemprobe aus ruhiger Atemmittellage nur ein tiefes Einatmen erfolgen.

ITEN und WÜST [120] berichteten 2009 über Trinkversuche mit dem Lion Alcometer 500. An der Studie nahmen 185 Freiwillige (152 Männer, 33 Frauen, Alter 16 bis 77 Jahre) teil, verteilt auf 8 verschiedene Veranstaltungen. Die Probanden konnten soviel Alkohol konsumieren, wie sie wollten, mussten diesen allerdings bezahlen. Getränkearten und Trinkzeitintervalle waren frei wählbar. Die Versuchsanordnung simulierte somit ein wirklichkeitsnahes gesellschaftliches Szenario. Andererseits widerspiegelt die Studie ideale Bedingungen bezüglich Räumen, Temperaturen, Geräten und Mitwirken der Probanden. Die Probanden konnten den Zeitpunkt selbst wählen, wann sie die Untersuchungsatterie

durchlaufen wollten, durften vorher aber während mindestens 20 Minuten keinen Alkohol mehr konsumieren und waren verpflichtet, während dieser Zeit eine Mundspülung mit Wasser durchzuführen. Die eigentliche Versuchsserie dauerte 5 Minuten, umfasste zuerst eine Serie von 2 Atemalkoholmessungen, dann eine Blutentnahme und schließlich nochmals eine Serie von 2 Atemalkoholmessungen.

SCHUFF et al. [110] stellten 2002 Untersuchungen zum Quotienten BAK/AAK in der Resorptionsphase an. Der Ablauf der Trinkversuche war standardisiert und von einer Ethik-Kommission genehmigt worden. Die 38 weiblichen und 70 männlichen Versuchspersonen, die zwischen 20 und 63 Jahren alt waren, erhielten jeweils eine Alkoholmenge um 0,5 bis 0,6 g/kg Körpergewicht. Sie konnten zwischen Bier, Wein, Sekt und hochprozentigen Alkoholika wählen. Als Trinkzeit standen maximal 20 Minuten zur Verfügung. 20 Minuten nach Trinkende konnte die 1. und etwa 2-3 Minuten später die 2. Atemprobe abgegeben werden; zwischen den beiden Atemproben wurde Blut entnommen.

HEIFER [65] untersuchte 1982 die Differenz zwischen Atem- und Blutalkoholkonzentration in der Anflutungsphase an 25 Versuchspersonen. Diese nahmen nach 4-stündiger Nahrungskarenz einmal innerhalb von 90 Minuten, ein anderes Mal innerhalb von 10 Minuten 1 g Alkohol/kg Körpergewicht zu sich. Atemalkoholtests wurden alle 20 Minuten nach Trinkbeginn durchgeführt bis 240 Minuten nach Trinkbeginn, ebenso oft wurden Blutproben entnommen.

Derselbe Autor untersuchte 1995 mit Mitarbeitern den zeitlichen Verlauf der Atem- und Blutalkoholkonzentration bei Störungen der Lungenfunktion [94]. Die Versuchspersonen waren 24 Patienten mit diversen Lungenerkrankungen und als Kontrollgruppe 8 lungengesunde Personen. Im Trinkversuch wurde in 30 Minuten möglichst gleichmäßig 0,5 g Alkohol/kg Körpergewicht in Form von Wodka getrunken. Die AAK und BAK wurden unmittelbar vor Trinkbeginn sowie 45 und 60 Minuten und dann jede halbe Stunde bis 3 Stunden nach Trinkbeginn gemessen.

CLASING et al. [59] stellten 1981 Untersuchungen zum Verlauf der Atemalkoholkurve mit dem Alcotest IR 7010 bei nur 2 gesunden männlichen Versuchspersonen an. Gemessen wurde ab 15 Minuten nach Trinkende alle 2 Minuten bis 300 Minuten nach Trinkende.

6. Versuchsbedingungen – Gemeinsamkeiten und Unterschiede

6.1 Gestaltung der Versuche

Es gab bei etlichen Trinktests den Versuch der realitätsnahen Gestaltung, indem eine lebensnahe Atmosphäre geschaffen wurde durch Aktivitäten wie Tanzen, Kartenspielen, Fernsehen, Musik und Kerzenlicht ([14]; [18]; [73]; [119]). Rauchen war gestattet [20]. Zum Teil wurden auch die Partner bzw. Partnerinnen der Probanden mit einbezogen [71], in einigen Fällen fungierte der Moderator sogar als Animateur ([97]; [99]), in einem Fall wurden sogar zur Animation humorvolle Filmausschnitte mit Trinkszenen gezeigt [119]. Bei weiteren Trinktests wurde versucht, eine „feuchtfröhliche“ Runde in einer „Straußwirtschaft“ nachzuahmen [76] oder die Atmosphäre einer Gaststätte zu schaffen [109].

Bei anderen Versuchen wurde mehr für eine entspannte Atmosphäre gesorgt: Die Versuchspersonen lagen auf einer Liege ([44]; [73]), oder sie sollten ruhig in ihren Sesseln sitzen [5], in der Resorptionsphase sollten sie Gespräche führen oder illustrierte Zeitschriften lesen [52].

STEIGLEDER und WILLE [4] sind der Auffassung, dass gleiche Vorbedingungen entscheidende Voraussetzungen für eine exakte Versuchsdurchführung darstellen. Aus diesem Grund waren ihre Probanden für eine gewisse Zeit kaserniert. Bei den üblichen ambulanten Trinkversuchen können diese Vorbedingungen wie eventuell am Vorabend der Versuche genossener Alkohol, Art, Menge und Zeitpunkt der letzten Nahrungsaufnahme vor dem Versuch natürlich nicht kontrolliert werden.

6.2. Die Probanden

Die Probanden waren vielfach junge Menschen, häufig Studenten. Oft wurde betont, dass nur gesunde Personen an dem Trinkversuch teilnehmen, wobei in der Regel die Eigenangaben der Versuchspersonen mitgeteilt wurden. Auch wurde nur selten definiert, was unter Gesundheit verstanden wurde. Nur gelegentlich wurden die Versuchspersonen einer allgemein-medizinischen Untersuchung unter Einschluss einer gezielten Anamneseerhebung und der Bestimmung einschlägiger Laborparameter unterzogen [115]. Probanden mit Lebererkrankungen oder Erkrankungen, die die Testwerte verfälschen könnten, wurden ausgeschlossen, desgleichen schwangere Frauen. Bei der Messung der AAK ist es zudem wichtig, dass die Versuchspersonen nicht lungenkrank sind, da sich die Beeinflussbarkeit des Ausatmungsvorgangs sich erheblich auf die Messwerte auswirkt [116, S. 11].

Wie alkoholgewöhnt waren die Probanden? In der Regel verließ man sich auf Aussagen der Teilnehmer an dem Trinktest, ob sie Erfahrung mit Alkohol hatten oder nicht, bzw. in welchem Maße sie alkoholgewöhnt waren. Nur in wenigen Fällen wurde die wöchentliche Trinkmenge, das Trinken in der Woche und am Wochenende sowie die Häufigkeit größerer Trinkmengen erfragt als Maß für die Alkoholgewöhnung. In keinem Fall wurde im Vorfeld ein Trinktagebuch geführt. Nach KUNKEL [77] sind erhebliche Zweifel an der Vertrauenswürdigkeit eigener Angaben zum Trinkverhalten angebracht, da vor allem bei höherem Alkoholkonsum die Neigung bestehe, einen zu niedrigen Alkoholkonsum anzugeben. Außerdem: wer misst und protokolliert schon seine Trinkmengen? HARFORD et al. (1976, zit. nach KUNKEL) verglichen die Angaben zum Alkoholkonsum bei einer bestimmten Trinkgelegenheit in einem Gasthaus, die nach 3-4 Tagen gemacht wurden, mit Kontrollwerten aus der Beobachtung dieser Trinkgelegenheit. 96 Personen wurden gefragt, nur 46 konnten sich an die genaue Anzahl der Trinkeinheiten erinnern, 26 irrten sich um 1 Einheit, 13 irrten sich um 2-3 Einheiten und 11 konnten sich überhaupt nicht mehr erinnern. Angaben über die Vorerfahrung mit Alkohol beruhen also im Allgemeinen auf mehr oder minder ungenauen Schätzungen des eigenen Alkoholkonsums.

6.3 Nüchternheit: alkoholnüchtern vs. nahrungsnüchtern

Die Probanden sollen zum Trinktest alkoholnüchtern erscheinen. Dabei gibt es unterschiedliche Vorgaben, wie lange der letzte Alkoholkonsum zurückliegen muss. Die Alkoholkarenz beträgt maximal 48 Stunden [82], mindestens 18 Stunden [76], des Öfteren 24 Stunden ([59]; [60]; [92]). Manchmal heißt es: „am Versuchstag kein Alkohol“ oder: „letzter Alkohol am Vorabend des Versuchstages“ [52].

Nahrungsnüchtern – auch hier gibt es unterschiedliche Handhabungen: Maximal eine Nahrungskarenz von 20 Stunden [2], sonst alle möglichen Vorgaben (3 bis 18 Stunden). Des Öfteren aber auch ein leichtes Frühstück oder ein Imbiss oder Essen unmittelbar vor dem Versuch oder 1 bis 2 Stunden vor dem Versuch, gelegentlich ein standardisiertes Früh-

stück, d. h. für alle das gleiche Frühstück, die gleiche Menge an Nahrungsbestandteilen (z. B. 2 belegte Brote) oder die gleiche Kalorienanzahl. In keiner Untersuchung wurde allerdings berücksichtigt, dass die Probanden unterschiedlich groß und schwer sind, also z. B. je nach Gewicht eine andere Kalorienmenge erhalten.

Essen während des Trinkversuchs: Bei etlichen Trinkversuchen wurde auch während des Trinkens gegessen, gelegentlich auch nach dem Trinken. In den Versuchen von ZENTGRAF et al. ([119]; [124]) wurden durch zwei unterschiedliche Essensangebote während des Trinkens in Verbindung mit unterschiedlichen Alkoholika zwei verschiedene Trinkstile ermöglicht (russischer und deutscher Trinkstil).

6.4 Alkoholmengen und Trinkzeiten, Trinkmodi

Die Alkoholmengen in den Versuchen variierten, je nach zu untersuchendem Alkoholisierungsgrad. Wenn die Auswirkungen niedriger Blutalkoholkonzentrationen getestet wurden (als niedrigste BAK wurde meistens bei den Versuchen zur Analyse der Alkoholkwirkung eine BAK von 0,4 oder 0,5 ‰ gewählt), waren die Alkoholmengen naturgemäß sehr gering. Das Minimum lag bei 0,3 g Alkohol/kg Körpergewicht bei einer Untersuchung über die Dauer der Resorptionszeit bei verschiedenen Alkoholbelastungen [91]. Das Maximum wurde in dem Versuch von ZINK und REINHARDT [73] mit einer Alkoholmenge von 5,8 g/kg Körpergewicht erreicht, allerdings waren die Trinkzeiten auch sehr lang (bis 10 Stunden). In den meisten Fällen wurden die Versuche mit geringen oder mittleren Alkoholmengen von 0,5 bis 1,2 g Alkohol/kg Körpergewicht durchgeführt, häufig mit 1 g Alkohol/kg Körpergewicht, oder es wurde eine BAK von 0,5 ‰ oder 1 ‰ oder eine dazwischen angestrebt. Es wurde aber nicht begründet, warum gerade mit diesen bestimmten Alkoholmengen bzw. mit dieser bestimmten BAK getestet wurde.

Die Trinkzeiten waren sehr unterschiedlich lang – je nach Versuchsbedingung und Zielrichtung des Trinkversuchs. Auch bei den Versuchen, die der Selbsterfahrung dienten, hing es davon ab, ob eine bestimmte BAK erreicht werden sollte oder ob es den Probanden freigestellt war, wie viel sie trinken wollten. In dem ersten Fall wurde nur eine bestimmte Alkoholmenge – errechnet aus dem Körpergewicht der Versuchsperson – angeboten, die Trinkzeit fiel dann entsprechend geringer aus. Wenn die Trinkmenge dem Probanden freigestellt war, dann betrug die Trinkzeit 2 Stunden [50], manchmal 3 [124] oder auch 4 Stunden ([34]; [80]; [119]), gelegentlich auch bis zu 10 Stunden [73].

Trinkmodus: In vielen Trinkversuchen wurde auf einen gleichmäßigen Konsum der alkoholischen Getränke hingewirkt, um eine gleichmäßige, auch mit den anderen Probanden vergleichbare Anflutung des Alkohols zu erreichen.

Beeinflussung der Trinkmengen durch die Trinkbedingungen: Gelegentlich wurde vom Versuchsleiter zum Trinken animiert, auch zum exzessiven Trinken; durch Schaffen einer bestimmten, dem Trinken förderlichen Atmosphäre (Kneipenstimmung, Musik, Anwesenheit von Freundinnen bzw. Freunden, „feucht-fröhliche Runde“ usw.) wurde das Trinkverhalten beeinflusst, so dass von einigen mehr getrunken wurde als sie in einer anderen, nüchternen Umgebung trinken würden. Ziel der Animation war herauszufinden, wie viel Alkohol überhaupt unter bestimmten Bedingungen getrunken werden kann.

6.5 Tageszeit des Trinkversuchs

Die Trinkversuche fanden meistens morgens oder abends (ungefähr gleich häufig) statt, seltener mittags oder am frühen Nachmittag. Nach LÖTTERLE et al. [86] erfolgt bei mittel-

gradig alkoholgewohnten Personen morgens eine signifikant schnellere Aufnahme des Alkohols in das Blut und daraus resultiert dann morgens eine höhere maximale BAK als abends. Die Wahl der Tageszeit bei den beschriebenen Trinkversuchen wurde aber nicht begründet. Gab es mehrere Versuche an verschiedenen Tagen, wurde aber darauf geachtet, dass die Trinkversuche zur gleichen Tageszeit durchgeführt wurden.

6.6 BAK- (AAK-) Messung

Zeitpunkt und Anzahl der Blutentnahmen: sofort nach Trinkende oder bis zu 45 Minuten nach Trinkende; Abstände zwischen den Messungen: zunächst kürzer, oft alle 15 Minuten (um einen genauen Kurvenverlauf zu erhalten), oder alle 30 Minuten, später dann länger, meistens jede Stunde; Zahl der Messungen: 1-31.

In den letzten Jahren gab es vermehrt AAK-Messungen. Mit ihnen werden die Alkoholkonzentrationen häufiger als durch Blutentnahmen gemessen, oft alle 15 Minuten, im Extrem alle 2 Minuten [59].

Übereinstimmend war bei fast allen Versuchen eine sehr gründliche Auswertung der Messergebnisse. Fast immer wurden die Bestimmungen mehrfach gemacht und daraus wurde dann ein Mittelwert errechnet, außerdem wurden bei der Bestimmung der BAK verschiedene Methoden verwendet.

Bei den AAK-Messungen in der Vergangenheit wurde festgestellt, dass sie manipuliert werden könnten. Auch zeigte der Faktor AAK/BAK eine zu große Variabilität infolge der Heterogenität der Probanden hinsichtlich Alter, Geschlecht, Körpermasse, Größe, Vitalkapazität, Atemtechnik oder Körpertemperatur ([116]; [120]; [109]; [111]). Mittlerweile wurden aber mit dem Träger EVIDENTIAL 7110 und seinem Nachfolgemodell Dräger-ALCOTEST 9510 DE die AAK-Messgeräte so verbessert, dass sich die Messwerte nicht mehr so leicht manipulieren lassen. Auch der Einfluss der Atemtechnik wurde reduziert, ebenso die Abhängigkeit von der Temperatur. Es bleiben aber nach MÜBHOFF immer noch Probleme beim Konvertieren von AAK- in BAK-Werte [127].

6.7 Gemeinsamkeiten bei den Bedingungen

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die experimentellen Rahmenbedingungen mitgeteilt wurden, in der Regel allerdings ohne dass die genaue Ausgestaltung der jeweiligen Experimente inhaltlich begründet wurde.

Übereinstimmend wurde bei fast allen Versuchen eine sehr gründliche, fast immer mehrfache Bestimmung der jeweiligen Blutalkoholkonzentration vorgenommen.

Auch achteten die Versuchsleiter darauf, dass der Alkohol gleichmäßig und nicht zu schnell getrunken wurde.

Getestet wurde vorwiegend mit geringen (bis 0,5 ‰) und mittleren Alkoholmengen (bis 1,2 ‰), wobei die gewählte Alkoholbelastung nicht begründet wurde. Es kann nur vermutet werden, dass die Versuchspersonen nicht zu stark mit Alkohol belastet werden sollten und bei nicht alkoholgewohnten Personen Übelkeit und Erbrechen vermieden werden sollte. Es wurde auch nicht begründet, warum z. B. in einer Studie eine Alkoholbelastung von 1 g/kg Körpergewicht gewählt wurde, bei derselben Fragestellung in einer anderen Studie dagegen nur eine Alkoholbelastung von 0,7 g.

Bei etlichen Versuchen wurde die Schaffung einer der realen Lebenswelt angenäherte Atmosphäre angestrebt, z. B. mit freier Wahl der Getränke, längeren Trinkzeiten und üblichen Trinkorten.

Die Vorerfahrung der Versuchspersonen mit Alkohol wurde, wenn überhaupt, nicht sehr gründlich ermittelt. Diese Problematik wird sich grundsätzlich nicht lösen lassen; durch den Einsatz von längerfristig geführten Trinktagebüchern im Vorfeld eines Trinktests, durch Bestimmung entsprechender Laborparameter (Blutuntersuchung: Gamma-GT, GOT, GPT, MCV, CDT bzw. Haarprobe: 3 cm analysiert auf EtG, 7-30 pg/ml spricht für moderaten Alkoholkonsum in den letzten 3 Monaten), durch Befragung von Bezugspersonen und/oder durch Fragebögen zur Selbstauskunft, die sowohl in nüchternem als auch alkoholisiertem Zustand ausgefüllt werden sollten, ließe sich zumindest eine bessere Einschätzung erreichen.

Große Unterschiede gab es bei der Behandlung der Nahrungsnüchternheit, auch wie lang der Zeitraum der Alkoholkarenz vor dem Trinkversuch sein sollte, wurde unterschiedlich gesehen.

Dass es relativ wenige Gemeinsamkeiten bei den Versuchen gab, lag natürlich einmal an den unterschiedlichen Fragestellungen. Aber welche Bedingungen gewählt wurden, erscheint z.T. willkürlich. Diese nicht unbedingt notwendige, von der Fragestellung her nicht gerechtfertigte Unterschiedlichkeit der Bedingungen erschwert naturgemäß die Vergleichbarkeit der Versuche. Es wäre wünschenswert für künftige Trinkversuche, wenn es einheitlichere Vorgehensweisen gäbe.

Zusammenfassung

In diesem Review wurden 127 Publikationen aus deutschsprachigen Zeitschriften aus der Zeit von 1958 bis 2014 ausgewertet. Es wurden Versuche zum Verlauf der Blutalkoholkurve, zu Begleitstoffen, zur Alkoholwirkung, zum Zusammenwirken von einzelnen Stoffen mit Alkohol, Alkohol-Selbsterfahrungs-Versuche und Versuche zu den Messverfahren beschrieben. Wegen der Fülle des Materials wurden frühere Trinkversuche kurz dargestellt, die Experimente ab 1980 dagegen ausführlicher beschrieben. Ziel des Reviews war, Standards für Trinktests festzulegen und zu eruieren, ob bei den vielen publizierten Trinkversuchen eine gemeinsame Grundstruktur gefunden werden konnte. Dies war allerdings nur in Teilaspekten möglich.

Schlüsselwörter

Review – Trinktests – Trinkversuche – Versuchsbedingungen – Standards

Summary

This review analyzes 127 publications from journals written in German language between 1958 and 2014, mostly from the German journal "Blutalkohol". Experiments are described which examine the course of the blood alcohol curve, the congeners of alcohol, the psychological and physiological effects of alcohol drinking and the combination of several substances with alcohol. Further experiments are described which analyze alcohol self-experience and the exact measurement of the blood and breath alcohol concentration. Because of the multitude of drinking tests the experiments before 1980 are only presented shortly whereas the newer experiments are described in greater details. The aim of this review was to search for a common structure and equal conditions within all those experiments, but this structure was detected only partly, and the test conditions were seldom the same.

Keywords

review – drinking tests – drinking experiments – test conditions – standards

Literaturverzeichnis

Abk.: BA Blutalkohol
DZgM Deutsche Zeitschrift für gerichtliche Medizin
ZVS Zeitschrift für Verkehrssicherheit

- [1] Robljek-Priversek T (1958) Die Differenz tatsächlicher und nach Widmark theoretisch errechneter Blutalkoholkurve. DZgM 46, S. 740-743
- [2] Willner K, Kretschmar R (1963) Die Veränderung des Verteilungsfaktors „r“ nach akuten Körperwasserverlusten. BA 2, S. 99-107
- [3] Krauland W, Mallach HJ, Gossow H, Freudenberg K (1964) Über die Abhängigkeit der BAK von Trinkmenge, Alter, Gewicht und Nahrungskarenz. BA 2, S. 293-320
- [4] Steigleder E, Wille R (1964) Sind situationsnachahmende Trinkversuche sinnvoll? BA 2, S. 489-503
- [5] Grüner O, Federlin C (1965) Über den Verlauf der Blutalkoholkurve nach Coffeingaben. BA 3, S. 188-199
- [6] Mallach HJ (1966) Über den Verlauf der Blutalkoholkurve nach Biergenuß. BA 3, S. 308-319
- [7] Arbab-Zadeh A (1966) Experimentelle Untersuchungen über die Verarbeitung von Umweltimpulsen nach Alkoholgenuß und Erörterung strafrechtlicher Konsequenzen. BA 3, S. 319-326
- [8] Freudenberg K, Mallach HJ (1966) Bemerkungen über die Konstanten c_0 und r von Widmark. BA 3, S. 372-380
- [9] Jarosch K (1967) Die Schmerzempfindung unter Alkoholeinfluss. BA 4, S. 140-150
- [10] Walther G, Pierach C-A (1967) Alkoholverträglichkeit bei einer seltenen Nebennierenerkrankung. BA 3, S. 277-282
- [11] Grüner O, Ludwig O, Bauch G (1968) Über den Verlauf der Blutalkoholkurve nach Nikotingenuß. BA 5, S. 254-263
- [12] Luff K (1969) Über die Einwirkung des Alkohols auf den Energieumsatz. BA 6, S. 195-201
- [13] Schweitzer H (1970) Die visuelle Wahrnehmung bei Gabe von Carbamazepin in Kombination mit Alkohol. BA 7, S. 371-381
- [14] Brinkmann B, Naeve W, Eichen R, Rehner M (1970) Pylorustonos und Resorptionsgeschwindigkeit von getrunkenem Äthylalkohol. BA 7, S. 358-367
- [15] Berg S, Ditt J, Koszinowski U, Leonhardt F (1970) Alkohol und Aminstoffwechsel. BA 7, S. 161-174
- [16] Honegger H, Kampschulte R, Klein H (1970) Störung der Sehschärfe für bewegte Objekte durch Alkohol. BA 7, S. 31-44
- [17] Mangelsdorf R, Witschel H, Schwerd W (1970) Schlußtrunk und psychomotorische Leistungsfähigkeit. BA 7, S. 103-111
- [18] Naeve W, Brinkmann B (1971) Blutalkoholspiegel und Trunkenheitsgrad nach „Sturztrunk“. BA 8, S. 42-52
- [19] Springer E (1971) Über den Verlauf von Blutalkoholkurven nach Weingenuß. BA 8, S. 84-94
- [20] Besserer K, Springer E (1971) Zur Wirksamkeit des „Alkoholgegenmittels“ SOBARO. BA 8, S. 122-132
- [21] Machata G, Prokop L (1971) Über Begleitsubstanzen alkoholischer Getränke im Blut. BA 8, S. 349-353
- [22] Naeve W, Koops E, Audrlický I, Brinkmann B (1971) Venö-venöse Differenzen der Blutalkoholkonzentration nach „Sturztrunk“. BA 8, S. 451-456
- [23] Brinkmann B, Koops E, Naeve W (1972) Zum Verlauf der Blutalkoholkurve in der frühen Phase nach Trinkende. BA 9, S. 94-98
- [24] Strasser H (1972) Über die Dynamik der Alkoholwirkung auf eine psycho-motorische Trackingleistung in der Resorptions- bzw. Übergangsphase. BA 9, S. 112-122
- [25] Reinhardt G, Zink P (1972) Veränderungen des subjektiven Befindens durch Alkohol. BA 9, S. 129-135
- [26] Springer E (1972) Blutalkoholkurven nach Gabe von wässrigen Alkohollösungen verschiedener Konzentrationen. BA 9, S. 198-206
- [27] Zink P, Reinhardt G (1972) Über die Ermittlung der Tatzeit-BAK bei noch nicht abgeschlossener Resorption. BA 9, S. 353-370
- [28] Staak M, Springer E, Schoor P (1972) Experimentelle Untersuchungen über objektiv messbare Wirkungen niedriger Blutalkoholkonzentrationen im Doppelblindversuch. BA 9, S. 441-450
- [29] Wilhelmi F, Lindner H-J, Audrlický I (1972) Untersuchungen über das Sehen in der Dämmerung nach Alkoholaufnahme. BA 9, S. 473-485
- [30] Staak M, Springer E, Schoor P (1973) Experimentelle Untersuchungen über die subjektiv registrierbare Wirkung niedriger Blutalkoholkonzentrationen im Doppelblindversuch. BA 10, S. 17-24
- [31] Schmutte P, Stromeyer H, Naeve W (1973) Vergleichende Untersuchungen von Atem- und Blutalkoholkonzentrationen nach körperlicher Belastung und besonderer Atemtechnik (Hyperventilation). BA 10, S. 34-42
- [32] Osterwalder C, Schmid P (1973) Prüfung des Einflusses eines Hypnotikums auf die Fahrtauglichkeit mit und ohne Alkoholbelastung. BA 10, S. 80-95
- [33] Heppner M (1973) Verlaufsuntersuchungen über den alkoholbedingten Leistungsabfall in einem Bereich von 0,5 -1,15 ‰ mit einem Fahrsimulator. BA 10, S. 166-176

- [34] Naeve W (1973) Untersuchungen unter lebensnahen Bedingungen über den Verlauf der Blutalkoholkurve in den ersten 90 Minuten nach Trinkende. BA 10, S. 366-370
- [35] Teige K, Niermeyer H, Gerlach D, Bohn G, Brauer G (1974) Unterschiede der Blutalkoholkonzentration bei gleichzeitiger, quasi-kontinuierlicher Blutabnahme aus korrespondierenden Venen des rechten und linken Armes. BA 11, S. 29-39
- [36] Joachim H, Friedrich G, Ullmann H (1974) Untersuchungen über den Einfluß des Erbrechen auf die Blutalkoholkurve mittels einer kontinuierlichen Blutalkoholbestimmung. BA 11, S. 88-99
- [37] Prokop L., Machata G (1974) Höhere Alkohole und Äthanolwirkung beim Menschen. BA 11, S. 80-87
- [38] Lewrenz H, Berghaus G, Dotzauer G (1974) Alkoholfahrten auf dem VW-Simulator. BA 11, S. 104-122
- [39] Naeve W, Schmid C, Brinkmann B, Janssen W (1974) Zur Alkoholwirkung in der Resorptionsphase mit Blutalkohol-Maximum-Werten von ca. 0,7 bis 1,0 ‰. BA 11, S. 145-154
- [40] Helmer R, Wegner H, Krafft I (1974) Experimentelle Untersuchungen zur Fahrtüchtigkeit nach Einnahme eines bromhaltigen Schlafmittels sowie nach gleichzeitigem Alkoholgenuß. BA 11, S. 385-391
- [41] Schneider V, Jahnke R (1975) Augeninnendruck unter Alkoholbelastung. BA 12, S. 13-23
- [42] Staak M, Springer E, Bader H, Feller I (1975) Experimentelle Untersuchungen über qualitativ und quantitativ erfäßbare Änderungen der psychophysischen Leistungsfähigkeit bei Blutalkoholkonzentrationen zwischen 0,7 und 0,8 ‰. BA 12, S. 43-52
- [43] Grüner O, Jaehn R (1975) Die Aufmerksamkeitsablenkung bei Alkoholeinfluß. BA 12, S. 382-388
- [44] Joachim H (1976) Das Verhalten des Orbicularis-oculi-Reflexes in den verschiedenen Phasen der Alkoholisierung. BA 13, S. 111-131
- [45] Taeuber K, Rupp W, Brettel H-F, Gammel G, Bender R (1976) Untersuchungen über Wechselwirkungen zwischen einem Psychopharmakon (Nomifensin) und Alkohol. BA 13, S. 171-184
- [46] Staak M, Eysselein G (1976) Experimentelle Untersuchungen über Veränderungen des Reaktionsverhaltens bei niedrigen Blutalkoholkonzentrationen. BA 13, S. 187-208
- [47] Heifer U (1976) Untersuchungen zur Rückrechnung der Blutalkoholkonzentration nach „normalem Trinkverlauf“. BA 13, S. 305-313
- [48] Gerchow J (1976) Über den Einfluß der kleinen Alkoholdosen auf die Verkehrssicherheit unter besonderer Berücksichtigung der Ergebnisse des sog. Wolfsburger Versuches. BA 13, S. 341-357
- [49] Staak M, Pietsch R (1976) Untersuchungen des Reaktionsverhaltens und der subjektiven Erwartungshaltung im Alkohol-Placebo-Versuch. BA 13, S. 377-388
- [50] Zuschlag B, Jakobshagen W (1978) Trinkversuche im Rahmen der Verkehrspädagogik. ZVS 24, S. 155-162
- [51] Raff G, Staak M, Schubring G (1978) Zur Methodik der Objektivierung von alkoholbedingten Stimmungsänderungen. BA 15, S. 241-251
- [52] Lutze J, Schacher E (1979) Zur Reaktionszeit bei niedrigen Blutalkoholwerten. BA 16, S. 49-58
- [53] Schellmann B, Reinhardt G, Löser L (1979) Untersuchungen zum Verlauf der Blutalkoholkurve nach peroraler Gabe eines Fructose-Ascorbinsäuregemisches. BA 16, S. 186-192
- [54] Loos U, Heifer U (1979) Über den zeitlichen Verlauf von Atem- und venöser Blutalkoholkonzentration und von Alkoholwirkungen. BA 16, S. 321-339
- [55] Lutze J, Gelbke H-P, Schmidt G (1979) Zur Leistungsbeeinträchtigung durch Alkohol und Diazepam. Zeitschrift für Rechtsmedizin 82, S. 327-336
- [56] Richter R, Hobi V (1979) Der Einfluss niedriger Alkoholmengen auf Psychomotorik und Aufmerksamkeit. BA 16, S. 384-394
- [57] Bonte W, Busse J (1980) Möglichkeiten einer blut- und urin-analytischen Getränkeartbestimmung. BA 17, S. 49-57
- [58] Schellmann B, Reinhardt G, Löser L (1980) Auswirkungen eines Fructose-Ascorbinsäure-Gemisches auf Reaktions- und Koordinationsleistungen unter Alkoholeinfluß. BA 17, S. 89-94
- [59] Clasing D, Brackmeyer U, Bohn G (1981) Untersuchungen zum Verlauf der Atemalkoholkurve mit dem Infrarot-Atemalkoholmeßgerät Alcotest® IR 7010. BA 18, S. 98-102
- [60] Sprung R, Frauenrath C, Rüdell E, Bonte W (1981) Einfluß der Begleitstoffe alkoholischer Getränke auf den Verlauf der Blutalkoholkonzentration. BA 18, S. 311-314
- [61] Rüdell E, Bonte W, Sprung R, Frauenrath C, Küssner H, Sellin J-H (1981) Pharmakologische Wirkungen geringer Dosen höherer aliphatischer Alkohole. BA 18, S. 315-325
- [62] Rüdell E, Bonte W, Sprung R, Frauenrath C (1981) Anflutungssymptomatik nach exzessivem Trinkverhalten. BA 18, S. 326-330
- [63] Bonte W, Rüdell E, Sprung R, Frauenrath C, Blanke E, Kupilas G, Wochnik J, Zäh G (1981) Experimentelle Untersuchungen zum Nachweis geringer Dosen höherer aliphatischer Alkohole im Blut von Versuchsteilnehmern. BA 18, S. 399-411
- [64] Thyssen H H, Brynskov J, Jansen E C (1981) Alcohol and postural imbalance. Zeitschrift für Rechtsmedizin 87, S. 257-260
- [65] Heifer U (1982) Untersuchungen zur Differenz zwischen Atem- und Blutalkoholkonzentration in der Anflutungsphase. BA 19, S. 29-37

- [66] Mallach H-J, Schäffer A, Schenzle D, Dietz K (1982) Untersuchungen zur Prüfung von Kombinationswirkungen zwischen Trazodon und Alkohol. BA 19, S. 211-228
- [67] Grüner O, Bilzer N (1982) Blut-Methanol-Konzentrationen nach Genuß von Wodka. BA 19, S. 459-464
- [68] Mattern R, Bösche J, Birk K, Hårdle W (1983) Experimentelle Untersuchungen zum Verlauf der Alkoholkurve in der späten Eliminationsphase. Fortschritte der Rechtsmedizin. Festschrift für Georg Schmidt, Heidelberg: Springer, S. 238-243
- [69] Schoknecht G (1983) Reaktionszeitmessungen bei Trinkversuchen. BA 20, S. 390-398
- [70] Urban R, Tutsch-Bauer E (1984) Begleitstoffanalyse nach Genuß von Fruchtsäften mit und ohne Zusatz von Äthylalkohol. BA 21, S. 65-70
- [71] Grüner O, Penners B-M, Bilzer N, Kirch W (1984) Zur Frage einer beschleunigten Alkoholelimination durch Metoprolol (Beloc[®], Lopresor[®]). BA 21, S. 168-174
- [72] Mebs D, Gerchow J, Schmidt K (1984) Beeinträchtigung der Atemalkohol-Messung durch Aceton. BA 21, S. 193-198
- [73] Zink P, Reinhardt G (1984) Der Verlauf der Blutalkoholkurve bei großen Trinkmengen. BA 21, S. 422-442
- [74] Bilzer N, Penners B-M (1985) Zur Frage der Abbau- und Ausscheidungsgeschwindigkeit der Begleitstoffe Propanol-1 und Isobutanol nach Genuß von Whisky der Marke „Chivas Regal“. BA 22, S. 140-145
- [75] Bilzer N, Penners B-M, Grüner O (1985) Untersuchungen über den Konzentrationsverlauf der Begleitstoffe Propanol-1 und Isobutanol im Blut nach Genuß von Übersee-Rum („Captain Morgan“). BA 22, S. 146-151
- [76] Schmidt V, Oehmichen M (1985) Alkoholkinetik und Konstitutionstypen unter besonderer Berücksichtigung ihrer Beeinflussung durch Nahrungsaufnahme. BA 22, S. 224-232
- [77] Kunkel E (1985) Angaben zum Trinkverhalten, soziales Trinken und Blutalkoholkonzentration. BA 22, S. 341-356
- [78] Dittmann V, Pribilla O, Wagner T (1985) Äthanolelimination beim Menschen unter Einfluß häufig verordneter β -Rezeptorenblocker. BA 22, S. 364-370
- [79] Schuster R, Schewe G, Wenzlitschke S, Zehner D (1985) Über den Verlauf der Blutalkoholkurve nach dem Genuß von Bier und Weinbrand zusammen mit „alkoholfreiem“ Bier. BA 22, S. 304-320
- [80] Grüner O, Kirch W, Bilzer N, Penners B-M (1986) Die Eliminationskinetik von Äthanol nach Gabe von Metoprolol in der frühen und späten Eliminationsphase. BA 23, S. 28-34
- [81] Gerling, I, Pribilla O (1986) Atem- und Blutalkoholkonzentration nach Einnahme von Eleutherokokkus und Gallexier[®] BA 23, S. 400-406
- [82] Badian M, Brettel HF, Malerczyk V, Ostrowski J, Sittig W (1987) Untersuchungen zur Kombination von Alkohol und Piracetam. BA 24, S. 333-340
- [83] Penners B-M, Bilzer N (1987) Aufstoßen (Eruktion) und Atemalkoholkonzentration. BA 24, S. 172-177
- [84] Ulrich L, Cramer Y, Zink P (1987) Die Berücksichtigung individueller Parameter bei der Errechnung des Blutalkoholgehaltes aus der Trinkmenge. BA 24, S. 192-198
- [85] Hein, P M, Vock R (1989) Alkoholtrinkversuche mit über 60 Jahre alten männlichen Personen. BA 26, S. 98-105
- [86] Lötterle J, Husslein E-M, Bolt J, Wirtz P-M (1989) Tageszeitliche Unterschiede der Alkoholresorption. BA 26, S. 369-375
- [87] Krüger H-P, Kohlen R, Diehl, M, Hüppe A (1990) Auswirkungen geringer Alkoholmengen auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit, Bericht zum Forschungsprojekt 8707, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach
- [88] Lutz F-U, Rahn R, Taupp W (1991) Wirkung niedriger Blutalkoholkonzentrationen in Abhängigkeit von der Tageszeit. BA 28, S. 235-242
- [89] Neuteboom W, Vis AA (1991) Die Wirkung von Bier mit geringem Alkoholgehalt auf die Blutalkoholkonzentration. BA 28, S. 393-396
- [90] Herberg K-W (1993) Zum Einfluss von KAVA-Spezialextrakt WS 1490 in Kombination mit Ethylalkohol auf sicherheitsrelevante Leistungsparameter. BA 30, S. 96-105
- [91] Kühnholz B, Kaatsch HJ, Thomsen H, Nguyen D (1993) Zur Dauer der Resorptionszeit bei einer Ethanolbelastung von 0,3, 0,5 und 0,8 g Alkohol pro kg Körpergewicht in 30 Minuten. BA 30, S. 158-165
- [92] Graw M, Haffner H-T, Klawitter W, Moosmayer A, Wehner H-D (1993) Die Ethanol-Konzentrationsabfallraten nach oraler und nach parenteraler Ethanolapplikation. BA 30, S. 334-343
- [93] Kronsbein H, Oehmichen M, Kömpf D (1994) Wirkung niedriger Alkoholkonzentrationen auf sakkadische Augenbewegungen. BA 31, S. 57-75
- [94] Heifer U, Loos U, Klaes D, Schyma C (1995) Zeitlicher Verlauf der Atem- und Blutalkoholkonzentration bei Störungen der Lungenfunktion. BA 32, S. 218-224
- [95] Schmidt V, Rescheleit T, Oehmichen M, Schneble H (1995) Alter Wein in neuem Schlauch: Der „Promille-Killer“ PARTY-PLUS. BA 32, S. 241-253
- [96] Schmitt G, Skopp G, Aderjan R, Mattern R (1995) Begleitstoffanalyse eines Trinkversuchs bei außergewöhnlich hoher Alkoholbelastung. BA 32, S. 337-343

- [97] Schröter A, Sopp M, Brettel H-F. (1995) Trinkversuche zur Rückrechnung bei langen Rückrechnungszeiten. BA 32, S. 344-352
- [98] Seidl S, Scheller M, Reinhardt G (1996) Selbsteinschätzung der Höhe der BAK bei akuter Alkoholisierung. BA 33, S. 23-30
- [99] Bartl G, Lager F, Domesle L (1996) Testleistungen bei Minderalkoholisierung. BA 33, S. 1-16
- [100] Lockemann U, Püschel K (1997) Veränderungen straßenverkehrsrelevanter vestibulärer Reaktionen bei 0,4 Promille und bei 0,8 Promille Blutalkoholkonzentration. BA 34, S. 241-259
- [101] Seidl S, Alt A, König B, Reinhardt G (1997) Berechnung eines individuellen Widmark-Faktors durch Messung des Körperwassergehaltes und des Blutwassergehaltes. BA 34, S. 396-404
- [102] Tatschner T, Patzelt D, Lang C. (1998) Untersuchungen zum Ethanolabbau nach peroraler Gabe von Fructose- und Glucoselösungen. BA 35, S. 19-24
- [103] Bartl G, Brandstätter C, Hosemann A, Reitter C (1998) Blickbewegungen und Reaktionen von Fahrern bei sog. Minderalkoholisierung. BA 35, S. 124-138
- [104] Stroheck-Kühner P, Thieme C M (1998) Alkoholinduzierte Wahrnehmungsstörungen im Gesichtsfeld: Effekte und Artefakte. BA 35, S. 183-194
- [105] Alt A, Jensen U, Seidl S (1998) Berechnung der Blutalkoholkonzentration aus Trinkmengenangaben unter Berücksichtigung individueller Parameter bei Frauen. BA 35, S. 275-304
- [106] Stroheck-Kühner P (1998) Alkoholinduzierte Aufmerksamkeitsstörungen: Auswirkungen von Alkoholgewöhnung und Aktivierung. BA 35, S. 434-446
- [107] Schmidt V, Lautenschläger C, Weise M, Heide S, Sannemüller U, Stiller D, Trübner K (1999) STOPAL®: Ein weiterer wirkungsloser „Promille-Killer“. BA 36, S. 73-83
- [108] Wittig H, Schmidt U, Jachau K, Römhild W, Krause D (2000) Beeinflussung des BAK/AAK-Quotienten durch verschiedene Umgebungstemperaturen. BA 37, S. 30-38
- [109] Köhler H, Beike J, Abdin L, Brinkmann B (2000) Fehlerhafte Atemalkoholmessung? Eine Massenstudie mit dem ALcotEST 7110 MK III EVIDENTIAL. BA 37, S. 286-292
- [110] Schuff A, Riepert T, Erkens M, Weirich V, Graß H, Iffland R (2002) Untersuchungen zum Quotienten BAK/AAK in der Resorptionsphase und dessen Bedeutung für die Wartezeit bei der Atemalkoholmessung. BA 39, S. 145-153
- [111] Schuff A, Dettling A, Jeske A, Zappe H A, Graw M, Haffner H-T (2002) Atemtemperatur und alveoläre Kontaktzeit – durch Hypo- und Hyperventilation beeinflussbare Faktoren der Atemalkoholkonzentration. BA 39, S. 244-251
- [112] Grütters G, Reichelt J A, Ritz-Timme S, Thome M, Kaatsch H J (2003) Beeinträchtigung der Sicherheit im Schiffsverkehr durch Alkohol. Einfluss auf das Visuelle System. Ophthalmologie 100, S. 391-395
- [113] Reichelt J A, Grütters G, Ritz-Timme S, Grütters M, Kaatsch H J (2003) Beeinträchtigung der Sicherheit im Schiffsverkehr durch Alkohol. Pupillographie und Augenbewegungsmessung. Ophthalmologie 100, S. 396-401
- [114] Käferstein H, Sticht G, Lenartz D, Sturm V, Sabatowski R, Rothschild M A (2006) Begleitalkohol- und Ethylglucuronidbestimmungen nach einer stündlichen Alkoholbelastung von 1,8 g/kg mit Ouzo. BA 43, S. 73-80
- [115] Dettling A, Fischer F, Böhler S, Ulrichs F, Schuff A, Skopp G, v. Meyer L, Graw M, Haffner H-T (2006) Grundlagen der Pharmakokinetik des Ethanols anhand von Atemalkoholkonzentrationen Teil I: Anflutung und Gipfelkonzentrationen. BA 43, S. 257-268
- [116] Jachau K, Wittig H, Krause D (2007) Zur Manipulation von AAK-Messwerten durch physiologische Atemvarianten in der Vortestphase. BA 44, S. 9-13
- [117] Schuff A, Dettling A, Haffner H-T (2007) Verzögerte Alkoholresorption bei Übelkeit und Erbrechen. BA 44, S. 73-77
- [118] Mußhoff F, Preuss J, Thierauf A, Madea B (2007) Der Promille-Killer „Break Down“. BA 44, S. 78-86
- [119] Zentgraf M, Schildmeier A, Rappat M (2007) „Da haben wir Flasche ausgetrunken“ – Zum Unterschied osteuropäischer und mitteleuropäischer Trinkkultur unter Bezugnahme auf die erreichte Alkoholisierung anlässlich eines Trinkversuches (Deutsch-Russischer Trinkversuch). BA 44, S. 124-143
- [120] Iten P X, Wüst S (2009) Trinkversuche mit dem Lion Alcolmeter® 500 – Atemalkohol versus Blutalkohol. BA 46, S. 380-393
- [121] Dettling A, Cakeljic D, Gut T, Haffner HT (2010) Änderungen der taktilen Wahrnehmung unter Alkoholeinfluss. BA 47, S. 377-382
- [122] Anders J, Krause T, Dapp U, Rösler A, Anders S, Püschel K (2012) Blutalkohol und messbare Auswirkungen auf das Gangbild. BA 49, S. 65-73
- [123] Thierauf A, Große-Perdekamp M, Auwärter V (2012) Maximale Blutalkoholkonzentration nach forciertem Konsum von alkoholfreiem Bier. Rechtsmedizin 22, S. 244-247
- [124] Zentgraf M, Kollra H-G, Heinemann A, Seifert H, Püschel K, Brieler P (2012) Blutalkoholkonzentration und Trinkkultur – Ergebnisse eines deutsch-russischen Trinktests. BA 49, S. 7-19

-
- [125] Heinrich C (2014) Untersuchungen der rhythmischen Struktur von Sprache unter Alkoholeinfluss. Dissertation, München, Ludwig-Maximilians-Universität München 2014
- [126] Lindenmeyer J, Hanewinkel R, Morgenstern M (2014) Evaluation des Alkoholpräventionsprogramms „Lieber schlau als blau – für Jugendliche“: Ergebnisse einer kontrollierten Studie. *Sucht* 60, S. 269-277
- [127] Mußhoff F (2014) Blutalkoholbestimmung – Beweissicherheit und Gleichbehandlung im Strafverfahren. *BA 51*, S. 305-320

Anschrift für die Verfasser

Dipl.-Psych. Dipl.-Biol. Hans-Günter Kollra
Verkehrspsychologisches Beratungs- und Schulungszentrum e.V.
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
Email:kollra@ifs-seminare.de

Richter BGH i. R., Karlsruhe¹⁾
Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Düsseldorf²⁾

KURT RÜDIGER MAATZ¹⁾, THOMAS DALDRUP²⁾, NONA MINDIASHVILI²⁾,
STEFANIE RITZ-TIMME²⁾, BENNO HARTUNG²⁾

Radfahren unter Cannabiseinfluss Ein Meilenstein der Fahrsicherheitsforschung

Cycling under the influence of cannabis A cornerstone of driving safety research

Einleitung

Zweifellos gehört Cannabis zu den am weitesten verbreiteten Drogen und steht wohl auch in Deutschland nach der „Volksdroge“ Alkohol, wenn auch mit einigem Abstand, an zweiter Stelle. Diese Prävalenz gilt – und zwar mit steigender Tendenz – gerade für die Gruppe der Jungerwachsenen im Alter zwischen 18 und 25 Jahren, mithin gerade in der Altersstufe, die eine hohe Signifikanz in der Unfallbilanz im Straßenverkehr aufweist¹⁾.

Während eine Alkoholisierung, schon wegen des typischen Alkoholgeruchs in der Atemluft und wegen ebenfalls typischer und allgemein bekannter körperlicher und geistiger Auffälligkeiten, für die eingesetzten Polizeibeamten regelmäßig schon beim ersten Zugriff erkennbar ist – etwa auch bei sog. anlasslosen Verkehrskontrollen –, ist dies – auch angesichts der mitunter nur unzureichenden Schulung der Polizei – bei Kontrollen nach Drogenkonsum nicht immer der Fall.

Das von der BAST²⁾ durchgeführte DRUID-Projekt³⁾ hatte unter anderem zum Ziel, das Dunkelfeld von Fahrzeuglenkern zu erhellen, die ihr Fahrzeug unter dem Einfluss psychotroper Substanzen führen. Hierzu wurden in 13 europäischen Ländern Proben von etwa 50.000 zufällig ausgewählten, unauffälligen Fahrzeuglenkern gewonnen. Zusätzlich wurden Proben von 3.600 schwerverletzten und 1.300 tödlich verunfallten Fahrzeuglenkern analysiert. Die am häufigsten festgestellte psychotrope Substanz war bei den unauffälligen Fahrzeuglenkern der Alkohol (durchschnittliche Prävalenz: 3,48 %), insbesondere in den südeuropäischen Ländern. In den nordeuropäischen Ländern wurden dafür häufiger Arzneimittel und illegale Drogen festgestellt. Die osteuropäischen Länder zeigten insgesamt niedrigere Prävalenzen für Alkohol, illegale Drogen und Medikamente. Cannabis war die bei den unauffälligen Fahrzeuglenkern am häufigsten festgestellte illegale Substanz (durchschnittliche Prävalenz: 1,32 %), gefolgt von Kokain (durchschnittliche Prävalenz: 0,42 %). Während z. B. Arzneimittel in erster Linie bei älteren, weiblichen Fahrzeugführern nachgewiesen wurden, wurde Cannabis in erster Linie bei jungen Männern entdeckt.

¹⁾Nach der jüngsten Verkehrsunfallstatistik (Stand Juli 2015) betrug im ersten Halbjahr 2015 der Anteil der alkoholbedingt an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten (= 6.931) das ungefähr 8-fache der Zahl der Unfallbeteiligten unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel (= 887); destatis Fachserie 8 Reihe 7, 07/2015 S. 40

²⁾Bundesanstalt für Straßenwesen

³⁾BAST: DRUID – Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines BA 2012, 23 ff.

http://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_7_4_3.pdf?__blob=publicationFile

Bei den schwerverletzten und getöteten Fahrzeugführern wurde am häufigsten der Einfluss von Alkohol festgestellt (je nach Land zwischen 15 und 40 %). Der Nachweis von Cannabis variierte ebenfalls erheblich und lag zwischen 1 und 10 % (Litauen bzw. Belgien); dabei ist zu beachten, dass teilweise ein Mischkonsum vorlag.

Als Risiko-Grenzwert für Cannabis wurde eine THC-Konzentration von 3,8 ng/ml (Blutserum) für Fahrzeugführer vorgeschlagen, was einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 ‰ entsprechen soll. In Anbetracht der von der BASt erhobenen Daten erscheint es daher umso wichtiger, den Einfluss von Drogen im Straßenverkehr weiter zu klären. Dem standen bislang hierzulande vor allem rechtliche und ethische Bedenken entgegen, die es nach weithin übereinstimmender Auffassung der maßgeblichen Instanzen von vornherein nicht zuließen, für Fahrversuche Personen gezielt – illegale – Drogen konsumieren zu lassen.

In dieser Hinsicht ist in der bisherigen Forschung zum Thema „Fahrsicherheit und Drogen“ ein grundlegender Durchbruch erzielt worden: Erstmals konnte in Deutschland – mit Billigung der Ethikkommission – eine Studie zu den Auswirkungen von Drogenkonsum auf die Fahrsicherheit im Realversuch durchgeführt werden, d. h. unter Beteiligung von Cannabis gewöhnten Probanden, die – freiwillig – in mehreren Phasen Cannabiszigaretten (Joints) rauchten und entsprechend intoxikiert mit dem Fahrrad einen definierten Parcours durchfahren mussten.

Die vom Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf durchgeführte Studie folgte im Wesentlichen der von ihnen vorangehend durchgeführten Untersuchungen zur Fahrsicherheit alkoholisierter Radfahrer^{4,5,6,7}), um ggf. einen Vergleich zur Fahrsicherheit unter Alkoholeinfluss ziehen zu können. Doch anders als dort, wo es konkret um die Frage ging, ob der durch die Rechtsprechung für eine **Strafbarkeit** nach § 316 StGB definierte „geltende“ Grenzwert sog. „absoluter“ Fahrsicherheit von gegenwärtig 1,6 ‰ – aus rechts- bzw. verkehrsmedizinischer Sicht – Bestand haben kann, war nunmehr die Fragestellung beim Radfahren unter Cannabiseinfluss „offen“. Denn zwar besteht nach § 24a Abs. 2 StVG ein bußgeldbewehrtes Verbot, im Straßenverkehr ein **Kraftfahrzeug** unter der **Wirkung** eines der in der Anlage zu dieser Vorschrift aufgeführten Stoffe zu führen und ist die Frage, wann in diesem Sinne von einer „Wirkung“ auszugehen ist, letztlich – jedenfalls für die Rechtsprechung – durch die Entscheidung des BVerfG⁸) geklärt. Demgegenüber existieren aber für Drogen i. e. S. nach wie vor generell keine anerkannten strafbegründenden Grenzwerte in Form konkreter Blut-Wirkstoff-Konzentrationen.

Einigkeit besteht nur insoweit, dass sich (auch) Cannabis im Blut durch die psychoaktive Wirkung von THC nachteilig auf die Fahrsicherheit auswirken kann. Keine Einig-

⁴) Daldrup et al. BA Heft 52/2015 S. 1 ff.; Maatz et al. DAR Heft 1/2015 S. 3 ff.; Hartung/Maatz NJW-aktuell Heft 13/2015 S. 14

⁵) Hartung B et al.: Regarding the fitness to ride a bicycle under the acute influence of alcohol. Int J Legal Med (2015) 129(3): 471-480

⁶) Hartung B et al.: Differences between male and female cyclists' performances under the acute influence of alcohol. Int J Legal Med (2015) 129(5): 1011-1020

⁷) Hartung B et al.: The effect of alcohol hangover on the ability to ride a bicycle. Int J Legal Med (2015) 129(4): 751-8

⁸) Beschl. vom 21.12.2004 – Kammer – 1 BvR 2652/03, NJW 2005, 349; krit. dazu Maatz in BA Heft 43/2006 S. 451, 452 ff. m. zahlr. w. Nachw.

keit besteht indes, von wann, d.h. von welcher (in ng THC/ml in Blutserum ausgedrückten) Konzentration ab eine solche Beeinträchtigung denjenigen Grad erreicht, der die sichere Feststellung „absoluter“ Fahrunsicherheit begründet.

Daran hat – soweit schon vorweg – die jetzige Studie nichts geändert. Das war vielleicht auch nicht (mehr) zu erwarten, nachdem schon die vorangehende Radfahrer-Alkohol-Studie eher Zweifel an dem Konzept von Beweisgrenzwerten „absoluter“ Fahrunsicherheit nicht nur bei Radfahrern, sondern allgemein geweckt hat.

Zu den Einzelheiten der Studie, zur Auswahl der Probanden, den Konsummengen, der Anlage des Parcours und den Ergebnissen verweisen wir auf den nachfolgenden Abschnitt sowie die einschlägigen Publikationen^{9,10}).

Die Versuchsanordnung und ihre Ergebnisse

Material und Methoden

Um ggf. einen Vergleich zu den alkoholisierten Fahrradfahrern ziehen zu können, gelangten der identische Parcours und dieselben Fahrräder incl. Schutzausrüstung wie bei den Untersuchungen zum Leistungsvermögen unter Alkoholeinfluss zum Einsatz. Es erfolgten ferner dieselben (augen-)ärztlichen Untersuchungen nach jeder Testfahrt. Die Auswertung der festgestellten Auffälligkeiten erfolgte gleichfalls nach dem vorbekannten Muster.

Probanden

Es wurden 14 Probanden in die Studie eingeschlossen (12 Männer, 2 Frauen). Der Altersmedian betrug 25 Jahre, wobei das Alter zwischen 19 und 34 Jahren lag. Die Probanden mussten u. a. erfahren sein im Umgang mit Cannabis (gemäß Selbstauskunft; vgl. hierzu auch Tab. 1), ein Gesundheitszeugnis vorlegen und Fahrradfahren können.

THC-COOH	Probanden
>150 ng/ml	1 x
75-150 ng/ml	6 x
<75 ng/ml	7 x

Tab. 1: THC-COOH-Konzentrationen der 14 Probanden (Blutserum) vor Versuchsbeginn.

⁹) Hartung B et al.: Regarding the fitness to ride a bicycle under the acute influence of alcohol. Int J Legal Med (2015) 129(3): 471-480

¹⁰) Hartung B et al.: The effect of cannabis on regular cannabis consumers' ability to ride a bicycle. Int J Legal Med DOI: 10.1007/s00414-015-1307-y

Versuchsablauf

Zu Beginn erfolgte die Ermittlung der Ausgangswerte bei den (augen-)ärztlichen Untersuchungen und bei dem praktischen Fahrversuch. Jeder Proband musste zu Beginn den Parcours mindestens drei Mal durchfahren, um Habituationseffekte im Versuchsverlauf zu minimieren. Zu Beginn wurden ferner ein Alco-Test sowie ein Drogenscreening des Urins durchgeführt.

Die Joints enthielten körperegewichtsadaptierte THC-Mengen (300 µg THC pro Kilogramm Körpergewicht) und wurden nach einem festgelegten Inhalationsschema konsumiert (4 sec Inhalieren, 10 sec Luft anhalten, 15 sec Ausatmen bzw. Warten bis zum nächsten Zug). Es durften max. 3 Joints pro Proband konsumiert werden. Nach jedem Joint sowie etwa 2 Stunden nach Beendigung des letzten Joints erfolgte eine ärztliche Untersuchung, wie sie regelmäßig von Polizeivertragsärzten bei Verdacht auf Fahren unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss vorgenommen wird. Ferner erfolgte jeweils eine augenärztliche Untersuchung (u. a. zur Bestimmung der Fusionsbreite).

Ergebnisse

Vier der untersuchten vierzehn Probanden wiesen positive Konzentrationen für Amphetamin (teilweise zusätzlich auch für MDMA, sog. Ecstasy) auf. Bei zwei Probanden waren diese Konzentrationen so hoch, dass von einer Beeinflussung durch diese Substanzen ausgegangen werden musste. Die Ergebnisse mussten daher zweifach betrachtet werden: Einmal für alle untersuchten Probanden sowie einmal ohne die beiden Amphetamin-/MDMA-beeinflussten Probanden.

Selbst unter dem Einfluss hoher oder sehr hoher Cannabiskonzentrationen (vgl. Tab. 2) wurden kaum koordinative Ausfallerscheinungen festgestellt. Wenn die beiden unter Einfluss von Amphetamin/MDMA stehenden Probanden außen vor gelassen wurden, waren keine signifikanten Veränderungen des Leistungsvermögens nach dem Cannabiskonsum mehr festzustellen. Dies gilt sowohl für die praktische Fahrleistung als auch für die (augen-)ärztlichen Untersuchungen. Die geringste Fusionsbreite wurde unmittelbar nach dem Cannabiskonsum festgestellt. Der stattgehabte Cannabiskonsum konnte jedoch vergleichsweise einfacher im Rahmen der ärztlichen Untersuchung anlässlich der Blutentnahme als durch (Cannabis-assozierte) Fahrauffälligkeiten identifiziert werden.

Fahrversuche	THC
1. Fahrt (N = 14)	58 ng/ml
2. Fahrt (N = 14)	46 ng/ml
3. Fahrt (N = 10)	47 ng/ml

Tab. 2: Mittlere THC-Konzentrationen (Blutserum) der Probanden (N = Anzahl der Probanden, die die jeweilige Fahrt nach Cannabiskonsum absolviert haben; die Blutentnahmen zur Bestimmung der THC-Konzentrationen erfolgten jeweils unmittelbar nach den Fahrversuchen; zehn Probanden konsumierten drei Joints; vier Probanden konsumierten zwei Joints).

Schluss und Zusammenfassung

Eine definierte THC-Konzentration zur Feststellung einer Fahrunsicherheit kann anhand der vorliegenden Daten nicht herausgearbeitet werden. Einzelne Probanden führten ihr Fahrrad mit THC-Konzentrationen von über 100 ng/ml (Blutserum) nicht auffälliger als vor dem Konsum oder im Vergleich zu anderen Probanden vor dem Cannabiskonsum. Selbstverständlich können bestimmte, auch hier festgestellte Auffälligkeiten im Rahmen der ärztlichen Untersuchung verkehrsmedizinische Relevanz erlangen, z. B. weitgestellte Pupillen oder eine gleichgültige Stimmungslage; dies ist jedoch nicht immer notwendigerweise der Fall, so dass sich diese potenzielle Gefährdung nicht praktisch erkennen lassen muss. Die geringe Fusionsbreite im akuten Rauschzustand kann allerdings als Hinweis auf ein erhöhtes Risiko für das Sehen von Doppelbildern während der akuten Rauschwirkung verstanden werden.

Die Studie bietet in ihrem Ergebnis aber keinen Anlass, das bislang nur für das Führen von **Kraftfahrzeugen** geltende „absolute Drogenverbot“ des § 24a Abs. 2 StVG auch auf das Führen anderer, nicht motorisierter Fahrzeuge auszudehnen und damit auch drogenbeeinflusste Radfahrer von dem Ordnungswidrigkeitentatbestand zu erfassen. Ebenso wenig lässt sich aus der Studie eine erhöhte Grenzwert-Blut-Wirkstoff-Konzentration herleiten, die eine überzeugende Grundlage für einen eigenen OWi-Tatbestand für Radfahrer bilden könnte, wie er mit 1,1 Promille für Radfahrer unter Alkoholeinfluss in der Diskussion ist¹¹⁾. Die an sich „offene“ Fragestellung der Studie richtet ihren Fokus deshalb letztlich allein darauf, wann Cannabiseinfluss (bei Radfahrern) zur Fahrunsicherheit und damit zur Strafbarkeit nach § 316 StGB führt. Insoweit sind gegenüber der Studie schon allgemeine Einwände vorzusehen, die – wie auch schon gegenüber dem vorangegangenen „Fahrrad-Alkohol-Projekt“¹²⁾ – die Aussagekraft der Ergebnisse mit dem Argument in Zweifel zu ziehen versuchen, die Versuchsanordnung spiegele nicht das komplexe Geschehen wider, wie es in der realen Verkehrssituation von dem Verkehrsteilnehmer auch unvorbereitet zu bewältigen sei. Zudem seien die Anforderungen an die hier untersuchten Radfahrer nicht mit denen zu vergleichen, die an das Führen von Kraftfahrzeugen zu stellen sind, weshalb die Ergebnisse schon deshalb nicht auf letztere übertragbar seien.

Diese Einwände haben durchaus Gewicht, allerdings nur dann, wenn es überhaupt um die (generelle Möglichkeit der) Festlegung von Grenzwerten toxischer Belastung in Form definierter Blut-Wirkstoff-Konzentrationen geht, bei deren Erreichen oder Überschreiten die Fahrsicherheit in rechtlich relevanter Weise eingeschränkt oder gänzlich aufgehoben ist. Jedoch verlieren mögliche methodische Einwendungen hier an Bedeutung, weil die Studie gezeigt hat, dass über die stofftypische „Wirkung“ von Cannabis hinaus gerade jede weiter gehende Aussage über einen solchen definierbaren THC-Grenzwert ausgeschlossen ist.

Ein solcher THC-Grenzwert müsste ein Maß an allgemeiner Steigerung des Unfallrisikos widerspiegeln, das – das ist rechtlich entscheidend und liegt immer noch der Grenzwertfestsetzung „absoluter“ **alkoholbedingter** Fahrunsicherheit durch den BGH zugrunde¹³⁾ – für **ausnahmslos jeden** Konsumenten zutrifft. Die Studie bestätigt aber – am

¹¹⁾ Dazu die Empfehlung des AK III des 53. VGT 2015 sowie die zugehörigen Beiträge von Daldrup, Scheffler und Huhn (53. VGT 2015 S. XII/XIII sowie S. 103 ff.) BA Heft 2/2015 S. 72 ff., 131 ff.

¹²⁾ s.o. Fußnoten 4 - 7

¹³⁾ Für Kraftfahrer zuletzt 1,1 ‰ BGHSt 37, 89; krit. zu dem der Grenzwertrechtsprechung zugrundeliegenden Erfahrungssatz Maatz, zuletzt in BA Heft 51/2014 Suppl. S. 3, 4, 10

Beispiel THC-beeinflußter Radfahrer – letztlich den bisherigen Stand der Wissenschaft von der je inter- und intraindividuell unterschiedlichen Wirkung von Drogen am Beispiel von THC und bestätigt – wie zu ergänzen ist – auch den Stand der Rechtsprechung. Die **strafrechtliche** Ahndung einer Drogenfahrt nach § 316 StGB verlangt danach – anders als die eines bloß bußgeldbewehrten Verstoßes gegen das Drogenverbot des § 24a Abs. 2 StVG – weiterhin die Feststellung der drogenbedingten „relativen“ Fahrunsicherheit nach Maßgabe der jeweiligen Umstände des Einzelfalls. Das gilt jedenfalls de lege lata. Abhilfe könnte theoretisch der Gesetzgeber schaffen, indem er – nicht die Rechtsprechung – einen strafbegründenden Grenzwert festlegt.

Doch hat die jetzige Studie gezeigt, dass die Abhängigkeit der Pharmakodynamik vom je individuellen Konsumverhalten nicht einmal bei bestimmten hohen Blut-Wirkstoffkonzentrationen eine aussagekräftige und allgemeine Korrelation zu einem erhöhten Unfallrisiko im Straßenverkehr zulässt. Deshalb taugt – und das ist wohl das ernüchternde Ergebnis – die Blut-Wirkstoffkonzentration generell nicht zur Abgrenzung von ordnungswidrigem Verstoß gegen das „absolute“ Drogenverbot des § 24a Abs. 2 StVG und strafbarer „Trunkenheit“ im Verkehr nach § 316 StGB. Die – einst auch von mir geteilte¹⁴⁾ – Vorstellung, jedenfalls der Gesetzgeber könne – besser: dürfe – das Problem durch Einführung strafbegründender Grenzwerte lösen, hieße hiernach, hinsichtlich der Gefährlichkeit ungleiche Sachverhalte normativ „über einen Leisten zu schlagen“, und verstieße damit doch wohl gegen das verfassungsrechtliche Gleichheits- und Gerechtigkeitsgebot.

Zusammenfassung

Der Artikel befasst sich mit der juristischen Interpretation der Untersuchungen zur Fahrsicherheit von Cannabis-gewohnten Radfahrern unter Cannabiseinfluss. Hierzu wurden praktische Fahrversuche und begleitende ärztliche Untersuchungen zu Versuchsbeginn sowie nach jedem inhalativen Cannabiskonsum („Joints“) durchgeführt. Insgesamt 14 Probanden (12, Männer, 2 Frauen) mit einem Altersmedian von 25 Jahren nahmen an der Untersuchung teil. Maximal drei Joints mit körperlsgewichtsadaptiertem THC-Gehalt (300 µg THC pro Kilogramm Körpergewicht) durften konsumiert werden. Einzelne Probanden führten ihr Fahrrad mit THC-Konzentrationen von über 100 ng/ml (Blutserum) nicht auffälliger als vor dem Konsum oder im Vergleich zu anderen nicht intoxikierten Probanden. Die Untersuchung hat insofern gezeigt, dass über die stofftypische „Wirkung“ von Cannabis hinaus jede weiter gehende Aussage über einen THC-Grenzwert für Fahrradfahrer ausgeschlossen ist. Die Blut-Wirkstoffkonzentration ist generell nicht zur Abgrenzung von ordnungswidrigem Verstoß gegen das „absolute“ Drogenverbot des § 24a Abs. 2 StVG und strafbarer „Trunkenheit“ im Verkehr nach § 316 StGB geeignet.

Schlüsselwörter

Cannabis – THC – Fahrsicherheit – Fahrrad – Fahrradfahrer – CIF – Cannabis Influence Factor

Summary

The article deals with the legal interpretation of the examinations regarding regular cannabis consumers' fitness to ride a bicycle. Practical cycling trials and accompanying medical examinations were carried out at the beginning of the trials and after each inhalative cannabis consumption ("joints"). 14 test persons (12 males, 2 females) with a median age of 25 years were examined. The joints contained body weight-adapted THC (300 µg

¹⁴⁾Maatz in Kongressbericht 2005 der DGVM, Berichte der BASt – Mensch und Sicherheit – Heft 171, S. 26, 30

THC per kilogram body weight). A maximum of three joints could be consumed. Singular test subjects with THC concentrations above 100 ng/ml (blood serum) rode the bicycle not more suspicious than before the cannabis consumption or in comparison to other non intoxicated test subjects. The trials have shown that is impossible to define a THC cut-off value for the inability to ride a bicycle. In general, the concentration of a drug in blood serum is not suitable to differentiate between administrative offence (§ 24 a, StVG) and criminal offence (§ 316 StGB).

Key words

cannabis – THC – ability to ride – ability to drive – cycling – cyclist – CIF – cannabis influence factor

Danksagung

Die Studie wurde finanziell unterstützt von VEGaS e.V. (Verein zur Erforschung der Gefahren durch Drogen und andere Rauschmittel im Straßenverkehr)

Anschrift für die Verfasser

Richter am Bundesgerichtshof i. R.
Kurt Rüdiger Maatz
Grenadierstr. 1
76133 Karlsruhe
Email: ruedigermaatz@t-online.de

Zur Diskussion

Stellungnahme des Normungsarbeitskreises UK 966.2 der Deutschen Kommission Elektrotechnik, Elektronik, Informationstechnik zu den Empfehlungen des Arbeitskreises I „Moderne Messmethoden“ und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht des Verkehrsgerichtstages 2016

1. *Der Arbeitskreis fordert, den für die Anordnung der Blutprobenentnahme bestehenden Richtervorbehalt in § 81a Abs. 2 StPO zu streichen und eine originäre Anordnungskompetenz der Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft zu schaffen.*

Kommentar

Ohne Kommentar.

2. *Der Arbeitskreis stellt fest, dass in Ermangelung hinreichender wissenschaftlicher Erkenntnisse die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein ausreichendes Beweismittel zur Feststellung „absoluter“ Fahrunsicherheit im deutschen Verkehrsstrafrecht ist.*

Kommentar

Die ursprüngliche globale Formulierung, dass die Atemalkoholanalyse in Ermangelung ausreichender wissenschaftlicher Erkenntnisse gegenwärtig kein geeignetes Mittel zur Feststellung absoluter Fahruntüchtigkeit sei, wurde nach längerer Diskussion abgeschwächt, indem man sich lediglich auf die rechtliche Praxis in Deutschland beruft. Hier gibt es tatsächlich nur in wenigen Ausnahmen Gerichtsentscheidungen, bei denen das Ergebnis einer AAK über 0,55 mg/L (resp. 1,1 ‰) zu einer Verurteilung geführt hat. Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass das OLG Naumburg¹⁾ nach seiner Entscheidung bezüglich einer Nichtanerkennung eines AAK-Ergebnisses von 0,82 mg/L als Überschreitung des Grenzwertes der absoluten Fahruntüchtigkeit solche Fälle nicht mehr zur Verhandlung zugelassen hat.

Aufgrund der Ergebnisse neuer Studien mit Fahrradfahrern an den Universitäten Mainz und Düsseldorf kann jedoch festgestellt werden, dass der Zustand einer „absoluten Fahruntüchtigkeit“ selbst bei BAK-Werten um 1,5 ‰ bei einer erheblichen Anzahl von Versuchsteilnehmern nicht gegeben ist. Insofern ist zu fragen, ob der geltende BAK-Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit noch rechtlich vertreten werden kann. Siehe dazu auch Pkt. 3.1.

3. *Der Arbeitskreis fordert die Bundesregierung auf, vor dem Hintergrund vorhandener und laufender Studien zur Erforschung insbesondere nachfolgender Themen, Forschungsaufträge zu erteilen:*

¹⁾ OLG Naumburg (05.12.2000): Az.: 1 Ws 496/00, [BA 2001, 190 m. Anm. Scheffler].

3.1 Begründung eines Grenzwertes für die AAK (Atemalkoholkonzentration) zur Feststellung der „absoluten“ Fahrunsicherheit.

Kommentar

Studien zum Risiko des Fahrens unter Alkohol sind seit Jahrzehnten in der Literatur zu finden. Diese Fragestellung war in den 70er bis 90er Jahren des letzten Jahrhunderts immer wieder Gegenstand von Beiträgen auf internationalen Konferenzen, wie z. B. der International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS). Inzwischen liegen ausreichend Ergebnisse aus experimentellen und epidemiologischen Studien zum alkoholbedingten Unfallrisiko vor, wie z. B. die 2013 erschienene Meta-Studie von HARGUTT et al.²⁾. Fast alle dieser Studien basieren auf Ergebnissen von Atemalkoholmessungen. Es liegen daher bereits seit Jahren ausreichende Informationen über die Wirkungszusammenhänge vor.

Aus Deutschland sind dagegen nur wenige Feldstudien bekannt. Die hier geltenden Grenzwerte für die absolute Fahruntüchtigkeit basieren auf dem Gutachten „Alkohol bei Straftaten“ von LUNDT/JAHN³⁾ aus dem Jahr 1966, das sich u. a. auf die Ergebnisse der Grand Rapids Study⁴⁾ aus dem Jahr 1964 bezieht, die für über 11.000 Unfälle einen Zusammenhang mit der Atemalkoholkonzentration herstellte. Für die Umrechnung der AAK auf die BAK wurde dabei ein fester Faktor von 2.100:1 verwendet. Die einzige umfassende Studie der deutschen Verhältnisse wurde von KRÜGER 1994 durchgeführt; sie basiert ebenfalls auf AAK-Analysen⁵⁾.

Vergleicht man die in zahlreichen Studien festgestellte Korrelation von AAK und BAK mit der Korrelation einer dieser beiden Messgrößen mit dem Unfallrisiko, wird deutlich, dass hier die individuelle Disposition des einzelnen Verkehrsteilnehmers deutlich bestimmender für die Beurteilung des Unfallrisikos ist als eine Ableitung dieses Risikos aus dem einem der obigen Messverfahren. Aus dieser Sicht ist es daher von untergeordneter Bedeutung, in welcher Messgröße das alkoholbedingte Risiko ausgedrückt wird.

Die laufende Studie der Sächsischen Hochschule der Polizei hat zum Ziel, die Korrelation zwischen Atem- und Blutalkohol-Konzentration anhand bundesweit erhobener Daten statistisch zu erfassen. Sie entspricht im Ansatz den bereits von der Deutschen Hochschule der Polizei durchgeführten Feldstudien, deren Ergebnisse 2001 und 2006 veröffentlicht wurden. Neue Erkenntnisse zur Frage des alkoholbedingten Unfallrisikos sind hier nicht zu erwarten, da entsprechende Daten nicht erhoben werden.

²⁾ Hargutt V., Krüger H.-P., Schnabel E., Walter M. (2013): Risk estimations based on data from experimental studies, epidemiological studies and meta-analysis on driving under the influence. ICADTS 2013.

³⁾ Lundt P.V., Jahn E. (1966): Alkohol bei Verkehrsstraftaten. Gutachten des Bundesgesundheitsamtes. Kirschbaumverlag Bad Godesberg.

⁴⁾ Borkenstein R. F., Crowther, R. P., Shumate R. P., Ziel W.B., Zylman R. (1974): The role of the drinking driver in traffic accidents (the Grand Rapids Study). Steintor-Verlag, Lübeck.

⁵⁾ Krüger, H.-P., Kazenwadel, J. & Vollrath, M. (1995): Das Unfallrisiko unter Alkohol unter besonderer Berücksichtigung risikoe erhöhender Faktoren. In H.-P. Krüger (Hrsg.), Das Unfallrisiko unter Alkohol. Stuttgart: Fischer Verlag.

3.2 Möglichkeit einer Rückrechnung der AAK auf den Tatzeitpunkt.

Kommentar

Wissenschaftlich fundierte Möglichkeiten sind hierzu in mehreren deutschsprachigen sowie zahlreichen internationalen Veröffentlichungen aufgezeigt worden.^{6,7)}

Bei der Blutalkoholanalyse darf eine Rückrechnung nur dann erfolgen, wenn seit dem Trinkende bzw. dem Anhalten mehr als 2 Stunden vergangen sind. Von den Befürwortern einer beweissicheren Atemalkoholanalyse im Strafrecht ist jedoch wiederholt betont worden, dass diese nur in Fällen einer folgenlosen Trunkenheitsfahrt zur Anwendung kommen soll, bei welcher der Betroffene vom Zeitpunkt des Anhaltens bis zur Messung auf der Wache ständig unter Kontrolle steht. Der hierfür erforderliche Zeitraum liegt in der Regel unter 30 Minuten. Von daher besteht objektiv keine Notwendigkeit einer Rückrechnung.

3.3 Ermittlung der erforderlichen Wartezeit für die Bestimmung der AAK bei Verdacht auf höhere Alkoholkonzentrationen.

Kommentar

Es ist unklar, was mit dieser Empfehlung gemeint ist. Aus zahlreichen Untersuchungen zur Resorption und Elimination von Alkohol ist bekannt, dass die erforderliche Zeit bis zum Erreichen der maximalen Konzentration bei Atemalkohol als Substrat kürzer ist als bei Blutalkohol. Dies ist auf die unterschiedlichen Verteilungsräume zurückzuführen. Während die Atemalkoholkonzentration eng mit der arteriellen Blutalkoholkonzentration in der Lunge korreliert und bei einem Sturztrunk sehr rasch ansteigen kann, ist dies für die venöse Blutalkoholkonzentration nur mit Verzögerung gegeben, da die zwischen arteriellem und venösen System liegenden Geweberäume zunächst aufgesättigt werden müssen. Dies kann in der Anflutungsphase größere arteriovenöse Differenzen zur Folge haben.

Die im betrachteten Zusammenhang entscheidende Wirkung von Alkohol wird durch dessen Konzentration und deren Änderungsgeschwindigkeit im Gehirn bestimmt. Da für dieses Organ ca. 20 % des Herzminutenvolumens zur Verfügung gestellt werden, reagiert das Gehirn ohne wesentliche Verzögerung auf Veränderungen der arteriellen BAK. Diese entspricht der BAK im Lungenkreislauf, an den die Atemalkoholanalyse ankoppelt. Untersuchungen von LOOS und HEIFER⁸⁾ haben gezeigt, dass die Wirkung von Alkohol durch die Alkoholkonzentration im Gehirn besser beschrieben werden kann als durch die im peripheren Blutkreislauf, aus dem die Blutprobe entnommen wird.

Demzufolge ist die erforderliche Wartezeit bis zum Erreichen eines Gleichgewichtszustandes für Atem als Substrat kürzer als für peripheren Blut. Bei nicht abgeschlossener Resorption und Verteilung wäre es daher im Hinblick auf die Alkoholwirkung angebracht, eher für die BAK-Analyse eine Verlängerung der Wartezeit zu fordern als für die AAK-Analyse, da die Ergebnisse einer zeitgleich vorgenommenen BAK-Analyse hier zu einer systematischen Unterbewertung führen.

⁶⁾ Fous R., Klebel E., Spichal M., Wermuth M. (1991): Resorption und Abbau von Alkohol gemessen in der Atemluft. Z. f. Verkehrssicherheit, Nr. 1, S. 25-30, Wien.

⁷⁾ Dettling A., Witte S., Skopp G., Graw M. (2008): A regression model applied to genderspecific ethanol elimination rates from blood and breath measurements in non-alcoholics. Int. J. Legal Med., Springer-Verlag.

⁸⁾ Loos U., Heifer U. (1979): Über den zeitlichen Verlauf von Atem- und venöser Blutalkoholkonzentration und von Alkoholwirkungen. Blutalkohol Vol. 16, Nr. 5, 321-339.

3.4 Überprüfung der Plausibilität von Trinkmengenangaben.

Kommentar

Wer vor Gericht häufig die Frage nach der Plausibilität einer festgestellten Alkoholkonzentration im Vergleich zu dem rechnerischen Ergebnis aufgrund von Trinkmengenangaben zu beantworten hat, weiß, dass in dieser Situation selten mit realistischen Aussagen zu rechnen ist. Hinzu kommt, dass selbst bei Laborversuchen, bei denen genaue Angaben über Trinkmenge, Verlauf, Gewicht und Körpergröße vorliegen, sich große individuelle Abweichungen zwischen berechneten und tatsächlich gemessenen Wert ergeben können.

Es bleibt demnach unklar, welchen Beitrag eine solche Untersuchung zur Frage des Einsatzes der Atemalkoholanalyse im Strafrecht erbringen könnte.

3.5 Darüber hinaus fordert der Arbeitskreis die Bundesregierung auf, die Entwicklung weniger invasiver „moderner Messmethoden“ zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration zu fördern.

Kommentar

Die in Deutschland in den letzten Jahren durchgeführten umfangreichen Felduntersuchungen wurden aus Eigenmitteln bestritten, da hierfür keine Fördermittel bereitgestellt wurden. Lediglich die statistische Auswertung wurde durch Forschungsmittel des B.A.D.S. unterstützt. Dennoch wäre es zu begrüßen, wenn die Bundesregierung mittelfristig weitere Forschungsvorhaben unterstützen würde, insbesondere zur Frage, ob der aktuelle Grenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit im Hinblick auf die seit den 70er Jahren deutlich veränderten Verkehrsbedingungen noch zeitgemäß und in seiner Höhe noch verantwortbar ist.

4. Das Ergebnis einer „beweissicheren“ Atemalkoholanalyse kann ein geeignetes Beweismittel im Rahmen einer Gesamtwürdigung zur Feststellung „relativer“ Fahrunsicherheit sein.

Kommentar

Seit 1998 gilt die Neufassung des § 24a StVG, nach dem die Methode der Atemalkoholanalyse für den Bereich zwischen 0,25 und 0,55 mg/l der Blutalkoholanalyse zwischen 0,5 und 1,1 ‰ gleichgestellt und mit einem Bußgeld verbunden ist. Diese Vorgehensweise hat sich inzwischen sowohl in der polizeilichen als auch in der gerichtlichen Praxis längst bewährt. Auch die Verwaltungsgerichte haben diese Situation zur Kenntnis genommen. Von daher kann es nur verwundern, wenn eine solche Empfehlung ausgesprochen wird.

Fazit

Wie auch bei ähnlichen Veranstaltungen der letzten Jahre zur Frage des Einsatzes der Atemalkoholanalyse als Beweismittel im Strafrecht ist es auch beim VGT 2016 nicht zu einer Veränderung der bisherigen Positionen gekommen. Dies ist vor dem Hintergrund einer im internationalen Maßstab wissenschaftlich längst gesicherten Erkenntnis der Eignung dieser Methode zur Beurteilung der Alkoholisierung sowie der langjährigen positiven Erfahrungen im Bußgeldbereich sehr zu bedauern. Auch die zunehmende objektiv be-

gründete Notwendigkeit der Erleichterung der polizeilichen Arbeit hat daran nichts ändern können.

Es wäre sehr zu begrüßen, wenn es hier zu einer längst überfälligen, sachbezogenen Entscheidung der Exekutive käme, um auf diese Weise die Verkehrsüberwachung zu erleichtern und damit einen Beitrag zum Rückgang alkoholbedingter Verkehrsunfälle zu leisten.

Anschrift des Verfassers

Für das Unterkomitee 966.2 (Atemalkoholanalyse)

Prof. Dr. Andreas Slemeyer

Hohelandstr. 69

23564 Lübeck

Email: andreas.slemeyer@ei.thm.de

The role of the drinking driver in traffic accidents

(THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein

R. F. Crowther, R. P. Shumate, W. B. Ziel, R. Zylman

1974:

Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL

(Re-edited by R. F. Borkenstein)

CENTER FOR STUDIES OF LAW IN ACTION

DEPARTMENT OF FORENSIC STUDIES

(formerly Department of Police Administration)

INDIANA UNIVERSITY

BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US \$ 20,-

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Aus der Forschung

Case study: Scotland's new drink driving laws

In December 2014, new legislation came into force in Scotland reducing the drink drive limit from 0.8 g/l to 0.5 g/l. The rest of the UK and Malta are the last remaining regions in the EU to apply a weaker 0.8 limit, all others enforce 0.5 g/l or lower.

The legal changes in Scotland followed a public consultation in September 2012 which found that 74 % of respondents supported the move to lower limits, with 87 % of those supporting a move to 0.5 g/l. The approval of the Scotland Act in 2012 by the UK government gave the Scottish parliament the power to set a separate drink driving limit for Scotland.

The Scottish government is calling for the UK government to reduce the drink-drive limit in England and Wales and also plans to give more powers to the police to carry out breath testing anytime, anywhere. Legal changes in Northern Ireland to bring about a 0.5 g/l limit are currently working their way through the legislative process and could be approved by the end of 2016.

This briefing gives an overview of the new Scottish drink driving laws and includes an interview with Patrick Down, a policy specialist from the Scottish Government.

A strengthened enforcement programme

Police Scotland estimate that they stop around 20,000 drivers each month, or one vehicle every two minutes on average.

The police have powers to breathalyse any driver who:

- has been stopped for any moving traffic offence (e.g. using a mobile phone, a faulty brake light, not wearing a seatbelt);
- they suspect has been drinking or taking drugs;
- has been involved in an accident;

Since 2009, Scotland has also operated a vehicle confiscation scheme to target repeat offenders and also first-time offenders who are three times above the legal limit or who refuse to provide a sample for analysis. Authorities have the power to seize vehicles in the above-mentioned cases. So far, over 1,000 vehicles have been seized.

Consequences of being caught drink driving

A conviction for driving or attempting to drive whilst above the legal alcohol limit in Scotland will result in:

- Loss of licence – an automatic 12 month driving ban
- A risk of being fined up to £ 5,000
- A criminal record
- An offence which stays on your licence for 11 years
- A risk of imprisonment
- A risk of having your car sold or crushed

The amount of drink consumed makes no difference. Whether just over the limit or well over the limit, in the eyes of the Scottish law, you are still considered a convicted drunk-driver and the consequences are exactly the same. If caught driving over the limit the ‘morning after’, you also face the same consequences as if you had been caught right after drinking.

Causing death by dangerous driving while under the influence of drink/drugs results in a minimum two-year driving ban and up to 14 years in prison with an unlimited fine.

An Interview with Patrick Down, Policy Officer, Justice Directorate of the Scottish Government:

Where does road safety, and drink driving in particular, stand on the Scottish government’s agenda?

The Scottish Government’s 2020 Road Safety Framework to 2020 published in 2009¹⁾ was Scotland’s first national road safety plan and took a distinctive approach in setting commitments over ten years for safer roads in Scotland. The framework sets the following road safety target, based on the 2004–2008 average figures:

- 40 % reduction in road deaths;
- 55 % reduction in serious injuries;
- 50 % reduction in fatal child casualties;
- 65 % reduction in children seriously injured.

It also identified reducing drink driving as one of eight priorities for improving road safety in Scotland with two key recommendations: action to increase the perceived level of risk of being caught, in order to change the attitude that people who are caught are ‘unlucky’ and lowering the legal drink drive limit to a less ambiguous level. As it was clear that people were confused about the relationship between units, drinks and the legal limit.

What is the current situation in Scotland regarding drink driving?

It is estimated that 1 in 10 road deaths in Scotland still involve drink drivers. The latest available estimated figures for drink-driving related injury road traffic accidents are published online²⁾. They show a steady reduction in drink-driving related road deaths and injuries over the last 10 years, from 1,060 total casualties in 2004 to 450 in 2013 and from 40 to 20 fatal casualties due to drink driving³⁾.

What made the Scottish government decide to lower the BAC limit?

Evidence shows that drivers are six times more likely to die in a road traffic accident with a blood alcohol concentration between 0.5 g/l and 0.8 g/l compared to zero blood alcohol. Evidence submitted in 2010 by the British Medical Association to the House of Commons Transport Committee’s inquiry into drink and drug driving law indicated that the relative risk of being involved in a road traffic crash for drivers with a reading of 0.8 g/l was 10 times higher than for drivers with a zero blood alcohol reading.

¹⁾ <http://www.gov.scot/resource/doc/274654/0082190.pdf>

²⁾ <http://www.transportscotland.gov.uk/statistics/j397988-034.htm>

³⁾ <http://www.transportscotland.gov.uk/statistics/j340611-34.htm>

In addition, the findings of the North Report⁴⁾ on drink and drug driving, commissioned by the UK Government in 2008 and published in 2010, found that there was evidence that a reduced drink-drive limit would save lives. As a consequence, the Scottish government adopted its recommendation that the blood alcohol limit should be reduced to 0.5 g/l.

What progress have you already seen since the new rules were introduced?

We do not yet have directly comparable official statistics on the number of people caught drink-driving as these will become available when the police recorded crime statistics for 2015/16 are published in October 2016. However, figures published by Police Scotland show the number of drink driving offences in Scotland has fallen by 12.5 % in nine months, from December 2014 to August 2015, compared to the same period the previous year. This is a fall in the number of offences from 4,208 to 3,682.

How was the change communicated to drivers crossing the border from England, where the limit is still higher?

Electronic road signs were used to make motorists aware of the new lower limit including at key border roads running between England and Scotland. TV adverts ran as part of a Scotland-wide campaign including on ITV Borders which broadcasts to both south Scotland and the north of England to help raise awareness for drivers living close to the border who may travel into Scotland each day for work.

But motorists also have a responsibility for knowing the laws of the land in the country in which they are driving.

What has been the level of public acceptance of the new measures?

While we don't have direct data on the level of public support for the reduced drink-drive limit, a poll carried out by the Scottish Government and Road Safety Scotland found that only 5 % of those polled said they would drive after consuming alcohol and 82 % of people agreed that drinking any alcohol before driving is unacceptable (while 12 % disagree). This, together with the fact that the number of persons caught drink-driving by the police actually fell when the reduced limit was brought into effect suggests that the lower limit is helping to reinforce the message that the safest approach is not to consume any alcohol before driving.

⁴⁾ <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20100921035225/http://northreview.independent.gov.uk/>

⁵⁾ <http://news.scotland.gov.uk/News/82-of-people-believe-that-drink-driving-is-unacceptable-1ffc.aspx>

BASSt: Qualität von Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen^{*)}

Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) hat sich in den vergangenen Jahren als Instrument zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit bewährt. Die Voraussetzungen für den Erhalt eines positiven Gutachtens sind für die Betroffenen jedoch nicht leicht ersichtlich. Deswegen empfiehlt sich die Inanspruchnahme einer seriösen Fahreignungsberatung, für die die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASSt) nun ein Konzept zur Qualitätssicherung erarbeitet hat. Eine anbieterneutrale Information der Betroffenen, einheitliche Beratungsinhalte und rechtlich geregelte Qualifikationsanforderungen an die Berater können für höhere Transparenz sorgen und unseriöse Beratungsangebote können besser erkannt werden.

Aufgabenstellung

Das System des Führerscheintrückerhalts stand in der Vergangenheit vielfach in der Kritik. Für Betroffene waren die Anforderungen, die in einer MPU an sie gestellt werden, sowie Angebote, Kompetenz und Qualifikation von Fahreignungsberatern nicht immer klar ersichtlich. Die frühzeitige Aufklärung durch ein MPU-Informationsportal (www.bast.de/mpu) leistet bereits einen wesentlichen Beitrag, um Betroffenen die erforderlichen Informationen zugänglich zu machen. Rechtliche Regelungen im Bereich der Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen werden als sinnvoll ergänzender Schritt in Richtung Transparenz angesehen. Betroffenen soll damit eine Grundlage gegeben werden, auf der sie die Qualifikation von Beratern hinsichtlich ihrer Kompetenz und Seriosität nachprüfen können. Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums entwickelte die BASSt ein Konzept zur Qualitätssicherung. Unseriöse MPU-Vorbereitungsangebote und fragwürdige Umgehungsmöglichkeiten wie Führerscheintourismus sollen so wirkungsvoll erkannt und vermieden werden können.

Untersuchungsmethode

Für die Entwicklung eines Konzepts zur Qualitätssicherung wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die sich aus Experten der Arbeitsfelder "Begutachtung der Fahreignung" und "Rehabilitation" sowie aus Vertretern der Fahrerlaubnisbehörden, der Aufsichtsbehörden und der Bundesländer zusammensetzte. Erarbeitet wurden Ziele, Inhalte und Qualitätsmerkmale sowie das Konzept der Fahreignungsberatung. Von zentralem Interesse war, insbesondere im Hinblick auf das Erreichen der Ziele, die Qualifikation der Fahreignungsberatenden und derer, die fahreignungsfördernde Maßnahmen durchführen. Vor- und Nachteile verschiedener Optionen zur Qualitätssicherung wurden diskutiert und mündeten in Vorschläge für das Anerkennungsverfahren und die Überwachung.

^{*)} Auszug aus dem Bericht „Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen“, aus „Forschung kompakt 03/16“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASSt); veröffentlicht in der Schriftenreihe „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen“, Unterreihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 262. Einzusehen unter: <http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Ergebnisse

Die Arbeitsgruppe kam zu folgenden Empfehlungen: Als Voraussetzung für die Neuerteilung eines Führerscheins wird eine Teilnahme an einer Fahreignungsberatung bei jedem Entzug/Verzicht der Fahrerlaubnis als sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit empfohlen. Bei Antragstellung auf Neuerteilung einer Fahrerlaubnis könnte der Nachweis über die Teilnahme vorgelegt werden. Die entsprechenden Beratungsinhalte sollten in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) definiert sein. Unmittelbar nach Kenntnis des belastenden Ereignisses könnten die Behörden Betroffene auf die Teilnahme an einer Beratung hinweisen. Daraus ergäbe sich eine kostengünstige und individuell angemessene Variante als erster Schritt zur Förderung der Fahreignung.

Eine solche Erstberatung sollte anbieterneutral erfolgen. Für die Qualitätssicherung der Fahreignungsberatung wäre es wünschenswert, eine amtliche Anerkennung der Berater einzuführen. Im Bereich der rechtlich bereits geregelten verkehrspsychologischen Tätigkeiten wäre ein einheitliches Anerkennungs- und Überwachungsverfahren empfehlenswert. Auch hier müsste eine rechtliche Grundlage geschaffen werden, in der die Grundqualifikationen festgelegt und über die Zusatzqualifikation die Tätigkeitsbereiche definiert werden.

Folgerungen

Die MPU hat sich in der Vergangenheit als ein Instrument bewährt, das nachhaltig zur Steigerung der Verkehrssicherheit beiträgt. Die Ergebnisse der Projektgruppe zur Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen wurden vom Arbeitskreis V beim 52. Verkehrsgerichtstag in Goslar 2014 aufgenommen. Die Empfehlungen des Arbeitskreises bestätigen die Notwendigkeit einer rechtlichen Regelung für die Qualifikation von Personen, die in der Vorbereitung auf die MPU tätig sind.

Aus der Praxis

Universitätsklinikum Düsseldorf, Institut für Rechtsmedizin

BENNO HARTUNG, NONA MINDIASHVILI, THOMAS DALDRUP

Zur Beeinflussung der Atemalkoholmessung durch ethanolhaltige Haftcreme

Einleitung

Ende des Jahres 2013 erschien in der Zeitschrift *Blutalkohol* ein Beitrag von PRIEMER et al., der sich mit der Verfälschung der beweissicheren Atemalkoholanalyse durch ethanolhaltige Haftcreme (fittydent®) beschäftigt [1]. Das Ergebnis der vorgestellten Untersuchungen war, dass beim Tragen eines mittels fittydent® in der Mundhöhle fixierten Karnevalsgebisses in der Eliminationsphase des Alkoholabbaus teils unbeanstandete Atemalkohol-Messergebnisse zu erzielen waren. Diese Ergebnisse waren um bis zu 0,17 mg/l überhöht und der Konversionsfaktor Q (BAK/AAK) lag teils nur noch bei 1261. Obgleich die Autoren schlussfolgerten, dass die Wahrscheinlichkeit einer polizeilich durchgeführten AAK-Messung an einem Probanden, der einerseits ein Karnevalsgebiss trägt und dies andererseits mit ethanolhaltiger Haftcreme fixiert hat, nur im theoretischen Bereich liege, sollte der Aufsatz dennoch zu praktischer Relevanz gelangen.

Vor Erscheinen des Berichts von PRIEMER et al. wurde ein Mann aus dem Einzugsgebiet der Düsseldorfer Rechtsmedizin polizeilich kontrolliert und wies dabei eine AAK von 0,27 mg/l (Einzelmessergebnisse: 0,281 und 0,275 mg/l) auf. Anfang des Jahres 2014 (nach Erscheinen des Berichts von PRIEMER et al.) legte der Rechtsanwalt des Betroffenen Einspruch gegen den Bußgeldbescheid mit der Begründung ein, dass der Mann während der Fahrt wegen erheblichem „Stress“ einen „Aufbissbehelf“ getragen habe. Da dieser Behelf in zwei Teile gebrochen gewesen sei, habe der Mandant ihn mittels Haftcreme fixiert und unmittelbar vor dem Anhaltevorgang aus der Mundhöhle entfernt. Als Haftcreme sei im Übrigen die fittydent®-Haftcreme verwendet worden, die PRIEMER et al. in ihrem Aufsatz abgelichtet haben. Die AAK-Bestimmung sei daher möglicherweise falsch zu hoch ausgefallen.

Da sich die Untersuchungsergebnisse von PRIEMER et al. nicht von der Hand weisen ließen, wurde gegenüber dem Gericht angeregt, eine Rekonstruktion der Atemalkoholmessung mittels des institutseigenen, gültig geeichten Gerätes Dräger Evidential 9510 DE vorzunehmen. Als wesentlicher Unterschied zu der Studie von PRIEMER et al. war zu berücksichtigen, dass der hier betroffene Mann den Aufbissbehelf während der Atemalkoholmessung nicht in der Mundhöhle getragen haben will.

Material und Methoden

Die von PRIEMER et al. in der Publikation abgelichtete fittydent®-Haftcreme wurde durch die Autoren beschafft, was insoweit problematisch war, dass in Deutschland und in Österreich offensichtlich unterschiedliche Cremezusammensetzungen bestehen und die österreichische Variante zum Einsatz gekommen sein sollte. Die schließlich erstandene

Haftcreme wies nach institutsinterner Prüfung Ethanol in einer Menge von 15,4 Gew.-% (mg/100 mg Creme) auf.

Das Ziel der Versuche war das Erreichen einer geringgradigen Alkoholisierung des Beschuldigten bei (weitgehend) abgeschlossener Alkoholresorption. In diesem Zustand sollten annähernd zeitgleich, mit und ohne Nutzung der fittydent®-Haftcreme, Messungen von AAK und BAK erfolgen, um den Konversionsfaktor Q zu ermitteln.

Ergebnisse

Zu der ersten Rekonstruktion erschien der Betroffene nach Rotweinkonsum geringgradig alkoholisiert (0,00 mg/l; Einzelmesswerte 0,022 mg/l und 0,012 mg/l). Da keine Einwilligung des Beschuldigten in eine Blutentnahme vorlag, wurde nur der mit Haftcreme befestigte Aufbissbehelf für 2 min an der Oberkieferzahnleiste fixiert, dann entfernt und die AAK überprüft. 10 min nach Entfernung des Behelfs konnte kein verwertbares Atemalkoholmessergebnis erzielt werden („Mundrestalkohol“). Nach weiteren 10 min zeigte das Gerät erneut eine AAK von 0,00 mg/l an.

Zu der erneuten Rekonstruktion (s. Abb. 1) erschien der Mann nüchtern (BAK 0,00 ‰). Zum Erreichen einer geringgradigen Alkoholisierung konsumierte er insgesamt 700 ml König-Pilsener-Bier (4,9 Vol.-%) innerhalb von 25 min. Bis zur (vollständigen) Resorption des Alkohols wurde der Versuch für 60 min unterbrochen. Die im Anschluss entnommene Blutprobe wies eine BAK von 0,24 ‰ auf (68 min nach Trinkende). Erst mit den 74 min und 77 min nach Trinkende erfolgten Einzelmessungen konnte ein gültiges AAK-Ergebnis erlangt werden (0,08 mg/l; Einzelmessergebnisse: 0,087 mg/l und 0,074 mg/l). Etwa 80 min nach Trinkende erfolgte für etwa 3 min die Fixation des Aufbissbehelfs in der Mundhöhle. Die Messung der AAK führte 84 min, 88 min und 94 min nach Trinkende zu dem Ergebnis „Mundrestalkohol“. 97 min nach Trinkende erfolgte die Mundspülung mit Wasser. Die Messung der AAK führte 98 min, 88 min und 94 min nach Trinkende zu dem Ergebnis „Mundrestalkohol“. 97 min nach Trinkende spülte der Proband seinen Mund mit Wasser aus. 98 min und 106 min nach Trinkende war aufgrund von durch das

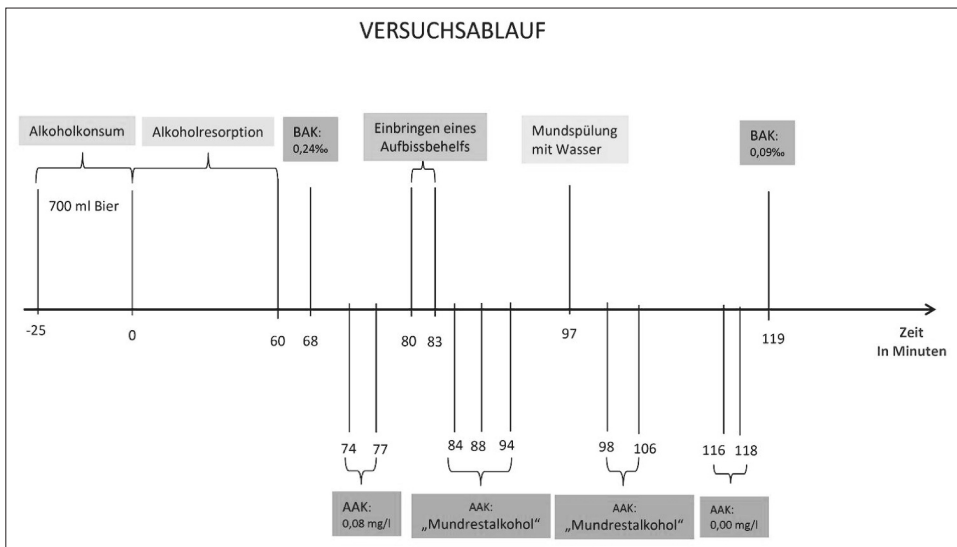


Abb. 1: Versuchsablauf.

Gerät detektiertem „Mundrestalkohol“ erneut kein AAK-Ergebnis zu erreichen. Erst mit den 116 min und 118 min nach Trinkende durchgeführten Versuchen konnte ein Messergebnis erzielt werden (0,00 mg/l; Einzelmessergebnisse: 0,034 mg/l und 0,021 mg/l). Die 119 min nach Trinkende entnommene Blutprobe enthielt eine BAK von 0,09 ‰.

Zusammenfassung

Im Rahmen der durchgeführten, vergleichenden Untersuchungen von AAK und BAK konnte nicht bestätigt werden, dass nach Einlage und anschließender Entfernung (!) eines Aufbisshefts, der mittels ethanolhaltiger Haftcreme fixiert war, ein sehr niedriger Konversionsfaktor Q (BAK/AAK) vorliegt, der einen Probanden bei der Ermittlung der AAK im Vergleich zur BAK relativ schlechter stellen würde.

Das Vorhandensein der alkoholhaltigen Haftcreme in der Mundhöhle wird von dem Atemalkoholmessgerät Dräger Evidential 9510 DE zuverlässig erkannt („Mundrestalkohol“). Entsprechend wurde auch über einen längeren Zeitraum kein gültiges Messergebnis ausgewiesen. Die 116 min und 118 min nach Trinkende durchgeführten AAK-Einzelmessungen (Einzelmessergebnisse: 0,034 mg/l und 0,021 mg/l) und die nahezu zeitgleich bestimmte BAK (0,09‰) sprechen dafür, dass der Konversionsfaktor Q im Bereich der sehr geringen Alkoholisierung in der postresorptiven Phase eher über als unter 2000 liegt.

Literatur

- [1] Priemer F, Keller T, Monticelli F (2013) Verfälschung der „beweisssicheren“ Atemalkoholanalyse durch ethanolhaltige Zahnprothesenhaftcreme. Blutalkohol 50:1-11

Anschrift für die Verfasser

Dr. Benno Hartung
Universitätsklinikum Düsseldorf
Moorenstr. 5
40225 Düsseldorf
Email: benno.hartung@med.uni-duesseldorf.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2015, Vol. 1–52), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 52/2015

und ebenso Vol. 1–51 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Zur Information

ETSC: Drink Driving Monitor^{*)}

Belgium announces lower drink drive limit for young drivers, alcohol interlocks on buses

The Belgian government is to follow France with the introduction of a 0.2 g/l blood alcohol limit for young and novice drivers as well requiring alcohol interlocks for vehicles used in public transport.

France's lower BAC limit came into force in July and the country's alcohol interlock requirements were extended to all coaches from September. Previously they were only required on coaches carrying school children. Urban buses are excluded from the measure.

The new Belgian measures are part of a 15-point road safety plan announced by transport minister JACQUELINE GALANT in response to worsening official figures that show road deaths increased by 4 % in Belgium last year.

The measures do not go far enough for some politicians in the country. The governor of West Flanders CARL DECALUWÉ called earlier this month for a generalised zero alcohol limit after 'Road Safety Night', a large scale enforcement operation, found 5 % of drivers over the limit, an increase on the previous year.

The measures also include more systematic use of alcohol interlocks for recidivist drink driving offenders, better enforcement, a simplification of the traffic code, new regulations for electric bicycles and a requirement for vehicles to be fitted with electronic data recorders.

A survey carried by the Belgian Road Safety Institute in October found that alcohol interlocks for convicted drink drivers had broad support from the public.

The new plan made no mention of the introduction of a penalty-point system in Belgium, despite a 1990 law that created the necessary legal framework. Belgium remains a holdout with surrounding France, the UK, the Netherlands, Germany and Luxembourg all using penalty points on driving licenses as part of enforcement mechanisms. Luxembourg and the Netherlands both toughened their systems in the last year with stricter penalties.

Rest of UK urged to follow Scotland on drink drive limits as offences fall

A new report for the UK's Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) and the RAC Foundation has found that deaths and serious injuries on English and Welsh roads would be prevented if drink drive limits were reduced following Scotland's reduction from 0.8 g/l to 0.5 last year.

The research by Professor RICHARD ALLSOP, a board member of ETSC, presents a 'cautious' estimate that a similar move in England and Wales would lead to 25 fewer deaths and 95 serious injuries. In Northern Ireland, a Road Traffic Amendment Bill is already working

^{*)} Auszug aus dem „Drink Driving Monitor (24) – December 2015“ des European Transport Safety Council, ETSC, einzusehen unter: <http://etsc.eu/newsletter/>

its way through the legislative process. It proposes a lowered general BAC limit of 0.5, and 0.2 for novice and some commercial drivers.

A survey by the UK's Royal Society for Public Health published earlier this month found that two thirds of motorists who admitted to drink-driving would avoid driving after drinking altogether if the drink drive limit was reduced.

And a year after a lower drink-drive limit was introduced in Scotland, a Scottish Government survey found 82 % of people agreed that drinking any alcohol before driving is unacceptable, while 12 % disagreed.

Meanwhile, police figures show the number of drink-driving offences in Scotland fell by 12.5 % from December 2014 until August compared to the same period the previous year.

This is a drop in the number of offences from 4,208 to 3,682, Police Scotland data show.

Justice Secretary MICHAEL MATHESON said: "Since the Scottish Government lowered the drink-drive limit last December, all the statistics are going in the right direction – fewer people are being caught, but more importantly there's a shift in attitudes to even having one drink and driving, and indeed driving the next day after drinking.

"But while these figures show that positive steps are being taken to change attitudes towards drink-driving, it is concerning that there is still a minority who would risk the safety of other road users, and themselves, by getting behind the wheel after drinking.

The UK government's record on road safety was questioned by a review by PACTS and the RAC foundation earlier this year which found that the issue had been pushed down the political agenda since 2010. The report showed that traffic police numbers fell by 23 % between 2010 and 2014 and criticised the ending of national road casualty reduction targets. Police efforts to tackle drink driving could also have been hampered by a failure to bring in new technical standards to enable the use of more efficient roadside drink driving test equipment. Despite legislation passed in 2005, the new devices are only set to start receiving the necessary approvals late next year.

Estonia targets repeat drink driving offenders

The Estonian ministry of justice presented new proposals in October aimed at reducing repeat drink driving offences.

The measures, including tougher penalties, also include provisions for banned drivers to follow rehabilitation programmes and install alcohol interlocks.

The government is also considering extending responsibility for drink driving offences to passengers in the car, if proven that they knew the driver was over the limit.

Disqualified drivers in Ireland to be named and shamed

The Irish Road Safety Authority (RSA) intends to start "naming and shaming" disqualified motorists on its website from early next year, after consultation with the national Data Protection Commissioner indicated there is "no obstacle" to doing so.

MOYAGH MURDOCK, chief executive of the RSA, said the plans for printing the names of disqualified drivers would act as a deterrent.

"We want to see a societal change, a cultural change in people's attitudes," she said.

The Irish parliament's joint committee on transport and communications was told in a meeting in November that the disqualified drivers list could be published from early next year.

The names of disqualified taxi drivers and tax defaulters are already published by Irish government agencies, so the 'name and shame' approach has precedent.

Österreich: Alkohol-Wegfahrsperre hat sich bewährt

Alkohol am Steuer ist nach wie vor eines der brisantesten Themen in der österreichischen Verkehrssicherheitsarbeit. Durchschnittlich (2012–2014) ereignen sich mehr als 2.400 Alkoholunfälle mit rund 3.200 Verletzten und 34 Getöteten pro Jahr in Österreich. „Die besondere Tragik von Alkoholfahrten ist, dass häufig auch nüchterne Personen Opfer von alkoholisierten Lenkern werden. 62 Prozent der bei Alkoholunfällen in den letzten drei Jahren Getöteten waren selbst nicht alkoholisiert. Fast ein Drittel der Todesopfer (29 Prozent) waren Fußgänger“, erläutert Dr. OTHMAR THANN, Direktor des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit).

Rund 4.000 Personen setzen sich auch ohne Führerschein weiter alkoholisiert hinters Steuer!

Jedes Jahr wird in Österreich rund 26.000 Personen der Führerschein wegen Alkohol am Steuer entzogen. Für einige kein Hindernis, weiterzufahren: „Aus Untersuchungen wissen wir, dass trotz aller Kontroll- und Strafmaßnahmen die Dunkelziffer der Wiederholungstäter und Schwarzfahrer hoch ist. Mehr als ein Viertel – rund 7.000 – dieser Lenker fährt auch ohne Führerschein weiter, rund 4.000 Personen setzen sich dabei auch wieder alkoholisiert hinters Steuer“, so THANN.

Bewährt: Alkohol-Wegfahrsperre für jene, die Trinken und Fahren nicht trennen können

Neben einer kontinuierlichen Bewusstseinsbildung bieten heute Technologien wie die Alkohol-Wegfahrsperre die Möglichkeit, potenzielle Alko-Lenker daran zu hindern, ein Fahrzeug in Betrieb zu nehmen. Das KFV hat in mehreren Pilotprojekten (u. a. im Schülertransport) den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperren getestet. „In der Praxis erwiesen sich diese als funktional und zweckentsprechend und sie leisten einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“, so THANN. „Wir müssen ein Verkehrsgeschehen schaffen, in dem Alko-Fahrten nicht nur verboten, sondern auch tatsächlich nicht mehr möglich sind. Die moderne Technik – in diesem Fall die Alkohol-Wegfahrsperre – ist dafür ein geeignetes Mittel“, so der KFV-Direktor.

Selbstüberschätzung und erhöhte Risikobereitschaft

Schon in geringen Mengen verändert Alkohol das Reaktions- und Wahrnehmungsvermögen. Die Risikobereitschaft steigt, gekoppelt mit extremer Selbstüberschätzung. Durch die stimmungssteigernde Wirkung des Alkohols fühlt man sich leistungsfähiger als man tatsächlich ist.

Alkoholmythen

Was viele nicht wissen: Durch körperliche Betätigung wird die Promillehöhe im Blut nicht weniger. Alkohol lässt sich nicht „ausschwitzen“ und auch durch Kaffee oder Energy Drinks kann man den Alkoholspiegel nicht überlisten. „Wer nicht auf Alkohol verzichten möchte und sicher nach Hause kommen will, sollte sich bereits im Vorfeld um eine Mitfahrgelegenheit bei nüchternen Fahrern kümmern bzw. auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen“, so THANN.

(Aus einer Pressemitteilung des österreichischen Kuratoriums für Verkehrssicherheit, KFV, vom 1. März 2016)

Österreich: Krankheiten und Medikamente können Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen

Wie eine aktuelle Erhebung [des Kuratoriums für Verkehrssicherheit – KFV] zeigt, fährt beinahe die Hälfte der Befragten schon einmal krank mit dem Auto – mit erhöhtem Unfallrisiko. Expertenschätzungen gehen davon aus, dass 20 bis 30 Prozent aller in Österreich zugelassenen Medikamente Auswirkungen auf die Verkehrstüchtigkeit haben. Darunter befinden sich sowohl rezeptpflichtige als auch rezeptfreie Präparate. „Fahrtüchtigkeit kann typischerweise durch die dämpfende Wirkung von Medikamenten auf das zentrale Nervensystem verursacht werden. Diese kann sich z. B. in zu geringerer Aufmerksamkeit, vermindertem Reaktionsvermögen oder Müdigkeit äußern. Manche Medikamente beeinflussen das Urteilsvermögen und die Selbsteinschätzung, sie können zu Fehleinschätzungen von Gefahrensituationen führen“, erklärt Dr. OTHMAR THANN, Direktor des KFV.

Hohe Dunkelziffer

Experten schätzen, dass zwischen 8 und 25 Prozent aller Verkehrsunfälle direkt oder indirekt auf Medikamenteneinnahme zurückzuführen sind: Dies würde bedeuten, dass durchschnittlich pro Jahr etwa 3.000 bis 9.000 aller Verkehrsunfälle auf Österreichs Straßen auf direkten oder indirekten Medikamentenkonsum zurückzuführen sind.

KFV-Befragung zeigt Wissenslücken auf

450 face-to-face-Interviews, die das KFV mit Österreichischen Pkw-Lenkern geführt hat, zeigen die Wissenslücken auf: Fast 3 von 10 Befragten (29 Prozent) denken, dass rezeptfreie Medikamente beim Lenken eines Fahrzeuges bedenkenlos eingenommen werden können. 38 Prozent der Befragten gaben an, den Beipackzettel selten (24 Prozent) bzw. nie (14 Prozent) bewusst zu lesen, um über die Nebenwirkungen bzw. möglichen Beeinträchtigungen des Medikaments auf die Verkehrstüchtigkeit Bescheid zu wissen. Dabei fühlte sich bereits mehr als jeder Fünfte (22 Prozent) selbst schon einmal beim Lenken eines Fahrzeuges nach der Einnahme von Medikamenten in seiner Verkehrstüchtigkeit beeinträchtigt. Das auf der Medikamentenschachtel aufgedruckte Warndreieck mit Rufzeichen ist nur 22 Prozent der Befragten bekannt.

Welche Medikamente beeinträchtigen die Fahrtüchtigkeit?

- Sogar gewöhnliche Schmerzmittel oder Mittel gegen Fieber oder Entzündungen können schnell müde machen, stärkere Präparate machen fahrtüchtig.
- Auch auf Beruhigungs- und Allergiemittel reagiert der Körper mit Müdigkeit. Diese niemals mit Aufputzmittel bekämpfen – sie wirken enthemmend und fördern die Gleichgültigkeit.
- Manche Präparate gegen Bluthochdruck oder Brechreiz sowie Augentropfen mit Wirkung auf die Pupille wirken sich ebenfalls negativ auf die Fahrtüchtigkeit aus.
- Vor allem Psychopharmaka wie Beruhigungsmittel, Schlafmittel oder starke Präparate gegen Schmerzen und Fieber können die Konzentrationsfähigkeit massiv beeinflussen.

Nach 16 Stunden noch eine Wirkung wie 0,5 Promille Blutalkohol

Besonders kritisch sind die Auswirkungen von Medikamenten mit einer mehrstündigen Wirkdauer auf die Fahrtauglichkeit. Dazu zählen vor allem Schlaf- und Beruhigungsmittel, die seit einigen Jahren immer häufiger bei Schlafstörungen verordnet werden. Tückisch ist hier der sogenannte Hangover-Effekt: Manche Präparate haben noch 16 Stunden nach der Einnahme eine Wirkung, die 0,5 bis 0,8 Promille Blutalkohol entspricht. Laut einer Studie des deutschen TÜV steigt das Unfallrisiko nach Einnahme eines Schlaf- oder Beruhigungsmittels um das 3,5-fache. Bei rezeptpflichtigen Schmerztabletten beträgt der Risikofaktor „nur“ 2,5.

Info zu Verkehrstüchtigkeit in der Apotheke oder auf der Apo-App

„Medikamente können die Verkehrstüchtigkeit beeinträchtigen. Es ist aber auch ein gefährlicher Irrtum zu glauben, ohne benötigte Medikamente ‚verkehrstüchtiger‘ zu sein. Wenn Arzneimittel falsch, zu viel oder plötzlich gar nicht mehr eingenommen werden, kann es beim Autofahren zu gefährlichen Situationen kommen“, so Mag. Pharm. MAX WELLAN, Präsident der Österreichischen Apothekerkammer.

Wichtig ist das Bewusstsein, dass es bei der Einnahme von Medikamenten zu einer Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit kommen kann. Wer sich nicht sicher ist, ob sein Medikament die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt, kann jederzeit in einer der 1.360 Apotheken in Österreich nachfragen. Sehr hilfreich ist in diesem Zusammenhang die Apo-App der Österreichischen Apothekerkammer. Dort sind alle Medikamente, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen können, mit einem Symbol versehen. Über genaue Wirkungen und mögliche unerwünschte Nebenwirkungen informieren im konkreten Einzelfall dann jederzeit gern die Apothekerinnen und Apotheker. Die Apo-App kann kostenlos in den Stores unter den Begriffen „Apotheken und Medikamente“ heruntergeladen werden.

(Aus einer Presseinformation des österreichischen Kuratoriums für Verkehrssicherheit, KFV, vom 10. Februar 2016)

Schweiz: Nachweis der Fahrunfähigkeit durch beweissichere Atemalkoholmessung

Auf den 1. Oktober 2016 wird ein neues Maß für die Fahrunfähigkeit eingeführt. Die gemessene Konzentration einer Atem-Alkoholprobe wird nicht mehr in Blutalkoholgehalt umgerechnet. Ab 0.25 mg/l (bisher 0.5 ‰) gilt die Angetrunkenheit als erwiesen und wird geahndet. Ab 0.40 mg/l (bisher 0.8 ‰) gilt die Angetrunkenheit als qualifiziert.

Atemalkoholtestgeräte bestimmen die Konzentration von Ethanol im menschlichen Atem. Ab dem 1. Oktober 2016 wird die heutige Umrechnung in einen Blutalkoholgehalt wegfallen. Sie zeigen dann direkt die Atemalkoholkonzentration in mg/l an. Das angezeigte Messergebnis gilt nur in Ausnahmefällen als amtliche Feststellung eines Sachverhaltes: auf Alkohol kontrollierte Personen können das Ergebnis im Bereich 0.25 mg/l bis 0.39 mg/l schriftlich anerkennen.

Atemalkoholmessgeräte bestimmen die Konzentration von Ethanol im menschlichen Atem unter kontrollierten Probenahmebedingungen sowie in redundanter Art und sind somit beweissicher. Das Ergebnis wird in mg Ethanol pro Liter Atemluft angezeigt. Das angezeigte Messergebnis gilt im Bereich 0 mg/l bis 2 mg/l als beweissicher. Somit gilt es als amtliche Feststellung von Sachverhalten und kann als Grundlage für eine Buße oder eine Verurteilung verwendet werden.

Damit Atemalkoholmessgeräte rechtzeitig entwickelt, geprüft und beschafft werden können, ist die vollständig überarbeitete Verordnung des EJPD über Atemalkoholmessmittel (AAMV, SR 941.210.4) am 1. März 2015 in Kraft gesetzt worden.

Grenzwerte für die Fahrunfähigkeit

Es gibt verschiedene Möglichkeiten die Fahrunfähigkeit infolge Alkoholeinflusses zu bestimmen. Beide, Blutalkoholgehalt und Atemalkoholkonzentration, sind Maße für die Fahrunfähigkeit. Die Resultate einer Atemalkoholprobe und einer Blutprobe lassen sich nicht direkt miteinander vergleichen, weil unterschiedliche analytische Methoden eingesetzt werden. Mit mehreren Studien wurde ermittelt, ab welchem Alkoholgehalt das Risiko für Unfälle zunimmt. Das Parlament hat daraufhin Grenzwerte festgelegt.

Eigene Grenzwerte für Atemalkohol

Mit beweissicheren Atemalkoholmessgeräten kann künftig die Angetrunkenheit mit einer Atemalkoholprobe bewiesen werden. In der Atemluft wird Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft [mg/L] gemessen. Bisher wurde die Atemalkoholkonzentration mit einem gesetzlich fixierten Umrechnungsfaktor in einen Blutalkoholgehalt umgerechnet – angegeben in Promille oder Milligramm Alkohol pro Gramm Blut [mg/g]. Ab dem 01. 10. 2016 entfällt diese Umrechnung, das Gerät zeigt direkt die Atemalkoholkonzentration an.

	Atemalkohol- konzentration	Blutalkohol- gehalt
Missachtung des Alkoholverbots	≥ 0.05 mg/L	≥ 0.10 Promille
Fahren im angetrunkenen Zustand	≥ 0.25 mg/L	≥ 0.50 Promille
Fahren mit qualifizierter Alkoholkonz.	≥ 0.40 mg/L	≥ 0.80 Promille

Atemalkoholtestgeräte

Bisher wurde die Einhaltung der Grenzwerte mit sogenannten Atemalkoholtestgeräten ermittelt. Diese bestimmen die Atemalkoholkonzentration nur mit einer Methode. Das angezeigte Resultat genügt nur dann als Beweis, wenn der Wert einer Atemalkoholprobe unter 0.80 Promille (0.40 m-g/L) liegt und die betroffene Person diesen mit einer Unterschrift anerkennt. In allen anderen Fällen ist für den Nachweis der Fahrunfähigkeit infolge Alkoholeinflusses eine Blutprobe oder, ab dem 01.10.2016, eine beweissichere Atemalkoholprobe nötig.

(Aus einer Medienmitteilung und einer Infografik des schweizerischen Eidgenössischen Instituts für Metrologie, METRAS, vom 9. Dezember 2015)

Pilotprojekt für Senioren: Kostenloses Ticket für öffentliche Verkehrsmittel im Falle der freiwilligen Führerscheinabgabe

In mehreren Städten und Gemeinden Deutschlands dürfen Senioren, die ihren Führerschein freiwillig abgeben, im Gegenzug kostenfrei öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Die Polizei bezeichnet die älteren Verkehrsteilnehmer inzwischen als Risikogruppe und die politische Debatte über altersabhängige Tests der Fahrtauglichkeit ist in vollem Gange [siehe hierzu BA 2016, 98 ff., 101 ff., 173 ff.]. Erst Mitte Januar lehnte der Bundesminister ALEXANDER DOBRINDT (CSU) regelmäßige Prüfungen für Senioren ab, denn nach wie vor werden in Deutschland die meisten Unfälle von Fahranfängern unter 24 Jahren verursacht [siehe hierzu BA 2015, 334 ff.].

Im Kreis Ludwigsburg wurde im Oktober 2015 ein Pilotprojekt gestartet. Das dortige Landratsamt bietet gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) Senioren, die den Führerschein freiwillig abgeben, ein kostenloses Ticket für das gesamte Netz an. Voraussetzung ist, dass die Teilnehmer älter als 65 Jahre sind und ihren Führerschein dauerhaft abgeben. Die Vereinbarung gilt ein Jahr, danach muss für den Verbundpass bezahlt werden. Inzwischen haben gut 500 Senioren ihren Führerschein abgegeben, mehr als einhundert Anträge sind noch in Bearbeitung.

Auch in Hamburg soll es ein ähnliches Projekt geben. Die Anzahl der Verkehrsunfälle in der Stadt steige. Nach einer Studie des Statistikamtes Nord*) sei die Zahl der Unfälle, an denen Senioren beteiligt waren, von 11.078 im Jahr 2013 auf 11.439 im Jahr 2014 gestiegen. Für 2015 wird ein Höchststand erwartet. Autofahrern, die älter als 75 Jahre sind, soll deshalb einmal pro Jahr ein kostenloses Fahrtraining angeboten werden. Auch freiwillige Seh-, Hör- und Reaktionstests seien sinnvoll, erklärte die CDU-Familienexpertin FREDERIKE FÖCKING. Autofahrer, die älter als 70 Jahre sind, sollen zudem den Anreiz bekommen, gänzlich auf das Autofahren zu verzichten. Wer seinen Führerschein freiwillig abgibt, erhalte eine kostenlose Seniorenkarte des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) für mindestens ein Jahr. Um anfängliche Berührungszwänge mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abzubauen, wird außerdem ein Patensystem vorgeschlagen: wer Abonnement einer HVV-Seniorenkarte sei, soll eine zweite kostenlos bekommen und diese einem anderen Senioren überlassen. „Als Paten unterstützen sie ‚ihr Patenkind‘ bei der Nutzung des ÖPNV“, so FÖCKING.

So ganz neu ist die Idee allerdings nicht. Im Großraum Kiel gab es die zeitlich befristeten Gratis-Fahrkarten für Senioren, die ihren Führerschein abgeben, bereits vom Jahr 1997 bis 2005. Die Tickets hatten eine Gültigkeitsdauer von sechs oder auch zwölf Monaten. Zum Start des „Schleswig-Holstein-Tarifs“ im April 2005 wurde das Angebot jedoch abgeschafft. Der Hauptgrund dafür war, dass die Umlandgemeinden und Kreise sich nicht über Ausgleichszahlungen einigen konnten.

(Aus Pressemitteilungen der Stuttgarter Zeitung online vom 18. Februar 2016
und des Focus online vom 24. März 2016)

*) Einzusehen unter: <http://www.statistik-nord.de/publikationen/publikationen/statistische-berichte/verkehr-umwelt-und-energie/>

Rechtsprechung

Die mit einem *) bezeichneten Leitsätze sind von der Schriftleitung formuliert worden.

27. Wird über zwei Ordnungswidrigkeiten, die in Tatmehrheit stehen und jeweils mit einem Fahrverbot als Nebenfolge geahndet werden können, gleichzeitig entschieden, so ist nur ein einheitliches Fahrverbot zu verhängen.

Bundesgerichtshof,
Beschluss vom 16. Dezember 2015 – 4 StR 227/15 –

Zum Sachverhalt:

- 1 I. 1. Das Amtsgericht Bielefeld hat den Betroffenen am 24. November 2014 wegen fahrlässiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu der Geldbuße von 160 Euro und wegen einer weiteren Tat der fahrlässigen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu einer Geldbuße von 240 Euro verurteilt. Daneben hat es gesondert für beide Taten jeweils ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.
- 2 Nach den Feststellungen des Amtsgerichts befuhr der Betroffene mit einem PKW die Bundesautobahn A 2 in einem Bereich, in dem die zulässige Höchstgeschwindigkeit 100 km/h betrug, am 24. April 2014 mit einer Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h und am 13. Juni 2014 mit einer Geschwindigkeit von mindestens 150 km/h.
- 3 Gegen das Urteil des Amtsgerichts hat der Betroffene Rechtsbeschwerde eingelegt und hilfsweise einen Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde gestellt. Das Oberlandesgericht Hamm hat die Sache dem mit drei Richtern besetzten Bußgeldsenat zur Entscheidung übertragen. Dieser hat sie durch Beschluss vom 30. April 2015 gemäß § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, § 121 Abs. 2 Nr. 1 GVG dem Bundesgerichtshof vorgelegt.
- 4 2. Das Oberlandesgericht Hamm ist der Auffassung, dass bei zwei Ordnungswidrigkeiten, die in Tatmehrheit stehen und jeweils mit einem Fahrverbot als Nebenfolge geahndet werden können, auch dann, wenn über sie gleichzeitig zu urteilen ist, hinsichtlich jeder Ordnungswidrigkeit gesondert ein Fahrverbot verhängt werden kann, so dass die Verurteilung des Betroffenen zu Recht erfolgt und die Rechtsbeschwerde zu verwerfen sei.
- 5 An der beabsichtigten Entscheidung sieht sich das Oberlandesgericht Hamm durch die Beschlüsse des Bayerischen Obersten Landesgerichts vom 21. November 1995 – 1 ObOWi 595/95, des Oberlandesgerichts Bamberg vom 16. September 2013 – 2 Ss OWi 743/13, des Brandenburgischen Oberlandesgerichts vom 28. Mai 2002 – 2 Ss (OWi) 16 B/02, VRS 106, 212, und vom 5. März 2013 – (2 B) 53 Ss-OWi 74/13 (41/13), VRS 124, 346 f.; des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 18. November 1997 – 5 Ss (OWi) 281/97 (OWi) 170/97 I, NZV 1998, 298, 299, des Schleswig-

Holsteinischen Oberlandesgerichts vom 6. September 2001 – 2 Ss OWi 222/01, SchlHA 2002, 177, und des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 18. Dezember 1995 – 1 Ss 541/95, NZV 1996, 159, 160, gehindert.

Das vorliegende Oberlandesgericht Hamm ist der Auffassung, der Ausschluss der Verhängung mehrerer Fahrverbote in derselben gerichtlichen Entscheidung widerspreche der gesetzlich vorgegebenen Systematik und der Entscheidung des Gesetzgebers, als Rechtsfolge der Verwirklichung mehrerer Ordnungswidrigkeiten keine Gesamtgeldbuße vorzusehen. Es erscheine als wenig überzeugend, hinsichtlich der Hauptrechtsfolge (Geldbuße) das Kumulationsprinzip anzuwenden, hinsichtlich der Nebenfolge jedoch das Asperationsprinzip. Da zudem im Fall einer getrennten Aburteilung mehrerer Ordnungswidrigkeiten mehrere Fahrverbote ausgesprochen werden, widerspreche es dem Grundsatz der Rechtsanwendungsgleichheit, wenn die Verhängung der Rechtsfolgen von Ordnungswidrigkeiten von der weitgehend zufälligen Verfahrenslage abhängt.

3. Das Oberlandesgericht Hamm hat deshalb dem Bundesgerichtshof folgende Rechtsfrage zur Entscheidung vorgelegt:

„Kann bei zwei Ordnungswidrigkeiten, die in Tatmehrheit stehen, die jeweils mit einem Fahrverbot als Nebenfolge geahndet werden können und über die gleichzeitig zu urteilen ist, stets lediglich ein einheitliches Fahrverbot verhängt werden oder ist es möglich, hinsichtlich jeder Ordnungswidrigkeit gesondert ein Fahrverbot – mithin zwei Fahrverbote nebeneinander – zu verhängen?“

Der Generalbundesanwalt hat in seiner Stellungnahme beantragt, die Vorlegungsfrage entsprechend der Rechtsauffassung des Oberlandesgerichts Hamm im Sinne der Möglichkeit der Verhängung mehrerer Fahrverbote zu bejahen.

Aus den Gründen:

II. Die Vorlegungsvoraussetzungen des § 79 Abs. 3 OWiG i. V. m. § 121 Abs. 2 Nr. 1 GVG sind erfüllt. Die Vorschrift des § 121 Abs. 2 GVG ist gemäß § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG für die Rechtsbeschwerde entsprechend heranzuziehen (vgl. BGH, Beschlüsse vom 12. September 2013 – 4 StR 503/12, BGHSt 59, 4, 8, und vom 23. September 2014 – 4 StR 92/14, BGHSt 59, 311, 313). Das Oberlandesgericht Hamm kann nicht seiner Absicht gemäß entscheiden, ohne von den vorgenannten Beschlüssen anderer Oberlandesgerichte (vgl. oben I. 2.) abzuweichen.

Der Senat beantwortet die vorgelegte Rechtsfrage wie aus der Entscheidungsformel [entspricht dem Leitsatz] ersichtlich.

- 11 1. Die Beantwortung der Frage, ob im Fall der gemeinsamen Verhandlung über mehrere Ordnungswidrigkeiten, von denen jede die Verhängung eines Fahrverbotes rechtfertigt, auf eines oder mehrere Fahrverbote zu erkennen ist, ergibt sich allerdings nicht bereits aus dem Wortlaut des Gesetzes. Die Regelung über die Tatmehrheit in § 20 OWiG ist nach ihrem Wortlaut auf die Festsetzung von Geldbußen beschränkt. Darüber, wie im Fall der Tatmehrheit hinsichtlich der Nebenfolgen zu verfahren ist, verhält sich der Gesetzeswortlaut des § 20 OWiG nicht (vgl. Brandenburgisches OLG, VRS 106, 212, 213: Die Erstreckung auf das Fahrverbot wäre eine Analogie; BayObLG, Beschluss vom 21. November 1995 — 1 ObOWi 595/95: Dass trotz zweier Handlungen nicht auf zwei gesonderte Nebenfolgen, sondern nur auf ein Fahrverbot zu erkennen sei, ergebe sich aus einer „verfassungskonformen Auslegung des § 20 OWiG hinsichtlich der darin nicht ausdrücklich erwähnten Nebenfolgen“; vgl. auch Widmaier, NJW 1971, 1158, 1159; anders wohl Mitsch, *Recht der Ordnungswidrigkeiten*, 2. Aufl., § 20 Rn. 18, § 19 Rn. 4). Gleiches gilt für den Wortlaut des § 25 StVG. Die dortige Formulierung („Wird ... wegen einer Ordnungswidrigkeit ... eine Geldbuße festgesetzt, so kann ihm ... das Gericht ... verbieten ...“), entspricht der üblichen Formulierung des Gesetzes für den Grundfall der Begehung einer Tat, wie sie etwa auch in § 44 Abs. 1 Satz 1 StGB zu finden ist, obwohl im Strafrecht die Verhängung zweier Fahrverbote in demselben Verfahren nicht in Betracht kommt (§ 53 Abs. 4 i. V. m. § 52 Abs. 4 Satz 2 StGB). Eine Aussage über die Rechtsfolgen bei Vorliegen mehrerer Taten lässt sich diesem Gesetzeswortlaut nicht entnehmen (vgl. Widmaier, NJW 1971, 1158, 1159: „allzu wörtliche Auslegung des § 25 Abs. 1 StVG“).
- 12 2. Die Entstehungsgeschichte des § 20 OWiG und des § 25 StVG spricht dafür, dass in diesen Fällen — entsprechend der Rechtslage im Strafgesetzbuch (§ 53 Abs. 4 i. V. m. § 52 Abs. 4 Satz 2 StGB; vgl. RGSt 36, 88, 89; BGH, Urteile vom 30. September 1958 — 1 StR 310/58, BGHSt 12, 85, 87, und vom 22. Juni 1960 — 2 StR 221/60, BGHSt 14, 381, 382; LK-StGB/Geppert, 12. Aufl., § 44 Rn. 77; MüKoStGB/Athing, 2. Aufl., § 44 Rn. 14) — nur auf ein einheitliches Fahrverbot zu erkennen ist. Hingegen lassen sich aus der Entstehungsgeschichte dieser Normen keine Anhaltspunkte dafür herleiten, dass nach dem Willen des Gesetzgebers die Verhängung mehrerer Fahrverbote in demselben Ordnungswidrigkeitenverfahren in Betracht käme.
- 13 a) Durch das Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (BGBl. I S. 481) erhielt das OWiG einen eigenen Allgemeinen Teil, dessen § 16 a. F. — wie schon § 16 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten vom 25. März 1952 (BGBl. I S. 177) — dem heutigen § 20 OWiG entspricht und sich wie dieser auf „Geldbußen“ beschränkte. Auch die Gesetzesmaterialien treffen ausschließlich Aussagen über die zu verhängenden Geldbußen (vgl. BT-Drucks. V/1269, S. 53 f.).
- b) Die Vorschrift über das Fahrverbot gemäß § 25 StVG wurde durch das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (EGOWiG), das ebenfalls am 24. Mai 1968 erlassen wurde (BGBl. I S. 503, 513), in das Straßenverkehrsgesetz eingefügt. Der Bundesgesetzgeber hat gleichzeitig mit dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten ein Einführungsgesetz erlassen, das in § 25 StVG ein Fahrverbot als Nebenfolge der für die Praxis quantitativ bedeutsamsten Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG vorsah. Wenn der Gesetzgeber gleichwohl mit der Regelung in § 16 OWiG a. F. lediglich für die Geldbuße das Kumulationsprinzip eingeführt hat, nicht aber für die zeitgleich — sei es auch in einem selbständigen (Einführungs-)Gesetz — eingeführte Nebenfolge des Fahrverbots, so spricht dies gegen einen gesetzgeberischen Willen, die Regelung in § 20 OWiG (§ 16 OWiG a. F.) auf die Nebenfolge des Fahrverbots zu erstrecken. Bei der Beschränkung des Wortlauts auf „Geldbußen“ handelte es sich auch nicht um ein Redaktionsversehen. Vielmehr zeigen die Erwägungen in der Gesetzesbegründung zum EGOWiG, dass dem Gesetzgeber der Umstand, dass es sich beim Fahrverbot um eine Nebenfolge handelt, für deren Verhängung gegebenenfalls besondere Regelungen gelten, bewusst war (vgl. BT-Drucks. V/1319, S. 90 f.). Hätte der Gesetzgeber in Kenntnis der höchstrichterlichen Rechtsprechung, wonach im Strafrecht bei mehreren tatmehrheitlich zusammen treffenden Straftaten, von denen jede die Nebenstrafe rechtfertigt, nur auf eine Nebenstrafe zu erkennen ist (vgl. bereits RGSt 36, 88, 89; BGH, Urteile vom 30. September 1958 — 1 StR 310/58 und vom 22. Juni 1960 — 2 StR 221/60, jeweils a. a. O.), entgegen dieser Rechtslage für das Ordnungswidrigkeitenrecht auch für die Nebenfolge des Fahrverbots das Kumulationsprinzip einführen wollen, so wäre eine ausdrückliche Regelung zu erwarten gewesen (vgl. auch RGSt 36, 88, 90), an der es jedoch fehlt.
- 15 Eine solche Regelung ist auch im Folgenden nicht erlassen worden, was angesichts der nach Inkrafttreten der §§ 16 OWiG a. F., 25 StVG einhelligen Auffassung in Rechtsprechung und Schrifttum (vgl. BayObLG, VRS 51, 221, 222 f.; Brandenburgisches OLG, VRS 106, 212; OLG Stuttgart, NZV 1996, 159, 160; OLG Düsseldorf, NZV 1998, 512; Hentschel/König/Dauer, *Straßenverkehrsrecht*, 43. Aufl., § 25 StVG Rn. 27; Burmann/Heß/Jahnke/Janker, *Straßenverkehrsrecht*, 23. Aufl., § 25 StVG Rn. 38; Göhler, *OWiG*, 16. Aufl., § 20 Rn. 6, § 66 Rn. 24; Bohnert, *OWiG*, 3. Aufl., § 20 Rn. 8; Hentschel, *Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot*, 10. Aufl., S. 418, 474; Hentschel/Krumm, *Fahrerlaubnis, Alkohol, Drogen*, 6. Aufl., S. 462; Krumm, *Fahrverbot in Bußgeldsachen*, 3. Aufl., 2014, S. 481; Zopfs, *DAR* 2015, 538; kritisch KK-OWiG/Mitsch, 4. Aufl., § 20 Rn. 8; ders., *Recht der Ordnungswidrigkeiten*, 2. Aufl., S. 186) und angesichts des auf Geldbußen beschränkten Wortlauts des § 20 OWiG zu erwarten gewesen wäre, wenn nach dem Willen des Gesetzgebers das Kumulationsprinzip auch für das Fahrverbot hätte gelten sollen.

- 16 Aus der Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze (BT-Drucks. 13/6914, S. 104) lässt sich entgegen der Auffassung des Oberlandesgerichts Hamm nichts für die von ihm vertretene Auffassung herleiten. Die Stellungnahme des Bundesrates geht davon aus, dass gegen einen Betroffenen gleichzeitig mehrere Fahrverbote wirksam sein können. Zu der Frage, ob diese Fahrverbote auch in demselben Verfahren angeordnet werden können, verhält sie sich nicht (vgl. Zopfs, DAR 2015, 538, 539). Der Gegenäußerung der Bundesregierung auf die Stellungnahme des Bundesrates liegt hingegen — im Gegenteil — ersichtlich die Auffassung zugrunde, dass eine Verhängung mehrerer Fahrverbote in demselben Verfahren nicht möglich ist (BT-Drucks. 13/6914, S. 119: „Die Verhängung eines Fahrverbotes, das die Höchstfrist von drei Monaten überschreitet, ist auch in den Fällen nicht möglich, in denen in einem Verfahren mehrere Zuwiderhandlungen, die jeweils die Verhängung eines Fahrverbotes rechtfertigen, geahndet werden“).
- 17 Schon die Entstehungsgeschichte der §§ 20 OWiG, 25 StVG spricht daher gegen die vom Oberlandesgericht Hamm befürwortete Möglichkeit, in demselben Verfahren mehrere Fahrverbote gemäß § 25 StVG gegen den Betroffenen zu verhängen.
- 18 3. Für die ganz überwiegende Auffassung in Rechtsprechung und Schrifttum, wonach in diesen Fällen vielmehr nur ein Fahrverbot zu verhängen ist (vgl. oben III. 2. b)), spricht weiterhin die Gesetzssystematik.
- 19 a) Im Rahmen der Vollstreckung des Fahrverbots ist anerkannt, dass mehrere Fahrverbote, deren Geltungsdauer sich ganz oder teilweise überschneidet, nebeneinander und nicht nacheinander vollstreckt werden. Es erfolgt also keine Addition überschneidender Fahrverbote (vgl. BT-Drucks. 13/8655, S. 14; BayObLG, NZV 1993, 489; LG Münster, NJW 1980, 2481; LK-StGB/ Geppert, 12. Aufl., § 44 Rn. 82; MüKoStGB/Athing, 2. Aufl., § 44 Rn. 18 jeweils m. w. N.; a. A. AG Saarbrücken, zfs 2015, 591; AG Stuttgart, NZV 2006, 328; kritisch Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 25 StVG Rn. 28 m. w. N.). Anders verhält es sich nur im Fall des § 25 Abs. 2a Satz 2 StVG (vgl. BT-Drucks. 13/8655, S. 14: „Satz 2 bestimmt, daß in diesen Fällen in Abweichung von der sonst gültigen Regelung ausnahmsweise die Fahrverbotsfristen addiert werden“). Die dort angeordnete sukzessive Vollstreckung soll verhindern, dass der Betroffene mehrere kurz hintereinander verhängte Fahrverbote missbräuchlich „zusammenlegt“ (Brandenburgisches OLG, VRS 106, 212, 213; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 25 StVG Rn. 30). Die Existenz dieser gesetzlichen Ausnahмовorschriфт belegt indes gerade, dass im Regelfall keine Nacheinandervollstreckung von Fahrverboten erfolgt (vgl. BT-Drucks. 13/8655, S. 14; Brandenburgisches OLG, VRS 106, 212, 213; Zopfs, DAR 2015, 538).
- 20 Diese Auffassung teilt auch das vorliegende Oberlandesgericht Hamm. Es wäre aber „sinnlos“ (OLG Hamm, NZV 2010, 159, 160 [= BA 2010, 28]; Brandenburgisches OLG, VRS 106, 212, 213; vgl. BayObLG, VRS 51, 221, 223; OLG Celle, NZV 1993, 157 [= BA 1993, 135]), mehrere Fahrverbote zu verhängen, wenn eines der angeordneten Fahrverbote aufgrund der Parallelvollstreckung letztlich nicht zum Tragen käme. Dies würde jedenfalls für den Regelfall gelten, dass zwei Fahrverbote, die in demselben Verfahren angeordnet würden, auch gleichzeitig rechtskräftig werden.
- 21 b) Gegen die Verhängung zweier Fahrverbote in demselben Verfahren spricht weiterhin der gesetzssystematische Vergleich mit dem strafrechtlichen Fahrverbot (Brandenburgisches OLG, VRS 106, 212, 213; BayObLG, VRS 51, 221, 222 f.; OLG Düsseldorf, NZV 1998, 298, 299; NZV 1998, 512, 513; OLG Stuttgart, NZV 1996, 159, 160; Schleswig-Holsteinisches OLG, SchlHA 2002, 177). Es besteht Einigkeit, dass im Fall der Tatmehrheit gemäß § 53 StGB auch dann nur auf ein Fahrverbot nach § 44 StGB zu erkennen ist, wenn dieses neben mehreren Einzelstrafen in Betracht käme (vgl. § 53 Abs. 4 i. V. m. § 52 Abs. 4 Satz 2 StGB; BayObLG, VRS 51, 221, 222; Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben/Bosch, StGB, 29. Aufl., § 53 Rn. 30; MüKoStGB/Athing, 2. Aufl., § 44 Rn. 14).
- 22 Wenn im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts etwas anderes gelten sollte, so wäre zum einen eine gesetzliche Regelung zu erwarten gewesen, die jedoch in § 20 OWiG gerade nur für die Geldbuße erfolgt ist. Zum anderen hat sich aber der Gesetzgeber hinsichtlich der Nebenfolge des Fahrverbots ausweislich der Gesetzesmaterialien gerade nicht gegen das im Strafrecht geltende Asperationsprinzip entschieden, sondern sich — im Gegenteil an der strafrechtlichen Rechtslage orientiert (vgl. BT-Drucks. V/1319, S. 90; BayObLG, VRS 51, 221, 223). Zweck der Schaffung des § 25 StVG war es demnach, das als § 37 a. F. in das StGB eingeführte Fahrverbot auch in das (Verkehrs-) Ordnungswidrigkeitenrecht zu „übernehmen“ (BT-Drucks. V/1319, S. 90). Dass das Fahrverbot im Bußgeldverfahren in der Regel von einer Verwaltungsbehörde und grundsätzlich in einem summarischen Verfahren verhängt wird, steht dieser Übernahme nach den ausdrücklichen Erwägungen des Gesetzgebers nicht entgegen (BT-Drucks. V/1319, S. 90). Abweichungen von der strafrechtlichen Rechtslage sollten nur insoweit erfolgen, als das ordnungswidrigkeitenrechtliche Fahrverbot an die zusätzliche Voraussetzung der „groben oder beharrlichen“ Pflichtverletzung geknüpft wurde und die in § 44 Abs. 1 Satz 1 StGB genannten Taten „im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs“ für die Verhängung des Fahrverbots nach § 25 StVG nicht ausreichen sollten (BT-Drucks. V/1319, S. 90). Auch die Dauer des Fahrverbots wurde an die strafrechtliche Bestimmung angelehnt. Zudem wurden in Abs. 2 des § 25 StVG in der Fassung des Entwurfs eines EGOWiG ausdrücklich „ergänzende Regelungen“ zu § 37 StGB a. F. getroffen, die sich auf den Beginn und die Berechnung der Dauer des Fahrverbots, seine Eintragung in ausländischen Fahrausweisen sowie die Verwahrung und Beschlagnahme von Fahrausweisen bezogen. Der Gesetzgeber hat sich damit ausdrücklich an den Regelungen des Strafgesetzbuchs orientiert (vgl. Bay-

ObLG, VRS 51, 221, 223) und abweichende Regelungen (lediglich) dort getroffen, wo es ihm geboten erschien. Eine vom Strafrecht abweichende Regelung hinsichtlich der dort geltenden Rechtsfolgen bei Anordnung eines Fahrverbots bei mehreren Taten hat er indes gerade nicht vorgenommen.

23 2.3 Schließlich bleibt bei Zugrundelegung der Auffassung des Oberlandesgerichts Hamm unklar, was hinsichtlich der Verhängung der Nebenfolge(n) gelten soll, wenn in einem Verfahren straf- und ordnungswidrigkeitenrechtliches Fahrverbot zusammentreffen (vgl. Zopfs, DAR 2015, 538; zur bisherigen Auffassung, dass auch in diesem Fall nur ein Fahrverbot verhängt werden kann: OLG Celle, NZV 1993, 157; LK-StGB/Geppert, 12. Aufl., § 44 Rn. 79; MüKoStGB/Athing, 2. Aufl., § 44 Rn. 14).

24 Bereits mit der dargelegten Gesetzssystematik und Entstehungsgeschichte der entscheidungserheblichen Normen wäre daher eine Auslegung unvereinbar, die ohne Rückhalt im Wortlaut des § 20 OWiG die Verhängung zweier Fahrverbote in demselben Verfahren wegen mehrerer Ordnungswidrigkeiten desselben Betroffenen ermöglichen würde.

25 4. Darüber hinaus spricht aber auch der Sinn und Zweck der Regelung über das Fahrverbot dafür, dass bei mehreren Ordnungswidrigkeiten in demselben Verfahren nur auf ein Fahrverbot zu erkennen ist. Denn das Fahrverbot soll als Denkmittel- und Besinnungsmaßnahme spezialpräventiv wirken (vgl. BT-Drucks. 13/6914, S. 119; BGH, Beschluss vom 22. Oktober 2001 — 5 StR 439/01, wistra 2002, 57, 58; OLG Celle, NZV 1993, 157). Dies verlangt eine Gesamtbetrachtung aller abzuurteilenden Taten und eine Bemessung der Dauer des Fahrverbots entsprechend dem sich aus dieser Gesamtbetrachtung ergebenden Einwirkungsbedarf auf den Betroffenen (vgl. OLG Stuttgart, NZV 1996, 159, 160; OLG Düsseldorf, NZV 1998, 298, 299; NZV 1998, 512, 513; Brandenburgisches OLG, VRS 106, 212, 213; VRS 124, 346, 347; BayObLG, VRS 51, 221, 223; Widmaier, NJW 1971, 1158, 1159). Diesen Erfordernissen des spezialpräventiven Charakters der Nebenfolge und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit wird die Verhängung eines einheitlichen Fahrverbotes gerecht, während die vom vorlegenden Oberlandesgericht befürwortete wechselseitige Berücksichtigung des jeweils anderen Fahrverbots im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfungen gerade in einem auf rasche Erledigung angelegten Bußgeldverfahren als wenig zweckmäßig erscheint (vgl. Zopfs, DAR 2015, 538).

26 Gegen die Verhängung eines einheitlichen Fahrverbots spricht schließlich auch nicht der Grundsatz der Rechtsanwendungsgleichheit. Zwar hängt nach den vorherigen Ausführungen die Frage, ob gegen den Betroffenen wegen mehrerer Ordnungswidrigkeiten eines oder mehrere Fahrverbote angeordnet werden, davon ab, ob diese Ordnungswidrigkeiten in einem Gerichtsverfahren verhandelt werden oder aber ausschließlich im Verwaltungsverfahren bzw. in unterschiedlichen Gerichtsverfahren. Dies stellt indes zum einen keine Besonderheit dar. So verbleibt es auch im Strafrecht bei den in getrennten Verfahren festgelegten

Sanktionen, wenn eine nachträgliche Gesamtstrafenbildung (§ 460 StPO) vor der vollständigen Vollstreckung aller für eine Gesamtstrafenbildung in Betracht kommender Strafen nicht erfolgt (vgl. BGH, Beschluss vom 21. August 2014 — 3 StR 245/14, NStZ-RR 2015, 20). Zum anderen wird der Umstand, ob eine gemeinsame Verhandlung mehrerer Ordnungswidrigkeiten erfolgt oder nicht, oftmals gerade nicht lediglich auf Zufall beruhen. Eine gemeinsame Verhandlung wird etwa regelmäßig dann nahe liegen, wenn zwischen den Ordnungswidrigkeiten ein zeitlicher oder örtlicher Zusammenhang besteht (so auch in dem der Vorlage zugrunde liegenden Fall). In solchen Fällen spricht aber der Sinn und Zweck des § 25 StVG für die Verhängung eines einheitlichen Fahrverbots (vgl. Zopfs, DAR 2015, 538, 539).

28. 1. Bei der Auslegung des Begriffs der Wirkung im Sinne des § 24c Abs. 1 Alt. 2 StVG sind zum einen die allgemein anerkannten medizinisch-naturwissenschaftlichen Forschungsergebnisse, zum anderen die in Umsetzung solcher Erkenntnisse getroffenen rechtlichen Wertentscheidungen des § 24a Abs. 1 StVG zu beachten.

2. Eine Wirkung liegt regelmäßig erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille bzw. einer Atemalkoholkonzentration von 0,1 mg/l vor.

3. Ob ausnahmsweise bei Fahrauffälligkeiten eine Wirkung schon unterhalb dieser Werte in Betracht kommen kann, ist zweifelhaft, kann hier aber offenbleiben.

Kammergericht Berlin,

Beschluss vom 15. Februar 2016

– 3 Ws (B) 538/15 - 122 Ss 142/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Verstoßes gegen das Alkoholverbot für Fahranfänger (§ 24c Abs. 1 Alt. 2 StVG) eine Geldbuße in Höhe von 250 € verhängt. Nach den Urteilsfeststellungen hatte der damals 20 Jahre alte Betroffene einen PKW geführt, nachdem er in der Nacht zuvor Alkohol getrunken hatte. Die etwa eine halbe Stunde nach Fahrtende durchgeführte Atemalkoholmessung mit dem Gerät Dräger Alcotest 7110 Evidential ergab einen Wert von 0,05 mg/l.

Durch Beschluss vom 12. Februar 2016 hat die Einzelrichterin die auf die Sachrüge gestützte Rechtsbeschwerde zur Fortbildung des Rechts zugelassen und gemäß § 80a Abs. 3 Satz 2, Satz 1 Alt. 1 OWiG die Sache dem Senat in der Besetzung mit drei Richtern zur Entscheidung übertragen.

Aus den Gründen:

II. Die nach ihrer Zulassung gemäß § 79 Abs. 1 S. 2 OWiG statthafte Rechtsbeschwerde hat mit der allgemeinen Sachrüge Erfolg.

Nach § 24c Abs. 1 StVG in der hier allein in Betracht kommenden zweiten Tatbestandsalternative handelt ein Fahranfänger ordnungswidrig, wenn er die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks steht. Die Urteilsfeststellungen belegen nicht, dass das hier der Fall war.

Eine Wirkung im Sinne des § 24c Abs. 1 Alt. 2 StVG kann erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,1 mg/l angenommen werden, die der Betroffene mit der gemessenen Atemalkoholkonzentration von 0,05 mg/l nicht erreicht hat.

1. Obwohl § 24c Abs. 1 StVG keine Grenzwerte festlegt, ging der Gesetzgeber ausweislich der Gesetzesbegründung (BT-Drs 16/5047, S. 9) im Anschluss an einen Vorschlag der Alkohol-Kommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (BA 44 <2007>, 169) davon aus, dass eine Wirkung unterhalb von 0,2 Promille bzw. 0,1 mg/l aus messtechnischen und medizinischen Gründen grundsätzlich ausscheidet. Das Schrifttum hat sich dem im Wesentlichen angeschlossen (König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 24c StVG Rn. 11; Krumm NJW 2015, 1863, 1864; Janker DAR 2013, 398; ders. DAR 2007, 497, 499; Hufnagel NJW 2007, 2577, 2578; Burhoff VRR 2007, 371, 374).

2. Die zu § 24c StVG bekannt gewordene Rechtsprechung ist nicht umfangreich und bietet kein einheitliches Bild. Für Grenzwerte von 0,2 Promille bzw. 0,1 mg/l haben sich bisher das AG Langenfeld (Urteil vom 4. April 2011 – 20 OWi 42/11 –, juris [= BA 2012, 115] Rn. 2: Freispruch bei einer gemessenen Atemalkoholkonzentration von 0,06 mg/l) und das AG Biberach (Urteil vom 31. Juli 2012 – 5 OWi 250 Js 5856/12 –, wiedergegeben in OLG Stuttgart NZV 2013, 563 [= BA 2013, 186]: Verurteilung bei einer gemessenen Blutalkoholkonzentration von 0,25 Promille) ausgesprochen. Auf der gleichen Linie liegt eine Entscheidung des LAG Köln (Urteil vom 19. März 2008 – 7 Sa 1369/07 –, juris), die bei einer Atemalkoholkonzentration von 0,1 mg/l einen Verstoß gegen die mit § 24c Abs. 1 StVG inhaltlich vergleichbare Regelung in § 9 Abs. 11 Nr. 18 der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) annahm, ohne allerdings die Frage eines Grenzwertes zu thematisieren. Demgegenüber sprach das AG Herne (Urteil vom 17. Dezember 2008 – 15 OWi 60 Js 584/08 – 5/08 –, juris [= BA 2009, 431] Rn. 2) den Betroffenen bei einem gemessenen Atemalkoholwert von 0,13 mg/l frei, weil nach den – nicht näher mitgeteilten – Bekundungen des in der Hauptverhandlung gehörten Sachverständigen der Grenzwert für die Annahme einer Wirkung derzeit bei mindestens 0,26 Promille Alkohol im Blut und bei dem konkreten Betroffenen aufgrund seiner körperlichen Konstitution sogar bei 0,3 Promille liege. Das OLG Stuttgart, a. a. O., das über die Rechtsbeschwerde gegen das o. g. Urteil des AG Biberach zu entscheiden hatte, hat zwar die Verurteilung des Betroffenen bestätigt, dem Grundwert von 0,1 Promille jedoch nur einen Sicherheitsaufschlag von 0,05 Promille hinzugerechnet und damit den Grenzwert auf nur 0,15 Promille bestimmt.

3. Der Senat ist der Auffassung, dass die in der Gesetzesbegründung genannten Werte jedenfalls nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft die Untergrenze darstellen, ab der eine Wirkung erst angenommen werden kann.

a) Mit der Einführung des § 24c StVG hat der Gesetzgeber der wissenschaftlich belegten Erkenntnis Rechnung getragen, dass das bei Fahranfängern ohnehin schon hohe Unfallrisiko bereits durch geringe Mengen Alkohol weiter gesteigert wird. Beabsichtigt ist „das klare und verständliche Signal, dass Fahren und Trinken nicht zu vereinbaren sind“ (Gesetzesbegründung, BT-Drs 16/5047, S. 7). Während allerdings § 24c Abs. 1 Alt. 1 StVG dem Fahranfänger den Konsum von alkoholischen Getränken während der Fahrt schlechthin verbietet, setzt § 24c Abs. 1 Alt. 2 StVG für den Konsum vor Fahrtantritt zusätzlich voraus, dass der Betroffene noch unter der „Wirkung“ des Alkohols steht.

Da der Gesetzgeber sowohl auf eine nähere Ausgestaltung des Begriffs der Wirkung verzichtet als auch bewusst von der Festlegung von Gefahrgrenzwerten abgesehen hat, um dem Risiko eines „Herantrinkens“ an den Grenzwert entgegenzuwirken (Gesetzesbegründung zu § 24c StVG, BT-Drs 16/5047, S. 9; kritisch dazu König in: Hentschel/König/Dauer, § 24c StVG Rn. 10), ist es Aufgabe der Rechtsprechung, dieses Tatbestandsmerkmal zu präzisieren.

Es besteht Einigkeit, dass es sich bei § 24c Abs. 1 StVG um ein abstraktes Gefährdungsdelikt handelt und für die Annahme einer Wirkung eine konkrete Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit des Betroffenen nicht entscheidend ist. Ähnlich wie bei dem Begriff der Wirkung im Sinne des § 24a Abs. 2 StVG (vgl. dazu BVerfG NJW 2005, 349, 351; König in: Hentschel/König/Dauer, § 24a StVG Rn. 21 f.) ist es auch im Rahmen des § 24c Abs. 1 StVG ausreichend, aber erforderlich, dass der aufgenommene Alkohol in einer nicht nur völlig unerheblichen Konzentration im Spurenbereich im Körper vorhanden ist und zu einer Veränderung physischer oder psychischer Funktionen führen kann (BT-Drs 16/5047, S. 9; König in: Hentschel/König/Dauer, § 24c StVG Rn. 11; Janker DAR 2007, 497, 499).

Obwohl § 24c Abs. 1 StVG keine Grenzwerte enthält, wird im Anschluss an die Gesetzesbegründung (BT-Dr 16/5047, S. 9) allgemein davon ausgegangen, dass derzeit aus medizinischen und messtechnischen Gründen auf die Festlegung von Untergrenzen nicht verzichtet werden kann (König in: Hentschel/König/Dauer, § 24a StVG Rn. 11; Janker in: Burmann/Hefß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, Rn. 14, jeweils m. w. N.). Ab welchem Messwert danach eine Beeinflussung des Fahrers angenommen werden kann, lässt sich nur auf der Grundlage medizinisch-naturwissenschaftlicher Erkenntnisse entscheiden (vgl. – zur absoluten Fahruntüchtigkeit im Sinne der §§ 316, 315 c Abs. 1 Nr. 1 a StGB – BGH NZV 1990, 357). Soweit diese in den maßgebenden Fachkreisen allgemein und zweifelsfrei als richtig anerkannt werden, sind sie für den Richter bindend (BGH

a. a. O., m. w. N.) und ihre Beachtung durch das Revisions- bzw. Rechtsbeschwerdegericht zu überprüfen (Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 58. Aufl. 2015, § 337 Rn. 31 m. w. N.).

Die somit zu beachtenden naturwissenschaftlichen Forschungsergebnisse betreffen zum einen spezifische medizinische und messtechnische Besonderheiten von Alkoholkonzentrationen nahe Null, zum anderen auch Erkenntnisse – etwa zum Verhältnis zwischen Blut- und Atemalkoholmessung –, die bereits in die mehrfach geänderte allgemeine Promillegrenze in § 24a Abs. 1 StVG eingeflossen sind. Darüber hinaus sind auch rechtliche Wertungen in den Blick zu nehmen, die der Gesetzgeber im Rahmen des § 24a Abs. 1 StVG im Zuge der Umsetzung der naturwissenschaftlichen Forschungsergebnisse getroffen hat und an die § 24c Abs. 1 StVG erkennbar anknüpfen wollte.

aa) § 24c StVG regelt nicht, auf welche Weise der Nachweis der Alkoholisierung erbracht werden kann. Die Norm geht aber offensichtlich von der Vorstellung aus, dass dies ebenso wie im Rahmen des § 24a Abs. 1 StVG sowohl durch eine Blutalkoholprobe als auch durch eine Atemalkoholprobe geschehen kann. Mit der Neufassung des § 24a Abs. 1 StVG zum 1. Mai 1998 hat der Gesetzgeber sich generell dafür entschieden, im Recht der Verkehrsordnungswidrigkeiten künftig neben der Blutalkoholanalyse auch die bis dahin umstrittene Atemalkoholanalyse als einfach zu handhabende und für den Betroffenen weniger belastende Messmethode zuzulassen. Er hat damit auf ein Gutachten des Bundesgesundheitsamtes (Schoknecht, Gutachten zur Prüfung der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse, 1991, S. 20 ff. – im Folgenden: BGA-Gutachten 1991) reagiert, das erstmals die Voraussetzungen für eine beweisichere Durchführung der Atemalkoholanalyse im Detail untersucht und beschrieben hat (vgl. Gesetzesbegründung zur Änderung des § 24a StVG vom 19. Mai 1995, BT-Drs 13/1439, S. 1, 4). Dass im Rahmen des § 24c StVG nichts anderes gelten kann, setzt die Gesetzesbegründung zu § 24c StVG als selbstverständlich voraus (vgl. BT-Drs 16/5047, S. 9).

bb) Auch für die Festlegung der nach der Gesetzesbegründung unverzichtbaren Grenzwerte enthält § 24a Abs. 1 StVG verallgemeinerungsfähige Grundsätze.

§ 24a Abs. 1 StVG lässt sich zunächst entnehmen, dass ein selbstständiger Grenzwert für den Atemalkohol festzusetzen und dieser in einem festen Verhältnis von 2000:1 vom Blutalkoholwert abzuleiten ist. Blut- und Atemalkoholwerte stehen nicht in einer konstanten Beziehung zueinander und sind nicht direkt konvertierbar (BGA-Gutachten 1991, S. 6; BayObLG NZV 2000, 295 [= BA 2000, 247]). Gleichwohl hat der Gesetzgeber sich bei der Einführung der Atemalkoholanalyse im Jahr 1998 für ein festes Verhältnis zwischen den Blutalkoholwerten von 0,8 Promille (d. h. g/kg) bzw. 0,5 Promille und den Atemalkoholwerten von 0,4 mg/l bzw. 0,25 mg/l entschieden. Dieses auch bei der Abschaffung der 0,8 Promille-Grenze im Jahr 2001 beibehaltene Größenverhältnis ist so gewählt, dass der Atemalkoholwert mit einer Wahrscheinlich-

keit von 75 % unter den Grenzwert liegt, wenn der gleichzeitig gemessene Blutalkoholwert den entsprechenden Grenzwert erreicht (vgl. BGH NZV 2001, 267, 269 [= BA 2001, 280]; BayObLG NZV 2000, 295, 296; BGA-Gutachten 1991, S. 15, 20 f.). Der Gesetzgeber wollte dadurch die Atemalkoholmessung geringfügig begünstigen, um einen Anreiz für die freiwillige Mitwirkung des Betroffenen zu schaffen (vgl. BayObLG, a. a. O.; Jachau/Wittig/Krause, BA 44 <2007>, 117, 121). Die in der Gesetzesbegründung zu § 24c StVG angenommenen Grenzwerte lassen erkennen, dass die Neuregelung an diese Wertentscheidung anknüpfen wollte.

Aus § 24a Abs. 1 StVG folgt weiterhin, dass erforderliche Sicherheitszuschläge bereits in den Grenzwert einzurechnen sind. Bereits der ursprüngliche Grenzwert von 0,8 Promille setzte sich zusammen aus einem Grundwert von 0,65 Promille und einem Sicherheitszuschlag von 0,15 Promille (BT-Drs 7/133, S. 5). Der im Jahr 1998 neu eingeführte 0,5-Promille-Wert besteht aus einem Grundwert in Höhe von 0,4 Promille, dem ein Sicherheitszuschlag von nunmehr nur noch 0,1 Promille hinzugesetzt wurde (BT-Drs 13/1439, S. 4; BGH NZV 2001, 267, 270; BayObLG NZV 2000, 295, 297; König in: Hentschel/König/Dauer, § 24a StVG Rn. 11). Auch in den daraus abgeleiteten Atemalkoholgrenzwerten von 0,4 mg/l bzw. 0,25 mg/l ist danach rechnerisch ein Sicherheitszuschlag enthalten (BGH, a. a. O.; BayObLG, a. a. O. m. zust. Anm. König).

Durch die Einrechnung des Sicherheitszuschlags in den Grenzwert wird auch im Rahmen des § 24c StVG die Möglichkeit eröffnet, die gemessenen Werte ohne Abschlag zu verwerten (vgl. BGH NZV 2001, 267, 270; BayObLG, a. a. O., S. 297). Dabei ist die Höhe des Sicherheitszuschlags in erster Linie an den Streubreiten der Blutalkoholanalyse auszurichten. Diese fließen bei dem in § 24a Abs. 1 StVG vorgegebenen festen Größenverhältnis mittelbar auch in den abgeleiteten Grenzwert für den Atemalkohol ein, während den vergleichbaren Unsicherheiten bei der Atemalkoholmessung grundsätzlich durch die Bemessung des „Umrechnungsfaktors“ Rechnung getragen wird.

Auch die Höhe des Sicherheitszuschlags kann sich grundsätzlich an § 24a Abs. 1 StVG orientieren. Die dort eingerechneten Sicherheitszuschläge wurden nicht relativ zu den konkreten Grundwerten festgelegt. Der in dem aktuellen 0,5-Promille-Wert enthaltene Zuschlag von 0,1 Promille entspricht vielmehr dem Zuschlag, den der Bundesgerichtshof in seiner Grundsatzentscheidung vom 26. Juni 1990 (NZV 1990, 357, 358) auf der Grundlage eines in seinem Auftrag erstellten Gutachtens des Bundesgesundheitsamtes aus dem Jahr 1989 (Schoknecht NZV 1990, 104) für den Blutalkoholgrenzwert der absoluten Fahruntüchtigkeit vorgegeben hat. Die Auswertung eines Ringversuchs aus dem Jahre 1988 hatte für die drei möglichen Kombinationen der Verfahren zur Blutalkoholbestimmung Abweichungen in Höhe von höchstens 0,05 Promille ergeben. Diesen Wert hat der Bundesgerichtshof im Anschluss an den Vorschlag des Gutachtens (Scho-

knecht a. a. O., 106) verdoppelt, weil die Teilnahme weiterer Laboratorien an dem Ringversuch zu abweichenden Ergebnissen hätte führen können und die Verwendung von Serum statt Vollblut als Probenmaterial eine mit geringfügigen Ungenauigkeiten behaftete Umrechnung erforderlich gemacht habe (BGH, a. a. O.).

b) Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben lässt sich eine Wirkung im Sinne des § 24c Abs. 1 StVG erst ab einem Blutalkoholwert von 0,2 Promille bzw. einem Atemalkoholwert von 0,1 mg/l annehmen. Nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft sind Grenzwerte von 0,0 Promille bzw. 0,0 mg/l nicht bestimmbar (Jachau/Wittig/Krause, a. a. O., 122). Die von der Alkohol-Kommission für das Alkoholverbot für Fahranfänger vorgeschlagenen Grenzwerte von 0,2 Promille bzw. 0,1 mg/l tragen dieser Erkenntnis Rechnung und stehen zudem im Einklang mit den Wertentscheidungen des § 24a Abs. 1 StVG. Die zu diesem Thema durchgeführten Untersuchungen haben keine Besonderheiten von sehr niedrigen Alkoholisierungsgraden nahe Null ergeben, die einer Übertragung von Rechtsgedanken des § 24a Abs. 1 StVG entgegenstehen würden.

aa) Bei dem von der Alkohol-Kommission ermittelten Grundwert von 0,1 Promille handelt es sich um einen Wert, der von allen nach geltenden Richtlinien arbeitenden Laboratorien zuverlässig messbar ist. Eine Beeinflussung der Messung durch möglicherweise in sehr geringen Mengen im Bereich von 1/1000 Promille vorhandenen endogenen Alkohol kann dabei vernachlässigt werden (Alkohol-Kommission, BA 44 <2007>, 169, 170; Jachau/Wittig/Krause, a. a. O., 117 f., 121). Der Wert liegt auch so hoch, dass die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von Körperfunktionen mit Sicherheit gegeben ist. Eine in der Gesetzesbegründung (BT-Drs 16/5047, S. 7) angeführte Studie aus den USA, nach der die Unfallwahrscheinlichkeit für Fahranfänger bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille bereits um 25 % erhöht ist, deutet sogar darauf hin, dass eine Beeinflussung von Körperfunktionen schon unterhalb von 0,1 Promille denkbar ist. Verlässliche Aussagen über einen geringeren Grundwert lassen sich jedoch auf der Grundlage der dem Senat bekannt gewordenen Studien bisher nicht treffen.

bb) Der in § 24a Abs. 1 StVG angesetzte Sicherheitszuschlag von 0,1 Promille ist aus wissenschaftlicher Sicht auch im Rahmen des § 24c StVG ausreichend, aber auch erforderlich (Alkohol-Kommission, a. a. O., 170). Ein Ringversuch der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie hat den damit gebildeten Grenzwert von 0,2 Promille als ausreichend zuverlässig bestätigt (Herbold/Aderjan, BA 44 <2007>, Suppl. 42).

Die Ansicht des OLG Stuttgart (NZV 2013, 563, 564 f.), der Sicherheitszuschlag sei mit 0,05 Promille ausreichend bemessen, überzeugt nicht. Zur Begründung stützt sich das Gericht allein auf das Ergebnis des Ringversuchs aus dem Jahr 1988, auf dessen Grundlage der Bundesgerichtshof die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit auf 1,1 Promille herabgesetzt hat (NZV 1990, 357, 358). Es geht dabei allerdings weder

auf die Erwägungen in der Gesetzesbegründung ein noch auf die auch im Rahmen des § 24c StVG einschlägigen Gründe, die den Bundesgerichtshof zu einer Verdoppelung des in dem Ringversuch ermittelten Wertes veranlasst haben (König, in: Hentschel/König/Dauer, § 24c StVG Rn. 11).

cc) Da es sich bei § 24c StVG um ein abstraktes Gefährdungsdelikt handelt, gilt der Grenzwert von 0,2 Promille unabhängig von den Auswirkungen der Alkoholisierung auf den konkreten Betroffenen. So kann entgegen der Ansicht des AG Herne (Urteil vom 17. Dezember 2008 – 15 OWi 60 Js 584/08 – 5/08 –, juris Rn. 2; zust. Krumm, NJW 2015, 1863, 1865) eine individuell besonders hohe Alkoholverträglichkeit des Betroffenen nicht zu seinen Gunsten berücksichtigt werden. Umgekehrt gibt es nach den Erkenntnissen der Alkohol-Kommission auch keine Grundlage dafür, bei einer besonders hohen Empfindlichkeit des Betroffenen eine Wirkung schon unterhalb der Grenzwerte in Betracht zu ziehen.

Ob etwas anderes ausnahmsweise gelten kann, wenn das Fahrverhalten des Betroffenen konkrete Anhaltspunkte für Leistungsbeeinträchtigungen aufweist (bejahend König in: Hentschel/König/Dauer, § 24c StVG Rn. 11; Krumm, NJW 2015, 1863, 1865; Burhoff VRR 2007, 371), erscheint zweifelhaft. Die Gründe, die der Festlegung eines geringeren Grenzwertes für eine nur abstrakt mögliche Leistungsbeeinträchtigung entgegen stehen, dürften es unterhalb des Grenzwertes auch kaum zulassen, eine konkrete Fahrauffälligkeit mit der erforderlichen Sicherheit auf den Alkoholkonsum zurückzuführen. Der Senat muss diese Frage hier jedoch nicht abschließend entscheiden. Das Amtsgericht hat keine Fahrauffälligkeiten bei dem Betroffenen festgestellt, und der Senat schließt es aus, dass eine neue Hauptverhandlung dazu noch weitere Erkenntnisse bringen könnte.

dd) Aus dem Blutalkoholgrenzwert von 0,2 Promille lässt sich nach dem in § 24a Abs. 1 StVG vorgegebenen festen Größenverhältnis ohne Weiteres ein Grenzwert für die Atemalkoholmessung von 0,1 mg/l ableiten. Durchgreifende Anhaltspunkte dafür, dass Besonderheiten sehr niedriger Alkoholkonzentrationen ein abweichendes Umrechnungsverhältnis gebieten könnten, sind nicht bekannt geworden. Spurenalcohol und eine – ohnehin nur in geringem Maße – mögliche Beeinflussung der Messung durch endogenen Alkohol werden bei der Atemalkoholmessung entsprechend den Vorgaben der DIN VDE 0405, Teil 2 (4) schon dadurch ausgeschlossen, dass Messergebnisse unterhalb von 0,05 mg/l von dem Gerät Dräger Evidential 7110 mit 0,00 mg/l ausgegeben werden. Der aus dem entsprechenden Blutalkoholwert abgeleitete Sicherheitszuschlag von 0,05 mg/l ist nach den derzeitigen Erkenntnissen ausreichend, um sämtlichen denkbaren Messunsicherheiten und Streubreiten einschließlich eines möglichen Hystereseinflusses – d. h. der Verfälschung einer Messung bei niedriger Konzentration durch eine vorangegangene Messung bei hoher Konzentration – ausreichend zu begegnen (vgl. Alkohol-Kommission, BA 44 <2007>, 169, 170; Jachau/Wittig/Krause, a. a. O., 121; BGH NZV 2001, 267, 270).

c) Die hier bei dem Betroffenen etwa eine halbe Stunde nach Fahrtende gemessene Atemalkoholkonzentration von 0,05 mg/l liegt deutlich unter dem Grenzwert von 0,1 mg/l. Ob bei der Atemalkoholmessung ähnlich wie bei der Blutalkoholmessung eine Rückrechnung in Betracht kommt (vgl. Jachau/Wittig/Krause, a. a. O., 122) und auf welchen Zeitpunkt dabei im Rahmen des § 24c StVG abzustellen wäre, kann an dieser Stelle dahinstehen. Der Senat schließt es aus, dass dadurch hier der Grenzwert von 0,1 mg/l erreicht werden könnte.

4. Die von der Entscheidung des OLG Stuttgart (NZV 2013, 563, 564) abweichende Festlegung der Grenzwerte gebietet es nicht, die Sache gemäß § 79 Abs. 3 OWiG, § 121 Abs. 2 GVG dem Bundesgerichtshof vorzulegen. Eine Vorlage ist nur dann veranlasst, wenn die abweichenden Rechtsauffassungen jeweils die unmittelbar tragenden Grundlagen der Entscheidung darstellen. Sie müssen in beide Richtungen entscheidungserheblich (gewesen) sein (BGH NJW 2000, 222; OLG Düsseldorf NZV 1992, 497, 498; Meyer-Goßner/Schmitt, § 121 GVG Rn. 10 f.; Hannich in: KK-StPO, 7. Aufl. 2013, § 121 GVG Rn. 38). Das ist hier nicht der Fall. Die Entscheidung des OLG Stuttgart betrifft allein den Blutalkoholgrenzwert. Zu der die Entscheidung des Senats tragenden Festlegung eines Atemalkoholgrenzwerts und zum Größenverhältnis von Blut- und Alkoholgrenzwert trifft sie keine Aussage. Im Übrigen hätten, ein übereinstimmendes festes Größenverhältnis von 2000:1 unterstellt, die abweichenden Grenzwerte in dem jeweils anderen Fall zu keinem anderen Ergebnis geführt: Im Fall des OLG Stuttgart hätte auch der vom Senat angenommene Blutalkoholgrenzwert von 0,2 Promille zur Verurteilung des mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,25 Promille aufgefallenen Betroffenen geführt, während der Betroffene im hier zu entscheidenden Fall auch mit dem aus dem Blutalkoholgrenzwert des OLG Stuttgart von 0,15 Promille abgeleiteten Atemalkoholgrenzwert von 0,75 mg/l freizusprechen gewesen wäre.

5. Gemäß § 79 Abs. 6 OWiG entscheidet der Senat in der Sache selbst und spricht den Betroffenen frei. Es ist nicht zu erwarten, dass eine neue Hauptverhandlung zu Erkenntnissen führen kann, die eine Verurteilung rechtfertigen würden.

29. Bei einem Zeitablauf von einem Jahr und 4 Monaten seit Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis ist die weitere Aufrechterhaltung der Maßnahme als unverhältnismäßig anzusehen.

Landgericht Hannover,
Beschluss vom 24. Februar 2016 – 40 Qs 18/16 –

Aus den Gründen:

Unbeschadet des fortbestehenden dringenden Tatverdachts und unabhängig von der Frage, ob der mut-

maßliche Eignungsmangel im Sinne des § 69 StGB weiter besteht und deshalb gemäß § 111a StPO dringende Gründe für die Annahme sprechen, dass dem Angeklagten die Fahrerlaubnis zu entziehen sein wird, erscheint die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis vorliegend wegen auf einer sachwidrigen Behandlung unter Verletzung des Beschleunigungsgebots beruhenden Verzögerung des Verfahrens unverhältnismäßig (vgl. dazu OLG Karlsruhe, NSTZ 2005, 402 f. [= BA 2006, 152]).

Der verfahrensgegenständliche Vorfall datiert vom 27.10.2014. Mit dem angefochtenen Beschluss vom 12.11.2014 wurde dem Angeklagten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen. Am 17.04.2015 erhob die Staatsanwaltschaft Anklage zum Strafrichter. Eine auf den 12.10.2015 terminierte Hauptverhandlung wurde wegen Abwesenheit eines Zeugen ausgesetzt. Am 13.10.2015 wurde Termin für die neue Hauptverhandlung auf den 10.03.2016 bestimmt.

Den Angeklagten auf geraume Zeit auf der Grundlage vorläufiger Erkenntnisse ohne Fahrerlaubnis zu belassen, widerspricht vor dem Hintergrund dieser zögerlichen Sachbehandlung dem Rechtsstaatsgebot. Die Belastung aus einem Eingriff in den grundrechtlich geschützten Bereich muss in einem vernünftigen Verhältnis zu den der Allgemeinheit erwachsenen Vorteilen stehen. Das gilt sowohl hinsichtlich der Anordnung und der Vollziehung als auch hinsichtlich der Fortdauer einer vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (vgl. LG Stuttgart, Beschluss vom 13. März 2013 – 18 Qs 14/13 –, juris [= BA 2013, 140]). Bei einem Zeitablauf von einem Jahr und 4 Monaten seit Anordnung der Maßnahme bis zur Hauptverhandlung ist ein solches vernünftiges Verhältnis im vorliegenden Fall nicht mehr gegeben. Aus diesem Grunde ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis als unverhältnismäßig aufzuheben.

30. Ein Inlineskater, der in alkoholisiertem Zustand die Fahrbahn einer Straße benutzt, macht sich nicht nach wegen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB strafbar.

Landgericht Landshut,
Beschluss vom 9. Februar 2016 – 6 Qs 281/15 –

Zum Sachverhalt:

Im Mai 2015 kamen gegen den Beschuldigten Ermittlungen wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr in Gang. Am 16.10.2015 beantragte die Staatsanwaltschaft Landshut den Erlass eines Strafbefehls wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr. Mit Beschluss vom 29.10.2015 lehnte das Amtsgericht Landshut den Erlass des Strafbefehls aus rechtlichen Gründen ab. Gegen den am 03.11.2015 zugestellten Beschluss legte die Staatsanwaltschaft mit Verfügung vom 06.11.2015, eingegangen beim Amtsgericht Landshut am 09.11.2015, sofortige Beschwerde ein. Die Staats-

anwaltschaft legte die Akte dem Landgericht zur Entscheidung vor.

Aus den Gründen:

Die gemäß § 311 II StPO zulässige sofortige Beschwerde erweist sich in der Sache als unbegründet.

Die Staatsanwaltschaft hat den angeklagten Sachverhalt, nämlich dass ein Inlineskater in alkoholisiertem Zustand die Fahrbahn einer Straße benutzte, unter der rechtlichen Würdigung der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB angeklagt.

§ 316 StGB erfordert u. a. das Führen eines Fahrzeugs. Die Problematik spitzt sich daher auf die Frage zu, ob Inlineskates unter den Begriff des Fahrzeugs zu subsumieren sind oder nicht. Diese Frage ist umstritten.

Zunächst ist festzuhalten, dass sich eine positive gesetzliche Definition des Begriffs Fahrzeug nicht findet, weder im StVG noch in der StVO bzw. StVZO und auch nicht im Strafgesetzbuch. Es finden sich nur negative Abgrenzungen. So stellt § 16 II StVZO klar, die Fortbewegungsmittel Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder und ähnliche nicht motorgetriebene oder mit einem Hilfsantrieb ausgerüstete ähnliche Fortbewegungsmittel mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h seien keine Fahrzeuge. Auch § 24 StVO enthält nur die negative Abgrenzung, dass Schiebe- und Greifreifenrollstühle, Rodelschlitten, Kinderwagen, Roller, Kinderfahrräder und ähnliche nicht motorgetriebene Fortbewegungsmittel nicht Fahrzeuge im Sinne der Verordnung sind.

Gemeinhin hat sich als Begriffsbestimmung die Definition herausgebildet, dass Fahrzeuge zur Fortbewegung geeignete bewegliche Gegenstände sind, die üblicherweise dem Transport von Gütern oder Personen dienen, aber auch andere Zwecke (wie z. B. Arbeitsleistung) haben können (vgl. Dauer in Hentschel Straßenverkehrsrecht 43. Auflage § 1 Rn. 16, Fischer StGB 63. Auflage § 315a Rn. 4, 315b Rn. 6, § 316 Rn. 4, BayObLG Beschluss vom 13.07.2000 – Az. 2St 118/00, abgedruckt in NStZ-RR 2001, 26 [= BA 2001, 302]).

Soweit die (Minder-)Meinung vertreten wird, dass Inlineskates als Fahrzeuge anzusehen seien (so König in Hentschel a. a. O. § 316 Rn. 6 mit Hinweis auf Vieweg NVZ 1998, 3; OLG Oldenburg Urteil vom 15.08.2000 – Az. 9 U 71/99, abgedruckt in NJW 2000, 3793, König in Leipziger Kommentar (LK) 12. Auflage § 315c Rn. 8A, § 315 b Rn. 22, § 316 Rn. 72, Kudlich Beck-scher Onlinekommentar StGB 29. Edition § 315c Rn. 14a, Schönke/Schröder StGB 14. Auflage § 315c Rn. 5), stützt sich diese Auffassung neben der Definition des Fahrzeugs, wonach Fahrzeuge Gegenstände sind, die zur Fortbewegung auf dem Boden geeignet sind, und im Wesentlichen auf die durch diese erreichbare Geschwindigkeit erhöhte Gefährlichkeit des Inlineskatens. Das OLG Oldenburg folgte der Auffassung, Inlineskates seien nur Sportgeräte im Sinne des § 31 I StVO, nicht, da diese Vorschrift nicht an die

Nutzung anknüpfe, sondern nur an das Gerät. Für maßgeblich erachtet das OLG Oldenburg für die Einordnung den überwiegenden Charakter der Nutzungsform. Diese entspräche, das verkennt auch die Beschwerdekammer nicht, oft im täglichen Leben dem Fahrrad.

Die Beschwerdekammer übersieht auch nicht, dass es durch Inlineskaten zu größeren Behinderungen und Gefährdungen des Fahrzeugverkehrs kommen kann, aber auch der Inlineskater selbst, da Letztere einen längeren Bremsweg und einen höheren Breitenbedarf haben (so BGH Urteil vom 19.07.2002 – Az. 1 ZR 330/00, abgedruckt in NJW 2002, 1955) und die Inlineskates einer schweren Beherrschbarkeit (so König in LK a. a. O. § 316 Rn. 72) unterliegen bzw. Bewegungsstabilität und Gleichgewicht erst bei höheren Geschwindigkeiten sicher erlangt werden können. Zusätzlich stellt die auch infolge der erreichbaren Geschwindigkeit erhöhte Gefährlichkeit ein weiteres nicht zu ignorierendes Argument dar. Trotzdem vermögen diese Gesichtspunkte allein eine Fahrzeugeigenschaft nicht zu begründen. Insbesondere bleibt festzuhalten, dass die von König in Hentschel vertretene Auffassung schon in sich nicht schlüssig erscheint. Für die Definition des Fahrzeugs stellt er in § 316 Rn. 2 auf seine in Rn. 11 bei § 23 StVO abgegebene ab und verweist auch in Rn. 6 darauf. Dort verweist er zusätzlich auf die Definition in Rn. 16 des § 1 StVO. Dann jedoch will er die Inlineskates im Wege einer teleologischen Reduktion wegen ihrer Gefährlichkeit ausnehmen.

Mit der herrschenden Meinung (vgl. u. a. BayVGH Urteil vom 01.10.2012 – Az. 11 BV 12.771, abgedruckt in Blutalkohol 49, 338; OLG Düsseldorf Urteil vom 12.07.2011 – Az. 1 U 242/10, abgedruckt in MDR 2012, 23; BGH a. a. O.; OLG Koblenz Urteil vom 10.01.2001 – Az. 1 U 881/99, abdruckt in DAR 2001, 167; Geppert in LK 12. Auflage (2009) § 142 Rn. 25; Greger/Zwickel Haftungsrecht des Straßenverkehrs 5. Auflage (2014) § 14 Ziffer VI Rn. 284; Burmann/Heß/Jahnke/Janker Straßenverkehrsrecht 23. Auflage § 24 Rn. 3, § 31 Rn. 1; Frank Zimmermann JuS 2010, 22, Uwe Böhrnsen NJW-Spezial 2009, 169; MD a. D. Klaus Wendrich NZV 2002, 212, Wolfgang Bouska NZV 2000, 472) ist die Beschwerdekammer aus nachstehenden Gründen der Auffassung, dass Inlineskates nicht dem Fahrzeugbegriff unterfallen.

Grundsätzlich stellt § 24 I 1 StVO fest, dass Inlineskates als besondere Fortbewegungsmittel keine Fahrzeuge (im Sinne dieser Verordnung) sind. Diese Festlegung in dieser Vorschrift erfolgte im Lichte der bis dahin geltenden Rechtsprechung, die Inlineskates genauso bewertete (vgl. BGH a. a. O.). Auch die Begründung der StVO-Neufassung vom 06.03.2013 hält ausdrücklich fest, dass es bei der schon bestehenden Rechtslage verbleiben soll, dass Inlineskates keine Fahrzeuge sind. Gleicher Auffassung ist auch das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 20.06.2013 (AZ. 3 B 102.12 [BA 2013, 254]).

Diese Einstufung der Inlineskates steht in Einklang damit, dass für Fahrzeuge ein Fahrbahnbenutzungszwang gemäß § 2 I StVO besteht. Inlineskatern ist die Benutzung der Fahrbahn hingegen ausdrücklich untersagt. Dies ergibt sich eindeutig aus der Anlage zu § 1 I der Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (BKatV), dem Bußgeldkatalog (BKat). Nach dessen laufender Nummer 120 a i. V. m. § 49 I Nr. 26 StVO ist ein Betrag von 10 € dann verwirkt, wenn beim Inlineskaten (...) unzulässig Fahrbahn, Seitenstreifen oder Radweg benutzt wird.

Dass nur ausnahmsweise eine Benutzung der vorgenannten Straßenteile zulässig sein kann, ergibt sich aus dem Umstand, dass § 31 I 2, I 1 StVO – dann per Zusatzschild – Inlineskaten auf Fahrbahn erlauben kann. Diese Vorschrift wäre unnötig, wenn Inlineskates als Fahrzeuge gemäß § 2 I StVO die Fahrbahn benutzen müssen.

Weiter entbehren Inlineskates – entgegen der Fahrräder – auch der von § 66a StVZO geforderten lichttechnische Einrichtungen. Sie haben, so schon das BayObLG a. a. O., keine Bremsleuchten (§ 53 II Satz 4 Nr. 2 StVZO). Sie entbehren auch eines mehrfachen Bremssystems, wie es Fahrzeugen eigen ist, was neben ihrer geringen Größe und geringen Eigengewichts gegen eine Einstufung als Fahrzeug spricht.

Damit verbleibt es dabei, dass Inlineskates als originäre Sportgeräte weiterhin der Vorschrift des § 31 I 1 StVO unterfallen, wonach sie als Sportgeräte (nur) besondere Fortbewegungsmittel sind und danach als Sport und Spiel auf Fahrbahn und Seitenstreifen sowie Radwegen grundsätzlich nicht erlaubt sind.

Zur Überzeugung der Beschwerdekammer gelten die vorgenannten Ausführungen unabhängig davon, ob der Fahrzeugbegriff der StVO/StVZO oder der des StVG oder des StGB gemeint ist. Auch wenn der ordnungsrechtliche Gedanke der StVO nicht uneingeschränkt auf das Strafrecht übertragen werden können sollte, erschließt sich die Notwendigkeit einer Differenzierung des Begriffs zwischen den Regelungswerken nicht. Konkrete gesetzliche Vorgaben hierfür sind nicht ersichtlich sind. Solche würde die Beschwerdekammer für eine unterschiedliche Sachbehandlung angesichts einer im Lichte der Einheitlichkeit der Rechtsordnung gebotenen Auslegung jedoch für erforderlich erachten. Die Einstufung der Inlineskater in § 24 StVO, die der Gesetzgeber dem Bundesgerichtshof folgend so durchführte, orientierte sich an einer möglichst geringen gegenseitigen Gefährdung oder Behinderung aller Verkehrsteilnehmer. Im Vergleich mit den als Fahrzeuge eingeordneten Fahrrädern spricht der größere Breitenbedarf der Skater, die etwas geringere Durchschnittsgeschwindigkeit, das geringe Eigengewicht und der längere Bremsweg für größere Behinderungen und Gefährdungen und somit gegen eine Zuweisung zum Fahrbahnverkehr.

Und insbesondere ist im Rahmen des StGB zu berücksichtigen, dass bei Zweifeln über den Umfang einer Strafvorschrift dessen ausweitende Auslegung

mit der gebotenen „Einschränkung“ zu erfolgen hat. Eine Ausweitung des Tatbestands ohne konkrete gesetzliche Vorgabe zu Lasten der Täter würde eine Analogie zu Ungunsten bedeuten. Diese ist nach Art. 103 II GG unzulässig. Ausdrückliche Regelungen sind, soweit überhaupt, jedoch nur dergestalt vorhanden, dass Inlineskates gerade nicht als Fahrzeuge klassifiziert werden.

31. Zum Absehen vom Fahrverbot nach erfolgreicher Teilnahme an einer verkehrspsychologischen Maßnahme.

Amtsgericht Landstuhl,

Urteil vom 8. Februar 2016 – 2 OWi 4286 Js 11724/15 –

Aus den Gründen:

I. Der Betroffene ist Lehrer auf Probe an der Berufsbildenden Schule [...] Verkehrsrechtlich ist er bisher einmal Erscheinung getreten. Zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung waren noch folgende Eintragungen ungetilgt:

– Verstoß gegen § 37 Abs. 2 StVO, Bußgeldbescheid der Stadt Göttingern vom 12.05.2015, Tatzeit 03.04.2015, Rechtskraft 24.07.2015, 200 EUR, 1 Monat Fahrverbot. Das Fahrverbot wurde ausweislich des FAER-Auszugs bis zum 26.08.2015 vollstreckt.

II. Der Betroffene hat in der Hauptverhandlung den Verstoß direkt eingeräumt und den Einspruch auf die Rechtsfolgen beschränkt. Dadurch steht fest, dass der Betroffene am 24.06.2015 um 15:37 Uhr auf der BAB [...] mit dem PKW [...] 124 km/h statt der erlaubten 80 km/h fuhr. [...] Der Betroffene hat inzwischen an dem Programm Mobil Plus des TÜV Süd erfolgreich teilgenommen, um sich verkehrspsychologisch hinsichtlich seiner bisherigen Verkehrsverstöße schulen zu lassen. Er hat an drei Einzelsitzungen teilgenommen und den Schulungsnachweis zu den Akten gereicht. Die Kosten für das Programm betragen 390 EUR.

Zudem hat der Betroffene einer Entscheidung im schriftlichen Verfahren zugestimmt.

Der Betroffene hat sich in der Hauptverhandlung auch zu seiner Vorbelastung geäußert. Zum Zeitpunkt des weiteren Verstoßes war bei diesem Verstoß noch keine Rechtskraft eingetreten. Eine Verteidigung gegen das dort angeordnete Fahrverbot wäre dem Betroffenen ohne weiteres möglich gewesen. Er hat aber die Sanktion ohne Gerichtsverfahren direkt auf sich genommen.

Das Gericht hat des Weiteren festgestellt, dass der Betroffene Anwesenheitspflichten in der Schule hat, die über die reinen Unterrichtszeiten hinausgehen. Er hat vor Unterrichtsbeginn ab spätestens 7.30 Uhr Aufsicht und während der Pausen, der Unterricht beginnt ab 7.45 Uhr. Ein pünktliches Erreichen des Arbeitsplatzes mit dem ÖPNV ist nicht möglich.

III. Das Gericht hat die Einlassung des Betroffenen anhand der Anlage 1 zum Protokoll [...] sowie mittels einer Auskunft des Arbeitgebers des Betroffenen [...] verifiziert. Der Betroffene hat zudem den Nachweis für die Teilnahme an der verkehrspsychologischen Nachschulung zu den Akten gereicht [...].

Die Kosten des Kurses sind dem Gericht bekannt aus anderen Verfahren.

IV. Der Betroffene hat sich damit für einen fahrlässigen Verstoß gegen die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung zu verantworten, §§ 49, 41 StVO. Durch die Beschränkung des Einspruchs auf die Rechtsfolgen stand die Schuldform für das Gericht fest.

V. Gegen den Betroffenen war ausgehend von den Rahmensätzen des Bußgeldkataloges zunächst das Regelbußgeld festzusetzen, mithin 160 EUR (11.3.7. BKat). Zum Tatzeitpunkt war die Voreintragung noch nicht im Register enthalten, sodass eine Erhöhung der Geldbuße nicht in Betracht kam.

Gegen den Betroffenen war zunächst des Weiteren ein Regelfahrverbot anzuordnen, § 4 Abs. 1 BKatV.

Allerdings hat das Gericht von der Möglichkeit des § 4 Abs. 4 BKatV Gebrauch gemacht. Denn der Betroffene hat zum einen die volle Verantwortung für die Tat übernommen, hat des Weiteren dargelegt, dass er durch die Beschäftigung auf Probe und die unzureichenden Verhältnisse auf das Fahrzeug angewiesen ist. Zwar ist in der Rechtsprechung auch anerkannt, dass der Betroffene sich ggf. mittels Kreditaufnahme für die Zeit eine Ersatzwohnung vor Ort beschaffen muss. Allerdings ist der Betroffene hier bereits durch laufende Kredite belastet, hat aber überdies erfolgreich an einer verkehrspsychologischen Nachschulung teilgenommen und damit seine Einsicht in das Fehlverhalten im Verkehr noch einmal bekräftigt.

In einer Reihe von jüngst ergangenen Urteilen wurde bei der Teilnahme an einer verkehrserzieherischen Maßnahme die Anordnung eines Fahrverbotes für entbehrlich gehalten (AG Bernkastel-Kues, Urt. v. 21.10.2013 – 8 OWi 8142 Js 18729/13; AG Mannheim, Beschl. v. 31.07.2013 – 22 OWi 504 Js 8240/13; AG Niebüll, Urt. v. 24.07.2013 – 6 OWi 110 Js 7682/13 (23/13); AG Traunstein, Urteil vom 14.11.2013 – 520 OWi 360 Js 20361/13 (2), jeweils zitiert nach juris). Dies entspricht auch der Rechtsprechung des entscheidenden Gerichts (AG Landstuhl, Urteil vom 11. September 2014 – 2 OWi 4286 Js 11751/13, juris). In den genannten Entscheidungen zeigt sich die klare und begrüßenswerte Tendenz, das Bemühen des Betroffenen zur Vermeidung der Denkfunktionsfunktion eines Urteils mit Fahrverbot durch Teilnahme an einer verkehrserzieherischen Maßnahme zu honorieren. Je nach Fallgestaltung haben die zitierten Gerichte das Fahrverbot entfallen lassen, reduziert oder gegen Erhöhung der Geldbuße von der Anordnung abgesehen. Zutreffend wird zwar teilweise auf die bisherige obergerichtliche Rechtsprechung verwiesen, dass alleine die Teilnahme an einem Aufbau-seminar (für das alte Register nach § 4 Abs. 8 StVG) nicht

zu einem Wegfall des Fahrverbotes führen kann (z. B. AG Celle, Urt. v. 31.03.2001 – 22 OWi 822 Js 918/01-54/01, ZfSch 2001, 520; OLG Bamberg, Beschl. v. 17.03.2008 – 2 Ss OWi 265/08, VRS 114, 379; OLG Saarbrücken, Beschl. v. 12.02.2013 – Ss (B) 14/13 (9/13 OWi)). Dass aber generell die Nachschulung schon früher herangezogen wurde, um vom Fahrverbot abzusehen, steht ebenso fest (AG Bad Segeberg, Beschl. v. 05.07.2005 – 8 OWi 361/04; AG Rendsburg, Beschl. v. 01.12.2005 – 17 OWi 555 Js-OWi 20236/05 (136/05), NZV 2006, 611; AG Recklinghausen, Urt. v. 08.09.2006, zit. bei Krumm, Fahrverbot in Bußgeldsachen, 2. Aufl., S. 299). Das hier entscheidende Gericht hält lediglich den Wegfall des Fahrverbotes gegen Erhöhung der Geldbuße für angezeigt und dogmatisch vertretbar. Insbesondere ist die kritische Position von König (König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl., 2013, § 25 StVG Rn. 25) zu berücksichtigen. Dieser stellt darauf ab, dass dem Bußgeldrecht keine erzieherische Komponente innewohnt und der Tatcharakter maßgeblich für die Ahndung des Betroffenen sei. Dementsprechend ist der Wegfall der Erforderlichkeit des Fahrverbotes bei Teilnahme an einem verkehrserzieherischen Seminar nicht gegeben, wohl aber die Möglichkeit nach § 4 Abs. 4 BKatV. Denn die Denkfunktionsfunktion ist bei dem Betroffenen durch die Teilnahme an einer verkehrspsychologisch begründeten Einzelmaßnahme bereits auf den richtigen Weg gebracht und angesichts der schon getätigten zeitlichen und monetären Aufwendungen dürfte eine nochmalige Erhöhung der Geldbuße samt dem Eindruck des Verfahrens in der Regel genügen, das Absehen vom Fahrverbot nach § 4 Abs. 4 BKatV zu bejahen.

Es handelt sich hier auch nicht um einen „Intensivtäter“. Denn zum einen stand die Voreintragung zum Tatzeitpunkt noch gar nicht rechtskräftig fest und das erste Fahrverbot war noch nicht vollstreckt. Zum anderen stehen die beiden Verstöße auch in keinem inneren Zusammenhang miteinander, als dass man hier von einem besonderen Belehrungsbedarf bei dem Betroffenen ausgehen müsste. Insofern konnte das Gericht davon ausgehen, dass die Besinnungs- und Belehrungsfunktion des Fahrverbotes durch ein Seminar weiterhin erreicht werden konnte.

Das Bußgeld war dabei auf insgesamt 300 EUR anzuheben. Die Erhöhung muss für den Betroffenen spürbar, aber auch zu verkraften sein, wobei die Aufwendungen für den Kurs mit berücksichtigt werden, sodass die bei dem entscheidenden Gericht übliche Anhebung auf / um 500 EUR hier nicht vollzogen werden musste.

32. *) Im Falle einer aufgrund wiederholter Alkoholexzesse festgestellten Alkoholabhängigkeit i. S. d. Nr. 8.3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ist es für die Annahme fehlender Fahreignung von vornherein ohne Belang, ob die Vorfälle

im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr gesehen sind.

Bundesverwaltungsgericht,
Beschluss vom 21. Oktober 2015 – 3 B 31/15 –

Aus den Gründen:

- 1 Die Beschwerde des Klägers, der sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis wegen Nichtvorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens wendet (§ 11 Abs. 8 i.V.m. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV), hat keinen Erfolg. Weder kommt der Rechtsache die von ihm geltend gemachte grundsätzliche Bedeutung zu (§ 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) noch liegt der behauptete Verfahrensfehler vor (§ 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO).
- 2 1. Im November 2010 teilte der Chefarzt der Klinik für psychische Erkrankungen des ...-Klinikums N. dem Beklagten mit, der Kläger sei dort in den Jahren von 2006 bis 2010 mehrfach nach Stürzen in volltrunkem Zustand (2006: BAK von 3 Promille; 2007: BAK von 3,9 Promille; 2010: BAK von 2,4 Promille) stationär aufgenommen worden. Der Kläger leide nach ihrer Beurteilung an Alkoholabhängigkeit mit Kontrollverlust; Anamnese und Befunde begründeten erhebliche Zweifel am sicheren Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr. Der Kläger habe trotz entsprechender Hinweise angekündigt, seine Tätigkeit als Kurierfahrer weiterhin ausüben zu wollen. Deshalb bitte er um Überprüfung der Fahreignung des Klägers.
- 3 Darauf forderte der Beklagte, gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), den Kläger nach Anhörung und persönlicher Vorsprache mit Schreiben vom 8. Februar 2011 auf „ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle beizubringen“. Davon setzte der Beklagte den Prozessbevollmächtigten des Klägers mit einem weiteren Schreiben vom 3. Februar 2011 in Kenntnis und erläuterte Anlass und Gegenstand dieses Gutachtens. Das Gutachten brachte der Kläger nicht bei. Daraufhin entzog ihm der Beklagte mit Bescheid vom 29. September 2011 nach erneuter Anhörung unter Anordnung des Sofortvollzugs die Fahrerlaubnis der Klassen A1, A, B, BE, C, C1, C1E, CE, M, L, S und T. Im Verfahren zur Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes wurde den Beteiligten vom Oberverwaltungsgericht ein Vergleichsvorschlag unterbreitet. Darin wurde dem Kläger die Möglichkeit eingeräumt, ungeachtet der Fahrerlaubnisentziehung im Bescheid vom 29. September 2011 bis zum 22. März 2012 ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu der im Schreiben vom 8. Februar 2011 formulierten Frage beizubringen; der Beklagte werde den Bescheid unverzüglich aufheben, wenn sich aus dem Gutachten die uneingeschränkte Fahreignung des Klägers ergebe. Diesem Vergleich stimmten Kläger und Beklagter jeweils schriftlich zu. Mit Schreiben vom 29. Februar 2012 forderte der Beklagte den Kläger erneut zur Vorlage eines Fahreignungsgutachtens auf. Auch dieser Aufforderung kam der Kläger, der sich der Begutachtung unterzogen hatte, nicht nach. Der Widerspruch

des Klägers wurde mit Widerspruchsbescheid vom 13. März 2013 zurückgewiesen.

Das Verwaltungsgericht hat die Bescheide mit Urteil vom 2. April 2013 aufgehoben. Die Fahrerlaubnisentziehung könne nicht auf § 11 Abs. 8 FeV gestützt werden; die Gutachtensanforderung in den Schreiben vom 8. Februar 2011 genüge nicht den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 FeV, da dort keine hinreichend konkrete Frage formuliert worden sei. Außerdem sei dem Kläger nicht mitgeteilt worden, dass er die der Begutachtungsstelle zu übersendenden Unterlagen einsehen könne. Auf die Berufung des Beklagten hat das Oberverwaltungsgericht das erstinstanzliche Urteil gemäß § 130a Satz 1 VwGO ohne mündliche Verhandlung durch Beschluss vom 24. Februar 2015 geändert und die Klage abgewiesen. Die Frage, ob die Gutachtensanforderung materiellrechtlichen Bedenken begegne, könne dahingestellt bleiben; denn der Kläger habe sich in einem rechtswirksam zustande gekommenen Prozessvergleich verpflichtet, sich einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zum Vorliegen von Alkoholmissbrauch zu unterziehen und dieses Gutachten bis zum 22. März 2012 vorzulegen; er habe das aber nicht getan. Aber auch unabhängig von diesem Vergleich begegne die Gutachtensanforderung keinen materiellrechtlichen Bedenken; sie sei anlassbezogen und verhältnismäßig. Gegen die Rechtmäßigkeit der Aufforderung spreche nicht, dass der Beklagte die Zweifel an der Fahrtauglichkeit des Klägers auf die ihm übermittelten ärztlichen Hinweise gestützt habe; sie hätten keinem Verwertungsverbot unterlegen. Die Frage, ob die Aufforderung vom 8. Februar 2011 den formellen Anforderungen des § 11 Abs. 6 FeV genügt habe, stelle sich nicht; der Kläger habe sich in einem rechtswirksamen Prozessvergleich zur Untersuchung und Beibringung des in Rede stehenden medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichtet und zwar ungeachtet dessen, ob sich die vorangegangene Anordnung des Beklagten als formell rechtmäßig erweise. Aus demselben Grund könne außerdem auf sich beruhen, ob die Gutachtensanordnung trotz eines Mangels in der Aufforderung vom 8. Februar 2011 den Anforderungen des § 11 Abs. 6 FeV deswegen genüge, weil dem Kläger die vom Gutachter zu beantwortende Frage bei einer Vorsprache erläutert worden sei; ob das ausgereicht habe, müsse allerdings bezweifelt werden.

2. Der Rechtssache kommt keine grundsätzliche Bedeutung im Sinne von § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO zu. Dabei kann offenbleiben, ob in der Beschwerde die aus Sicht des Klägers zu klärende Frage in der nach § 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO erforderlichen Weise klar und eindeutig formuliert wurde. Entnimmt man seiner Darstellung der obergerichtlichen Rechtsprechung sinngemäß, dass geklärt werden solle, ob § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV in den Fällen Anwendung finde, in denen ein Alkoholmissbrauch in keinerlei Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder der Teilnahme am Straßenverkehr stehe oder eine Alkoholauffälligkeit außerhalb des Straßenverkehrs aufgetreten sei, kann das die Zulassung der Revision schon deshalb nicht rechtfertigen, weil sich diese

Frage in dem angestrebten Revisionsverfahren nicht in entscheidungserheblicher Weise stellen würde und sie somit nicht zu beantworten wäre. Das Berufungsgericht hat die Anwendbarkeit von § 11 Abs. 8 FeV und damit die Rechtmäßigkeit der Fahrerlaubnisentziehung selbständig tragend damit begründet, dass sich der Kläger in einem rechtswirksamen Prozessvergleich zur Beibringung des von ihm geforderten medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichtet habe, dieser Verpflichtung aber nicht nachgekommen sei. Ist eine gerichtliche Entscheidung nebeneinander auf mehrere jeweils selbständige tragende Begründungen gestützt, so kann eine Revision nur dann zugelassen werden, wenn im Hinblick auf jede dieser Begründungen ein Zulassungsgrund geltend gemacht wird und vorliegt (stRspr; vgl. u. a. BVerwG, Beschluss vom 4. April 1981 – 8 B 44.81 – Buchholz 310 § 132 VwGO

Nr. 197). Ungeachtet weiterer Begründungselemente ist das jedenfalls hinsichtlich der genannten tragenden Begründung nicht der Fall. Abgesehen davon wäre in einem Revisionsverfahren zu berücksichtigen, dass die ärztliche Stellungnahme, auf die der Beklagte seine Zweifel an der Fahreignung des Klägers gestützt hat, sich nicht darauf beschränkt, solche Zweifel zu äußern, sondern den Kläger wegen einer „Alkoholabhängigkeit mit Kontrollverlust“ als fahruntauglich beurteilt; eine Einschätzung, die angesichts der bindend festgestellten Vorgeschichte, der wiederholten Alkoholexzesse, ohne Weiteres nachvollziehbar ist und im Einklang mit Nr. 8.3 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung steht. Bei Alkoholabhängigkeit ist es für die Annahme fehlender Fahreignung aber von vornherein ohne Belang, ob die Vorfälle im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr geschehen sind.

- 6 3. Auch soweit die Beschwerde die Zulassung der Revision wegen eines Verfahrensmangels (§ 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO) „anregt“, kann das nicht zur Revisionszulassung führen. Der Kläger sieht einen Verfahrensmangel darin, dass das Berufungsgericht ohne mündliche Verhandlung im Beschlusswege entschieden habe, obgleich er „seinen Standpunkt den Senatsmitgliedern persönlich darlegen“ wollte. Ein Verfahrensfehler ist insoweit nicht zu erkennen. Nach § 130a Satz 1 VwGO kann das Oberverwaltungsgericht über die Berufung durch Beschluss entscheiden, wenn es einstimmig für begründet oder einstimmig für unbegründet und eine mündliche Verhandlung nicht für erforderlich hält. Diese Voraussetzungen lagen hier vor und das Berufungsgericht hat die Grenzen des ihm zustehenden weiten Ermessens nicht überschritten. Die Sache wies keine außergewöhnlich großen Schwierigkeiten in rechtlicher und/oder tatsächlicher Hinsicht auf und der Verzicht auf mündliche Verhandlung beruht auch sonst nicht auf sachfremden Erwägungen oder grober Fehleinschätzung (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 30. Juni 2004 – 6 C 28.03 – BVerwGE 121, 211 <212 f.> und Beschluss vom 20. Oktober 2011 – 2 B 63.11 – IÖD 2012, 20 m. w. N.). Das Berufungsgericht hatte die Beteiligten gemäß § 130a Satz 2 i. V. m. § 125 Abs. 2 Satz 3 bis

5 VwGO vorab unter dem 24. September 2014 darauf hingewiesen, dass es eine Entscheidung gemäß § 130a Satz 1 VwGO beabsichtige und Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 20. Oktober 2014 gegeben. Innerhalb dieser Frist ist seitens des Klägers keine Stellungnahme erfolgt. Der beim Berufungsgericht am 7. Januar 2015 eingegangene Schriftsatz seines Prozessbevollmächtigten, in dem mitgeteilt wurde, dass der Kläger seinen Klageanspruch persönlich in der mündlichen Verhandlung vortragen wolle, stand einer Entscheidung nach § 130a VwGO nicht entgegen. Auch in der Beschwerdebegründung wird nichts dazu ausgeführt, was der Kläger in einer mündlichen Verhandlung im Einzelnen noch hätte vortragen wollen und inwieweit das von Bedeutung für die gerichtliche Entscheidung gewesen wäre.

Die in der Beschwerde in diesem Zusammenhang erhobene Rüge, das Berufungsgericht habe mit der eidesstattlichen Versicherung des zuständigen Sachbearbeiters des Beklagten ein unzulässiges Beweismittel verwertet, geht daran vorbei, dass es sich bei dem entsprechenden Abschnitt des angegriffenen Beschlusses um ein (weiteres) obiter dictum des Berufungsgerichts handelt. Zudem hat der Verwaltungsgerichtshof dort – zugunsten des Klägers – gerade in Frage gestellt, dass der in dieser eidesstattlichen Versicherung mitgeteilte Inhalt des zwischen ihm und dem Sachbearbeiter geführten Gesprächs genügt hat, um die Anforderungen des § 11 Abs. 6 FeV zu erfüllen.

33. *) Die Verwertung eines Blutprobenuntersuchungsergebnisses im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren, das auf einer lediglich behördlich angeordneten Blutprobenentnahme beruht, begegnet jedenfalls dann keinen Bedenken, wenn, wie vorliegend, die Blutprobenentnahme nicht unmittelbar auf Betreiben der Fahrerlaubnisbehörde erfolgt ist und auch sonst keine Anhaltspunkte für eine gezielte oder systematische Umgehung des in § 81a Abs. 2 StPO geregelten Richtervorbehalts bestehen.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 23. September 2015 – 3 A 570/14 –

Aus den Gründen:

Der Antrag der Klägerin auf Zulassung der Berufung bleibt ohne Erfolg. Das Vorbringen der Klägerin, auf dessen Prüfung das Oberverwaltungsgericht gemäß § 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 Satz 2 VwGO beschränkt ist, lässt nicht erkennen, dass der geltend gemachte Zulassungsgrund der besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten der Rechtssache gemäß § 124 Abs. 2 Nr. 2 VwGO gegeben ist (1). Es besteht auch kein Anlass, die Berufung im Wege der Auslegung des Zulassungsvorbringens wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit des Urteils (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) zuzulassen (2.).

1. Besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten weist eine Rechtssache dann auf, wenn sie

voraussichtlich in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht größere, d. h. überdurchschnittliche, das normale Maß nicht unerheblich übersteigende Schwierigkeiten verursacht. Zur Darlegung des Zulassungsgrunds bedarf es der Bezeichnung konkreter Tatsachen- oder Rechtsfragen, deren Klärung besondere Schwierigkeiten begründet (SächsOVG, Beschl. v. 30. Mai 2012 – 2 A 394/10 –, juris). Diesen Darlegungsanforderungen genügt das Zulassungsvorbringen nicht.

Die Klägerin wendet sich im Kern gegen die Wertbarkeit der Ergebnisse im Entziehungsverfahren, welche auf Blutproben beruhen, die nicht von einem Richter, sondern am x. Dezember 2012 von der Staatsanwaltschaft und am x. Januar 2013 von der Vollzugspolizei angeordnet worden waren. Jedoch lässt sich dem Vorbringen der Klägerin keine konkrete Tatsachen- oder Rechtsfrage entnehmen, deren Klärung besondere Schwierigkeiten bereiten könnte. Vielmehr beschränkt sich ihr Vorbringen darauf, die Richtigkeit des Urteils in Zweifel zu ziehen.

2. Hier kann dahinstehen, ob mit Blick die vom Bundesverfassungsgericht angedeuteten Bedenken „gegen eine Praxis, die den gesetzlichen Richtervorbehalt für den Bereich verwaltungsbehördlicher Eingriffsmaßnahmen durch eine großzügige Wertung rechtswidrig erlangter Beweismittel flächendeckend aushebelt“ (BVerfG, Beschl. v. 28. Juni 2014 – 1 BvR 1837/12 –, juris [= BA 2015, 146] Rn. 13), ernsthafte Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen könnten. Der dem Zulassungsvorbringen der Klägerin im Wege der Auslegung zu entnehmende Zulassungsgrund der ernstlichen Zweifel hinsichtlich der Verwertung von Blutproben im Entziehungsverfahren, die nicht aufgrund richterlicher Anordnung entnommen worden waren (vgl. § 81a Abs. 2 StPO), ist jedenfalls deswegen nicht gegeben, weil sich ihr Zulassungsvorbringen nicht mit den Entscheidungsgründen des Verwaltungsgerichts auseinandersetzt.

Der Zulassungsgrund der ernstlichen Zweifel dient der Verwirklichung von Einzelfallgerechtigkeit. Er soll eine berufsgerichtliche Nachprüfung des Urteils des Verwaltungsgerichts ermöglichen, wenn sich aus der Begründung des Zulassungsantrags ergibt, dass hierzu wegen des vom Verwaltungsgericht gefundenen Ergebnisses Veranlassung besteht. Gemäß § 124a Abs. 4 Satz 4, Abs. 5 VwGO ist der Zulassungsgrund in der gebotenen Weise darzulegen. Ernsthafte Zweifel in dem genannten Sinne sind anzunehmen, wenn der Antragsteller des Zulassungsverfahrens tragende Rechtsätze oder erhebliche Tatsachenfeststellungen des Verwaltungsgerichts mit schlüssigen Gegenargumenten so in Frage stellt, dass der Ausgang des Berufungsverfahrens zumindest als ungewiss erscheint (SächsOVG, Beschl. v. 8. Januar 2010 – 3 B 197/07 –, juris; BVerfG, Beschl. v. 23. Juni 2000, DVBl. 2000, 1458; Beschl. v. 10. September 2009, NJW 2009, 3642). Der Antragsteller muss sich mit den Argumenten, die das Verwaltungsgericht für die angegriffene Rechtsauffassung oder Sachverhaltsdarstellung und -würdigung angeführt hat, inhaltlich auseinandersetzen und aufzeigen, warum sie aus seiner Sicht

nicht tragfähig sind (SächsOVG, Beschl. v. 28. November 2012 – 3 A 937/10 –, juris m. w. N.).

Allerdings dürfen die Anforderungen an die Begründung eines Zulassungsantrags im Lichte von Art. 19 Abs. 4 GG nicht überspannt werden (BVerfG, Beschl. v. 24. August 2010 – 1 BvR 2309/09 –, juris Rn. 10 m. w. N.). Erforderlich, aber auch ausreichend ist, dass das Vorbringen in der Begründung des Zulassungsantrags zumindest der Sache nach eindeutig einem oder mehreren Zulassungsgründen zuzuordnen ist. Die abschließende Aufzählung von Zulassungsgründen in § 124 Abs. 2 VwGO legt es nahe, dies als Mindestvoraussetzung für eine den Anforderungen von § 124a Abs. 4 Satz 4 VwGO entsprechende Darlegung zu verlangen (BVerfG a. a. O. Rn. 12; Seibert in: Sodan/Ziekow, VwGO, 4. Aufl. 2014, § 124a Rn. 190 m. w. N.).

Setzt sich der Antragsteller fallbezogen und substantiiert mit den Erwägungen des Verwaltungsgerichts auseinander, kann regelmäßig angenommen werden, dass er sich auf die Zulassungsgründe der ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung oder der besonderen tatsächlichen oder rechtlichen Schwierigkeiten berufen will. Eine sinnmäßige Geltendmachung eines Zulassungsgrundes kommt auch dann in Betracht, wenn sich der Rechtsmittelführer erfolglos auf einen anderen Zulassungsgrund beruft, aber der Sache nach den erfolgversprechenden Zulassungsgrund vorträgt (BVerfG a. a. O. Rn. 13; Seibert a. a. O. Rn. 189 f. m. w. N.).

Die Klägerin trägt vor, es sei zwar richtig, dass es für nicht richterlich angeordnete körperliche Untersuchungen kein ausdrückliches Verwertungsverbot gebe. Ein Verwertungsverbot im Fahrerlaubnis-Entziehungsverfahren folge aber bereits aus dem Wertungswiderspruch, dass der Verwertung der Blutproben im parallelen Ordnungswidrigkeitenverfahren ein Beweisverwertungsverbot entgegenstehe. Dies könne nicht sein. Im Übrigen folge aus der Rechtsprechung des erkennenden Senats, dass ein Verwertungsverbot im Entziehungsverfahren jedenfalls dann bestehe, wenn „eine bewusste Umgehung dieser Zuständigkeitsvorschriften“ des § 81a StPO anzunehmen sei.

Davon ausgehend rechtfertigt das Vorbringen der Klägerin auch im Wege der Auslegung nicht die Zulassung der Berufung wegen ernstlichen Zweifeln an der Richtigkeit des Urteils. Das Verwaltungsgericht hat in seinem Urteil unter Beachtung der Rechtsprechung des Senats (SächsOVG, Beschl. v. 1. Februar 2010 – 3 B 161/08 –, juris Rn. 7) ausführlich begründet, weswegen die Blutproben im Entziehungsverfahren ungeachtet der Tatsache, dass sie nicht aufgrund einer richterlichen Anordnung entnommen worden waren, verwertet werden durften. Dies ergibt sich aus der unterschiedlichen Funktion und rechtlichen Ausgestaltung des Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren einerseits und des der Gefahrenabwehr dienenden Fahrerlaubnisentziehungsverfahrens andererseits (vgl. auch BayVG, Beschl. v. 28. Januar 2010 – 11 CS 09.1443 –, juris Rn. 27; VG BW, Beschl. v. 21. Juni 2010 – 10 S 4/10 –, juris [= BA 2010, 364] Rn. 11;

OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 3. November 2009 – OVG 1 S 205.09 –, juris [= BA 2010, 40] Rn. 3; NdsOVG, Beschl. v. 14. August 2008 – 12 ME 183/08 –, juris [= BA 2008, 416] Rn. 6; OVG NRW, Beschl. v. 3. September 2010 – 16 B 382/10 –, juris Rn. 2). Hiermit setzt sich die Klägerin überhaupt nicht auseinander. Es genügt in einem solchen Fall nicht, wenn sich die Klägerin hierzu pauschal auf ihr erstinstanzliches Vorbringen bezieht.

Das Urteil des Verwaltungsgerichts steht auch nicht im Widerspruch zu der oben bezeichneten Rechtsprechung des Senats. Der Senat hat dort (SächsOVG a. a. O. Rn. 7) ausgeführt:

„Vor diesem Hintergrund begegnet die Verwertung eines Blutprobenuntersuchungsergebnisses im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren, das auf einer lediglich behördlich angeordneten Blutprobenentnahme beruht, jedenfalls dann keinen Bedenken, wenn, wie vorliegend, die Blutprobenentnahme nicht unmittelbar auf Betreiben der Fahrerlaubnisbehörde erfolgt ist (vgl. NdsOVG, Beschl. v. 16. 12. 2009 – 12 ME 234/09 –, zitiert nach juris) und auch sonst keine Anhaltspunkte für eine gezielte oder systematische Umgehung des in § 81a Abs. 2 StPO geregelten Richtervorbehalts bestehen.“

Die Blutproben sind bei der Klägerin nicht unmittelbar auf Betreiben der Fahrerlaubnisbehörde entnommen worden. Ihr Vorbringen zeigt auch nicht auf, weshalb in ihrem Fall eine gezielte oder systematische Umgehung des in § 81a Abs. 2 StPO geregelten Richtervorbehalts vorliegen soll.

34. Der Lauf einer Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis beginnt mit der Rechtskraft der gerichtlichen Entscheidung (§ 69a Abs. 5 Satz 1 StGB). Satz 2 dieser Vorschrift ist im Fall einer isolierten Sperre (§ 69a Abs. 1 Satz 3 StGB) nicht anwendbar.

Oberverwaltungsgericht Niedersachsen,
Beschluss vom 19. November 2015 – 12 PA 150/15 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Klägers gegen den seinen Prozesskostenhilfeantrag ablehnenden Beschluss des Verwaltungsgerichts ist nicht begründet.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag des Klägers, ihm Prozesskostenhilfe für das Klageverfahren zu bewilligen, mit dem sich der Kläger gegen die Ablehnung seines Antrags auf Neuerteilung der Fahrerlaubnis wendet, zu Recht abgelehnt, weil die beabsichtigte Rechtsverfolgung hinreichende Aussicht auf Erfolg nicht bietet (§ 114 Abs. 1 Satz 1 ZPO i. V. m. § 166 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Zur Begründung heißt es in dem angegriffenen Beschluss: Die beantragte Fahrerlaubnis habe wegen der mit Strafbefehl des Amtsgerichts D. vom 29. Januar 2013 angeordneten und noch bis zum 29. April 2016 laufenden Sperrfrist nicht er-

teilt werden dürfen. Die Sperrfrist beginne mit der (am 30.10.2014 eingetretenen) Rechtskraft der gerichtlichen Entscheidung. Eine analoge Anwendung des § 69a Abs. 5 Satz 2 StGB, wonach die Zeit einer wegen der Tat angeordneten vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis in die Frist eingerechnet werde, auf die (hier verfügte) isolierte Sperrfrist mit der Folge, dass die Frist vorliegend bereits ab dem 29. Januar 2013 zu laufen begonnen hätte, komme angesichts des Gesetzeswortlauts und einer insoweit fehlenden planwidrigen Regelungslücke nicht in Betracht.

Der Kläger vertritt demgegenüber die Auffassung, dass die Sperrfrist von einem Jahr und sechs Monaten hier bereits am 29. Juli 2014 abgelaufen sei, weil nach der Hauptverhandlung vom 29. Januar 2013 keine gerichtliche Prüfung mehr stattgefunden habe, ob er weiterhin zum Führen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr als ungeeignet anzusehen sei, sondern es im Rechtsmittelverfahren allein darum gegangen sei, ob sein Nichterscheinen im Hauptverhandlungstermin als entschuldigend anzusehen war. Diese Erwägungen des Klägers geben zu einer anderen Beurteilung keinen Anlass. Der Senat folgt dem Verwaltungsgericht und der seit langem herrschenden Meinung (vgl. nur König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. § 69a StGB Rdnr. 10 m. w. N.; OLG Nürnberg, Beschl. v. 31. 10. 1986 – Ws 824/86 –, DAR 1987, 28; siehe auch VG Braunschweig, Beschl. v. 13. 07. 2004 – 6 B 297/04 –, juris) darin, dass eine analoge Anwendung von § 69a Abs. 5 Satz 2 StGB auf Fallgestaltungen der vorliegenden Art, in denen eine isolierte Sperre verhängt wurde, nach dem klaren, an eine vorläufige Entziehung bzw. Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (§ 69a Abs. 6 i. V. m. § 94 StPO) anknüpfenden Wortlaut der Vorschrift und angesichts des Regelungsgehalts des § 69a Abs. 5 Satz 2 StGB ausscheidet, sodass es bei der Regel bleibt, wonach die Sperre mit der Rechtskraft des Urteils oder dementsprechend des Strafbefehls beginnt (§ 69a Abs. 5 Satz 1 StGB). In seinem Beschluss vom 25. September 2009 (– 1 B 430/09 –, DAR 2009, 718) hat das Oberverwaltungsgericht des Saarlandes zur Begründung dieser Auffassung Folgendes ausgeführt:

„Die dort (gemeint: § 69a Abs. 5 Satz 2 StGB) vorgesehene Anrechnung findet ihre Rechtfertigung darin, dass der Fortbestand der vorläufigen Entziehung bzw. – gemäß § 69a Abs. 6 StGB – der Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins nach Maßgabe des § 94 StPO in der Zeit zwischen Verkündung und Rechtskraft des Urteils weiterhin maßregelnd auf den Verurteilten einwirkt. Demgegenüber wirken in Fällen der isolierten Sperrfrist keine den in § 69a Abs. 5 Satz 2 und Abs. 6 StGB genannten Maßnahmen vergleichbaren Umstände auf den Verurteilten ein, sodass die geforderte Einrechnung der seit Urteilserlass verstrichenen Zeit allein durch den Zeitablauf bedingt wäre. Aus dem Regelungsgefüge des Abs. 5 Satz 1 und Satz 2 des § 69a StGB ergibt sich aber unmissverständlich, dass bloßer

Zeitablauf an sich nicht zu einem Beginn der Sperre vor Rechtskraft führen soll. Nur ausnahmsweise soll unter den Voraussetzungen des Satzes 2 eine Einrechnung erfolgen. Die vom Antragsteller befürwortete analoge Anwendung dieser Vorschrift stünde daher im Widerspruch zum Regelungsgehalt der bewusst als Ausnahme konzipierten Einrechnung nur ganz bestimmter Zeiten, in denen eine Maßregel der Besserung und Sicherung (§§ 61 Nr. 5, 69a Abs. 5 Satz 2 StGB) bzw. eine gemäß § 69a Abs. 6 StGB gleichgestellte strafprozessuale Maßnahme auf den Verurteilten einwirkt.“

Der Senat macht sich diese Erwägungen zu eigen. Es besteht kein Grund zu der Annahme, der Gesetzgeber habe bei der Schaffung der hier in Rede stehenden Einrechnungsregelung die Fälle der isolierten Sperre übersehen. Diese Fälle sind den in § 69a Abs. 5 Satz 2 und Abs. 6 StGB geregelten Fallgestaltungen, in denen dem Betroffenen durch die endgültige Entziehung der Fahrerlaubnis vorwegnehmende strafprozessuale Maßnahmen eine Rechtsposition genommen wird, auch nicht so ähnlich, dass sich eine Gleichbehandlung aufdrängen müsste. Auch in Ansehung der Verwaltungspraxis und in Kenntnis der in der Rechtsprechung herrschenden Auffassung hat der Gesetzgeber keinen Anlass gesehen, das Gesetz anders zu fassen (dazu näher etwa OLG Nürnberg, Beschl. v. 31.10.1986 – Ws 824/86 –, DAR 1987, 28). Vor diesem Hintergrund kommt es auf die Frage, ob der Strafbefehl des Amtsgerichts D. vom 29. Januar 2013 in einem Rechtsmittelverfahren einer inhaltlichen Überprüfung unterzogen worden ist, nicht entscheidend an. Ist der Betroffene – wie hier der Kläger – der Ansicht und ergibt sich Grund zu der Annahme, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist, so kann das zuständige Gericht die Sperre nach Maßgabe des § 69a Abs. 7 StGB vorzeitig aufheben.

35. Nach derzeitigem Sachstand ist daran festzuhalten, dass ein Fahrerlaubnisinhaber, der nach dem Konsum von Cannabis am motorisierten Straßenverkehr teilnimmt, bereits bei Überschreiten einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blutserum ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, weil er Cannabiskonsum und Fahren nicht trennen kann.

Oberverwaltungsgericht Bremen,
Beschluss vom 25. Februar 2016 – 1 B 9/16 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde, bei der das Oberverwaltungsgericht nur die dargelegten Gründe prüft (§ 146 Abs. 4 S. 6 VwGO), bleibt erfolglos.

Gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 StVG i.V.m. § 46 Abs. 1 S. 1 Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – ist einem Fahrerlaubnisinhaber, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, die Fahrerlaubnis zu ent-

ziehen. Nach Nr. 9.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13, 14 FeV ist die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu verneinen, wenn regelmäßig Cannabis eingenommen wird (Nr. 9.2.1). Wird gelegentlich Cannabis eingenommen, kommt es darauf an, ob der Betreffende in der Lage ist, Cannabiskonsum und das Fahren zu trennen (Nr. 9.2.2). Nach diesem Maßstab kann die Entziehungsverfügung vom 29.10.2015 rechtlich nicht beanstandet werden.

Die Behauptung des Antragstellers, er habe am Abend des 09.04.2015 nach einem länger zurückliegenden Konsum im Jahr 2011 erst- und einmalig wieder Cannabis konsumiert, es habe sich gleichsam um einen „Ausrutscher“ gehandelt, kann ihm nicht abgenommen werden. In der Blutprobe, die ihm am 10.04.2015 um 15.35 Uhr im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges entnommen wurde, ist eine THC-Konzentration im Blutserum von 2,0 ng/ml festgestellt worden (Toxikologischer Befundbericht des Klinikums B.-M. vom 27.04.2015). Da THC im Blutserum bei einem Einzelkonsum nur 6 bis 12 Stunden nachweisbar ist (vgl. TÜV-Gutachten vom 22.09.2015), kann die Behauptung des Antragstellers, er habe am Abend des Vortags – 17,5 Stunden vor der Blutentnahme – einmalig Cannabis konsumiert, nicht zutreffen. Die Nachweisdauer wird teilweise sogar noch deutlich geringer veranschlagt (4–6 Stunden, vgl. BVerwG, Urt. v. 23.10.2014 – 3 C 3/13 – Blutalkohol 2015, 151 <154>). Bei Konzentrationen ab 2,0 ng/ml ist, sofern kein regelmäßiges Konsummuster gegeben ist, davon auszugehen, dass der letzte Konsum innerhalb weniger Stunden vor der Blutentnahme stattgefunden hat (vgl. Empfehlung der Grenzwertkommission, Blutalkohol 2015, 322).

Der Antragsteller hat damit entweder sowohl am Abend des 09.04. als auch am Morgen des 10.04. Cannabis konsumiert – dann läge kein einmaliger, sondern ein gelegentlicher Konsum vor – oder er hat seinerzeit sogar regelmäßig Cannabis eingenommen. Bei regelmäßigem Konsum von Cannabis speichert sich das THC im Körper und es verlangsamt sich dementsprechend der Abbauprozess (vgl. OVG Münster, B. v. 09.07.2015 – 16 B 616/15 – juris, Rn 5). In jedem Fall kann die Behauptung des Antragstellers, am Abend des 09.04.2015 sei ein einmaliger „Ausrutscher“ erfolgt, nicht der Wahrheit entsprechen. Eine schlüssige und plausible Erklärung seines damaligen Konsumverhaltens hat der Antragsteller nicht geliefert. Unter diesen Umständen drängt sich die Schlussfolgerung auf, dass seinerzeit zumindest ein gelegentlicher Konsum bestanden hat.

Bei gelegentlichem Cannabiskonsum ist die Kraftfahreignung nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13, 14 FeV nur gegeben, wenn hinreichend sicher zwischen Konsum und Fahren getrennt werden kann. Die Rechtsprechung geht ganz überwiegend davon aus, dass ein solches Trennungsvermögen nicht angenommen werden kann, wenn der im Blutserum eines Verkehrsteilnehmers festgestellte THC-Wert über 1,0 ng/ml liegt (vgl. die Nachweise in dem Urteil des BVerwG vom 23.10.2014, a. a. O. <157>). Das OVG

Bremen hat sich nach Auswertung einschlägiger Studien, die sich mit den Auswirkungen des Cannabiskonsums auf die verkehrsrelevante Leistungsfähigkeit befassen, ebenfalls dieser Beurteilung angeschlossen (B. v. 20.07.2012 – 2 B 341/11 – NJW 2012, 3526 <3527>). Ihr liegt maßgeblich die Erwägung zugrunde, dass die Teilnahme gelegentlicher Cannabis-Konsumenten am motorisierten Straßenverkehr nur dann hingenommen werden kann, wenn gewährleistet ist, dass durch die vorangegangene Einnahme von Cannabis eine Beeinträchtigung der verkehrsrelevanten Eigenschaften unter keinen Umständen eintreten kann. Das bedeutet, dass auch die Möglichkeit einer solchen cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit ausgeschlossen sein muss. Der Normgeber verfolgt mit der Regelung in Nr. 9.2.2 das Ziel, Risiken für die Sicherheit des Straßenverkehrs durch Cannabis-Konsumenten unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes soweit wie möglich auszuschließen (BVerwG, Urt. v. 23.10.2014, a. a. O., <155>). Der Wert von 1,0 ng/ml im Blutserum stellt insofern einen „Risikogrenzwert“ dar.

Die jüngst von der Grenzwertkommission vertretene Auffassung, bei gelegentlichen Cannabiskonsumten sei das Trennungsvermögen erst ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr im Blutserum zu verneinen (Blutalkohol 2015, 323), ist vor diesem Hintergrund – jedenfalls nach derzeitigem Sachstand – nicht nachvollziehbar.

Abgesehen davon, dass der Maßstab für die Risikobewertung rechtlicher Natur ist (BVerwG, Urt. v. 23.10.2014, a. a. O., <155>), fehlt in dieser Empfehlung jegliche Auseinandersetzung mit den vorhandenen Erkenntnissen, nach denen bereits ab einer Blutkonzentration von 1,0 ng/ml von der Möglichkeit verkehrsrelevanter Beeinträchtigungen ausgegangen werden muss (vgl. dazu etwa näher OVG Bremen, B. v. 20.07.2012, a. a. O., <3527>). Die Grenzwertkommission weist an anderer Stelle ihrer Empfehlung darauf hin, dass bei gelegentlichem/einmaligem Konsum und einer Blutkonzentration ab 2,0 ng/ml davon ausgegangen werden muss, dass der letzte Konsum innerhalb weniger Stunden vor der Blutentnahme stattgefunden hat. Dass bei einem nur wenige Stunden zurückliegenden Konsum nach obigem Gefährdungsmaßstab die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit ausgeschlossen werden kann, kann nach derzeitigem Erkenntnisstand nicht angenommen werden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die Grenzwertkommission an dem sog. analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml ausdrücklich festhält (Blutalkohol 2015, 323). Bei Erreichen dieses Grenzwertes wird angenommen, dass entsprechend dem Charakter von § 24a Abs. 2 StVG als eines abstrakten Gefährdungsdelikts unter der Wirkung eines berauschenden Mittels am Straßenverkehr teilgenommen wurde (vgl. dazu König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 24a StVG, Rn 21a).

In Interesse der Verkehrssicherheit ist es geboten, die Entziehungsverfügung sofort durchzusetzen. Die

geltend gemachten persönlichen Belange des Antragstellers, die durchaus Gewicht haben, müssen dahinter zurückstehen. Sollte sich eine Verhaltensänderung beim Antragsteller abzeichnen, wofür das TÜV-Gutachten vom 22.09.2015 einen Hinweis bieten könnte, könnte dieser Sachverhalt nur in einem Wiedererteilungsverfahren Berücksichtigung finden. In diesem Zusammenhang wird insbesondere von Bedeutung sein, ob von einer hinreichend verlässlichen Verhaltensänderung ausgegangen werden kann. Zum Zeitpunkt des Erlasses der Entziehungsverfügung konnte dies nicht angenommen werden.

36. 1. Die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen fehlender Fahreignung ist gerechtfertigt, wenn der Betroffene in der Vergangenheit gelegentlich Cannabis konsumiert und zusätzlich unter Einwirkung von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt hat.

2. Eine Fahrt unter Einwirkung von Cannabis ist im Fahrerlaubnisrecht ebenso wie im Ordnungswidrigkeitenrecht weiterhin ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blutserum anzunehmen.

3. Der Charakter dieses Grenzwerts als Risikogrenzwert lässt es nicht zu, ihn zu Gunsten des Betroffenen auf 3,0 ng/ml THC im Blutserum anzuheben, wie dies die Grenzwertkommission (Blutalkohol 52, 2015, S. 322) vorgeschlagen hat.

Verwaltungsgericht Aachen,
Beschluss vom 7. März 2016 – 3 L 972/15 –

Aus den Gründen:

Der sinngemäße Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage gegen die Ordnungsverfügung der Antragsgegnerin vom 7. Oktober 2015 hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis wiederherzustellen und hinsichtlich der Zwangsgeldandrohung anzuordnen, ist unbegründet. [...]

Die Ordnungsverfügung vom 7. Oktober 2015 ist als offensichtlich rechtmäßig anzusehen.

Als rechtliche Grundlage für die darin angeordnete Entziehung der Fahrerlaubnis hat die Antragsgegnerin zutreffend § 3 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in Verbindung mit § 46 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –) herangezogen. Danach ist einem Kraftfahrzeugführer die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn er sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist.

Der Antragsgegner ist nach der im vorliegenden Verfahren auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes allein möglichen und gebotenen summarischen Prüfung zutreffend davon ausgegangen, dass der Antragsteller wegen der Einnahme von Betäubungsmitteln zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist. Nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV ist die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen insbesondere dann gegeben, wenn Erkrankungen und Mängel nach der Anlage

4 zur FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ist u. a. derjenige regelmäßig zum Führen von Kraftfahrzeugen als ungeeignet anzusehen, der – erstens – gelegentlich Cannabis konsumiert und – zweitens – nicht zwischen Konsum und Fahren trennen kann. Beide Voraussetzungen sind nach dem gegenwärtigen Sachstand als erfüllt anzusehen.

Die letztgenannte Voraussetzung, also das fehlende Trennungsvermögen zwischen Cannabiskonsum und Führen eines Kraftfahrzeuges, ist durch den Vorfall vom 20. Juni 2014 belegt.

An diesem Tag befuhr der Antragsteller um 00:27 Uhr mit seinem Pkw [...] die A. Straße in Richtung L-Brücke in U., obwohl er unter Cannabiseinfluss stand, wie das Untersuchungsergebnis der ihm entnommenen Blutprobe zeigt. Danach konnte in der Blutprobe der Hauptwirkstoff von Cannabis Tetrahydrocannabinol (THC) mit einem Wert von 1,2 ng/ml und das THC-Abbauprodukt THC-Carbonsäure in einer Konzentration von 12 ng/ml festgestellt werden (vgl. dazu das wissenschaftliche Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universitätsmedizin M. vom 12. August 2014 über eine chemisch-toxikologische Untersuchung der Blutprobe des Antragstellers).

Ein Verstoß gegen das Trennungsgebot ist ab einem Wert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum anzunehmen (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen <OVG NRW>, Beschlüsse vom 4. Mai 2015 – 16 A 322/15 –, juris Rn. 5 ff.; vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, juris [= BA 2013, 146], Rn. 34 ff., und vom 4. Januar 2012 – 16 A 2075/11 –, juris, Rn. 15 ff., jeweils m. w. N.).

Daran hält die Kammer fest. Eine Erhöhung auf 3,0 ng/ml THC, wie sie die sog. Grenzwertkommission (vgl. Blutalkohol 52, 2015, S. 322) jüngst vorgeschlagen hat, ist nicht vorzunehmen (so mit umfangreicher Begründung: VG Gelsenkirchen, Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4970/15 –, juris m. w. N.).

Das Trennungsgebot betrifft die Frage, ob beim Betroffenen ein die Fahreignung ausschließender charakterlich-sittlicher Mangel vorliegt, weil er nicht in der Lage ist, zwischen dem gelegentlichen Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeuges zu trennen. Nicht nur beim Vorliegen einer Fahruntüchtigkeit, sondern auch dann, wenn nach einem Cannabiskonsum die Fahrtüchtigkeit unklar oder zweifelhaft ist, ist vom Betroffenen zu verlangen, auf das Führen von Kraftfahrzeugen zu verzichten, um die anderen Verkehrsteilnehmer keinem unzumutbaren Risiko auszusetzen. Der Wille und die Fähigkeit zur Risikovermeidung als Merkmal der Fahreignung erlangt vorliegend eine besondere Bedeutung, weil beim Cannabiskonsum – anders als beim Alkoholkonsum – keine klare Orientierung an einer Dosis-Wirkung-Beziehung möglich ist (vgl. Bundesverwaltungsgericht <BVerfG>, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris [= BA 2015, 151], Rn. 51).

Der Maßstab einer „möglichen Gefährdung“ liegt im Übrigen auch dem Ordnungswidrigkeitenrecht zu

Grunde, das insoweit ein abstraktes Gefährdungsdelikt vorsieht. Für die Erfüllung des Tatbestandes des Führens eines Kraftfahrzeuges unter Cannabiseinfluss nach § 24a Abs. 1 und 2 StVG ist erforderlich, aber eben auch ausreichend, dass eine THC-Konzentration im Blut festgestellt wird, die eine eingeschränkte Fahrtüchtigkeit des am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeugführers möglich erscheinen lässt (vgl. zur verfassungskonformen Auslegung der Vorschrift in diesem Sinne: Bundesverfassungsgericht <BVerfG>, Beschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, juris [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]).

Das ist schon ab 1,0 ng/ml THC im Blutserum der Fall, woran die Grenzwertkommission in ihrer Stellungnahme (vgl. Blutalkohol 52, 2015, S. 322) auch keinen Zweifel hegt. Da es im vorliegenden Zusammenhang der Prävention bzw. Gefahrenabwehr ebenfalls darum geht, ab welchem THC-Wert eine cannabisbedingte Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit möglich ist bzw. nicht mehr ausgeschlossen werden kann, drängt es sich auf, auch hier den im Blutserum gemessenen THC-Wert von 1 ng/ml als maßgeblichen „Risikogrenzwert“ anzusetzen (vgl. zur Übereinstimmung der Grenzwerte: BVerfG, Beschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, juris, Rn. 30).

Die weitere Entziehungsvoraussetzung, nämlich das Vorliegen eines (mindestens) gelegentlichen Cannabiskonsums, ist ebenfalls als erfüllt anzusehen.

Gelegentliche Einnahme von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV liegt schon dann vor, wenn tatsächlich mindestens zweimal Cannabis in voneinander unabhängigen Konsumakten innerhalb eines in zeitlich-funktionalem Zusammenhang stehenden Zeitraums eingenommen wurde (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 10. Mai 2010 – 16 B 273/11 –, BayVGH, Beschluss vom 23. September 2008 – 11 CS 08.1622 –, juris, Rn. 10).

Davon ist hier auszugehen. Auf die Frage nach einem Drogenkonsum vor der Rauschfahrt am 20. Juni 2014, gegen 00:30 Uhr, hat der Antragsteller ausweislich des polizeilichen Protokolls angegeben, er habe das letzte Mal während des „Hollandspiels“ am 13. Juni 2014 in den Niederlanden in einem Coffee-Shop gekifft.

Neben diesem vom Antragsteller eingeräumten Konsum muss ein weiterer Konsum stattgefunden haben. Das gegenteilige Rechtsschutzvorbringen erweckt den Eindruck einer bloßen Schutzbehauptung. Nach einem Einzelkonsum wäre nämlich der Wirkstoff THC im Blutserum nur vier bis sechs Stunden nachweisbar gewesen. Lediglich in Fällen des – hier gerade bestrittenen – wiederholten oder gar regelmäßigen Konsums kann sich diese Zeitspanne (auf gelegentlich über 24 Stunden) verlängern (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 16. Dezember 2013 – 16 B 1333/13 –, juris, Rn. 7 f., unter Bezugnahme u. a. auf seinen Beschluss vom 27. Dezember 2012 – 16 B 1211/12 – und Schubert, Schneider, Eisenmenger, Stephan, Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, Kommentar, 2. Aufl. 2005, S. 178).

Dementsprechend kann ausgeschlossen werden, dass allein der eine Woche vor dem Vorfall liegende, eingeräumte Cannabiskonsum zu dem THC-Wert von 1,2 ng/ml am 20. Juni 2014 geführt hat. Vielmehr muss neben diesem Konsum ein weiterer Konsum stattgefunden haben.

Sind damit in der Person des Antragstellers beide Entziehungsvoraussetzungen als erfüllt anzusehen, ist die angeordnete Entziehung der Fahrerlaubnis rechtlich zwingend. Ein Ermessen ist der Fahrerlaubnisbehörde nicht eröffnet.

Die weitere Interessenabwägung fällt ebenfalls zu Ungunsten des Antragstellers aus.

In aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung der Anordnung der sofortigen Vollziehung. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes (GG) ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. etwa OVG NRW, Beschluss vom 22. Oktober 2013 – 16 B 1124/13 –, juris, Rn. 9).

37. 1. Die Verwirklichung des Merkmals des unzureichenden Trennungsvermögens im Sinne von Nr. 9.2.2 setzt das Vorliegen einer THC-Konzentration voraus, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer im Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war.

2. Auch in Anbetracht der Empfehlung der Grenzwertkommission zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren (Blutalkohol 52 <2015>, 322 f.) ist eine Erhöhung des Risikogrenzwertes von 1,0 ng/ml Blutserum nicht geboten.

3. Ab einem Grenzwert von 1,0 ng THC/ml Blutserum kann eine cannabisbedingte Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit nicht mehr ausgeschlossen werden.

4. Die Empfehlung der Grenzwertkommission enthält nicht die wissenschaftliche Behauptung, dass es unterhalb eines Grenzwertes von 3,0 ng THC/ml Blutserum nicht zu einer cannabisbedingten Beeinträchtigung verkehrssicherheitsrelevanter Fähigkeiten kommen könne; sie enthält vielmehr die Aussage, dass beim gelegentlichen Cannabiskonsumern erst aus einem THC-Wert

von 3,0 ng/ml Blutserum darauf geschlossen werden kann, dass nur wenige Stunden seit dem letzten Konsumakt vergangen sind.

5. Aus juristischer Sicht ist für das mangelnde Trennungsvermögen nicht ein bestimmter Zeitablauf zwischen Konsum und Fahren maßgeblich, sondern vielmehr das Vorhandensein einer die Möglichkeit der verkehrsrelevanten Leistungseinbuße begründenden THC-Konzentration im Blutserum zum Zeitpunkt des Fahrens.

Verwaltungsgericht Gelsenkirchen,
Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 1253/15 –

Zum Sachverhalt:

Am 28. September 2014 wurde [der Kläger] um 1:20 Uhr von der Polizei im Rahmen einer Verkehrskontrolle mit seinem Pkw in F. angehalten. Nach dem Eindruck der Beamten, waren die Pupillen eng bzw. klein, reagierten unzureichend auf den freiwillig durchgeführten Lichtreflexionstest und war ein leichtes Flimmern der Augenlider zu beobachten. Ein vor Ort freiwillig durchgeführter Drogenvor-test (Urinprobe) verlief positiv auf THC. Nach dem polizeilichen Bericht gab der Kläger nach dem positiven Drogenvor-test und zuvor erfolgter Belehrung als Betroffener einer Ordnungswidrigkeit an, vor zwei Tagen einen Joint geraucht zu haben und dies öfter zu tun, da er unter Schlafstörungen leide und so besser einschlafen könne. Der Kläger willigte in die Abnahme einer Blutprobe ein. Diese wurde durch das Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums E. untersucht. Das unter dem 28. Oktober 2014 erstattete Gutachten des Univ.-Prof. Dr. E1. ergab eine Tetrahydrocannabinol-(THC-)Konzentration von 1,1 ng/ml, einen 11-Hydroxy-Tetrahydrocannabinol- (11-OH-THC) Wert von ca. 0,4 ng/ml (Spuren) und einen Tetrahydrocannabinol-carbonsäure- (THC-COOH-) Wert von 25 ng/ml Blutserum. [...]

Mit Verfügung vom 15. Januar 2015 ordnete die Beklagte die Vorlage eines ärztlichen toxikologischen Gutachtens an.

Das unter dem 11. Februar 2015 erstellte Gutachten des Universitätsklinikums E. kam zu dem Ergebnis, dass in der am 26. Januar 2015 abgenommenen Blutprobe des Klägers THC-COOH in Spuren (ca. 0,9 ng/ml) vorhanden waren. THC sowie das weitere Abbauprodukt 11-OH-THC wurden nicht nachgewiesen. [...]

Mit Ordnungsverfügung vom 3. März 2015 entzog die Beklagte dem Kläger die Fahrerlaubnis und forderte ihn auf, seinen Führerschein sofort abzugeben. [...]

Der Kläger hat am 12. März 2015 Klage erhoben. [...]

Aus den Gründen:

Die Klage hat keinen Erfolg. Der angefochtene Bescheid ist rechtmäßig und verletzt den Kläger nicht in seinen Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Ordnungsverfügung vom 3. März 2015 findet ihre Rechtsgrundlage in § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes – StVG – in Verbindung mit § 46 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnisverordnung – FeV –, [...]

Die fehlende Eignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen ergibt sich aus Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV. Danach ist derjenige als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, der gelegentlich Cannabis konsumiert und nicht zwischen Konsum und Fahren trennen kann.

Der Kläger ist gelegentlicher Cannabiskonsumist und kann nicht zwischen Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen.

Ein gelegentlicher Konsum von Cannabis erfordert mehr als nur einen einmaligen Konsum, ist aber bereits bei zwei selbständigen Konsumvorgängen anzunehmen, sofern diese einen gewissen auch zeitlichen Zusammenhang aufweisen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris [= BA 2015, 151] Rn. 19 ff. m.w.N.; OVG NRW, Beschluss vom 18. Februar 2014 – 16 B 116/14 –, juris Rn. 3).

Der Kläger hat im zeitlichen Zusammenhang zur Verkehrskontrolle am 28. September 2014 und (zumindest) ein weiteres Mal zeitlich vor der Blutprobenentnahme am 26. Januar 2015 Cannabis konsumiert. Dies wird durch die in den Gutachten vom 28. Oktober 2014 und 11. Februar 2015 festgestellten Werte im Blutserum des Klägers belegt. Der Sachverständige hat hierzu ausgeführt, dass es sich bei dem in der Blutprobe vom 26. Januar 2015 vorgefundenen THC-COOH-Wert um eine Konzentration handelt, die nur durch zwischenzeitlichen Konsum erklärlich ist.

Der Kläger hat auch nicht im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs getrennt.

In dieser fehlenden Trennung liegt ein die Fahreignung ausschließender charakterlich-sittlicher Mangel. Er ist darin zu sehen, dass der Fahrerlaubnisinhaber ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht auszuschließenden drogenkonsumbedingten Fahruntüchtigkeit nicht bereit ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen (BVerfG, Beschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 –, juris [= BA 2002, 362] Rn. 49; BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris Rn. 29 f.).

Dabei ist für die Verwirklichung des Merkmals des unzureichenden Trennungsvermögens im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV nicht auf ein subjektives Element – wie die persönliche Wahrnehmung des Betroffenen von seiner eigenen Leistungsfähigkeit – abzustellen. Vielmehr ist entscheidend, ob der Betroffene objektiv unter dem Einfluss einer Cannabiskonzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der nach wissenschaftlichen Erkenntnissen davon ausgegangen werden muss, dass sich das Risiko von Beeinträchtigungen erhöht, die negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben (OVG NRW, Urteil vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 –, juris Rn. 23; Bayer. VGH, Beschluss vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1711 –, juris [= BA 2006, 416] Rn. 16).

Daraus folgt zugleich, dass nicht jede bei einem Kraftfahrzeugführer festgestellte THC-Konzentration die Annahme fehlender Trennung im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV rechtfertigt.

Festgestellt werden muss eine THC-Konzentration, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (vgl. BVerfG, Beschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, juris [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker] Rn. 29 <zu § 24a Abs. 2 StVG> OVG NRW, Urteile vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 –, juris Rn. 27 und vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, juris [= BA 2013, 146] Rn. 32; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22. November 2012 – 10 S 3174/11 –, juris Rn. 30, 43 ff.).

Das entspricht dem verfassungsrechtlichen Erfordernis, Beschränkungen der allgemeinen Handlungsfreiheit – zu der auch der Genuss hoher individueller Mobilität zählt, wie sie das Führen von Kraftfahrzeugen vermittelt – nur als verfassungsrechtlich unbedenklich zu bewerten, wenn sie zum Schutz des Rechtsguts nicht nur geeignet und erforderlich sind, sondern auch zur Art und Intensität der Rechtsgütergefährdung in einem angemessenen Verhältnis stehen. Es muss daher eine hinreichende Gefahr vorliegen, die eine eingeschränkte Fahrtüchtigkeit des Fahrerlaubnisinhabers als nahe liegend erscheinen lässt (OVG NRW, Urteile vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 –, juris Rn. 29 und vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, juris Rn. 30, jeweils unter Verweis auf BVerfG, Beschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2652/03 –, juris Rn. 39 und 51).

Dabei dürfen an die Wahrscheinlichkeit eines Schadens Eintritts umso geringere Anforderungen gestellt werden, je gewichtiger die bedrohten Rechtsgüter sind. Bei der Teilnahme am Straßenverkehr stehen Gefahren für das Leben, die Gesundheit und das Eigentum und damit hochwertige Rechtsgüter anderer Bürger in Frage (vgl. im Einzelnen bereits VG Gelsenkirchen, Urteil vom 25. Mai 2010 – 9 K 3406/09 –, juris Rn. 73 ff.).

In Bezug auf den zugrunde zu legenden Gefährdungsmaßstab ist damit eine derartige Trennung zu fordern, bei der eine Beeinträchtigung der verkehrsrelevanten Eigenschaften durch die vorangegangene Einnahme von Cannabis unter keinen Umständen eintreten kann. Bereits die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit muss ausgeschlossen sein; eine signifikante Erhöhung des Unfallrisikos ist nicht zu fordern (BVerwG, Urteil vom 30. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris Rn. 32 f.; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22. November 2012 – 10 S 3174/11 –, juris Rn. 43 ff.).

Hat der Betroffene in der Vergangenheit ein Kraftfahrzeug unter einem THC-Pegel geführt, bei dem eine Beeinträchtigung seiner Fahrsicherheit möglich war, rechtfertigt das nach der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV zu Grunde liegenden Wertung zugleich Zweifel

daran, dass er künftig stets die gebotene Trennung von Cannabiskonsum und Fahren beachten wird; das wiederum führt zur Verneinung seiner Fahreignung (BVerwG, Urteil vom 30. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris Rn. 33).

Das vom Normgeber zu Recht verfolgte Ziel, Risiken für die Sicherheit des Straßenverkehrs durch Cannabiskonsum unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes soweit wie möglich auszuschließen, ist auch für die Bestimmung des im Rahmen der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 maßgeblichen THC-Grenzwertes von Bedeutung. Abzustellen ist daher darauf, ab welchem THC-Wert eine cannabisbedingte Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit möglich ist oder – negativ formuliert – nicht mehr ausgeschlossen werden kann; insoweit handelt es sich um einen Risikogrenzwert (BVerwG, Urteil vom 30. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris Rn. 37).

Die Rechtsprechung – einschließlich der der erkennenden Kammer – hat bislang den THC-Wert, bei welchem eine solche Beeinträchtigung nicht mehr sicher ausgeschlossen werden kann, in Auswertung der medizinisch-toxikologischen Studien überwiegend mit 1 ng/ml Blutserum festgelegt (vgl. BVerfG, Urteil vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, juris Rn. 29 <zu § 24a StVG>; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22. November 2012 – 10 S 3174/11 –, juris Rn. 47 ff., nicht beanstandet durch BVerwG, Urteil vom 30. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris Rn. 39; OVG NRW, Urteile vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 –, juris Rn. 31 und vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, juris Rn. 34 ff., jeweils m.w.N., Beschlüsse vom 5. Februar 2015 – 16 B 8/15 –, juris Rn. 5 f., vom 4. Januar 2012 – 16 A 2075/11 –, juris Rn. 15 und vom 22. Mai 2012 – 16 B 536/12 –, juris Rn. 5 ff., jeweils m.w.N.; OVG Thüringen, Beschluss vom 6. September 2012 – 2 EO 37/11 –, juris [= BA 2012, 331] Rn. 16 ff.; OVG Bremen, Beschluss vom 20. Juli 2012 – 2 B 341/11 –, juris Rn. 14 ff.; OVG Hamburg, Beschluss vom 15. Dezember 2005 – 3 Bs 214/05 –, juris [= BA 2006, 427] Rn. 20; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 27. März 2006 – 10 S 2519/05 –, juris [= BA 2006, 412] Rn. 7; OVG Schleswig-Holstein, Urteil vom 17. Februar 2009 – 4 LB 61/08 –, juris Rn. 35 f.; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. Juni 2009 – 1 S 17.09 –, juris [= BA 2009, 356] Rn. 6; Nieders. OVG, Beschluss vom 11. Juli 2003 – 12 ME 287/03 –, juris [= BA 2004, 183] Rn. 7; a.A. <erst ab 2 ng THC/ml Blutserum> Bayer. VGH, Beschlüsse vom 11. November 2004 – 11 CS 04.2348 –, juris [= BA 2006, 414] Rn. 16 und vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1711 –, juris [= BA 2006, 416] Rn. 45, offengelassen bei OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 19. Dezember 2006 – 1 M 142/06 –, juris Rn. 18).

Grundlage dieser Rechtsprechung war insbesondere der Beschluss der sog. Grenzwertkommission vom 20. November 2002 – aktualisiert durch Beschluss vom 22. Mai 2007, veröffentlicht in Blutalkohol 44 (2007), 311 – zu § 24a Abs. 2 StVG, wonach der Grenzwert für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit

nach § 24a Abs. 2 StVG für THC bei 1,0 ng/ml im Blutserum liegt.

Vorliegend war eine erneute Überprüfung dieses Grenzwertes geboten, da die Grenzwertkommission – eine fachübergreifende mit Wissenschaftlern aus den Fachgesellschaften der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM), der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und der Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie (GTFCh) besetzte Arbeitsgruppe beim Bundesministerium für Verkehr – in ihrer Empfehlung aus September 2015, veröffentlicht in Blutalkohol 52 (2015), 322 f., konkret in Bezug auf die Feststellung des Trennvermögens von Cannabiskonsum und Fahren i.S.d. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ausgeführt hat:

„Die Grenzwertkommission empfiehlt (...) bei Feststellung einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr im Blutserum bei gelegentlich Cannabis konsumierenden Personen eine Trennung von Konsum und Fahren im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV zu verneinen.“

Nach Einholung des vom Vorsitzenden der Grenzwertkommission in der mündlichen Verhandlung erstatteten Gutachtens geht das Gericht weiterhin vom Risikogrenzwert von 1 ng THC/ml Blutserum aus.

Im Hinblick auf den oben dargelegten rechtlichen Maßstab, ist eine Erhöhung des Risikogrenzwertes nicht erforderlich. Der Empfehlung der Grenzwertkommission ist nicht die wissenschaftlich gesicherte Aussage zu entnehmen, dass es unterhalb des Grenzwertes von 3 ng THC/ml Blutserum nicht zu einer cannabisbedingten Beeinträchtigung verkehrssicherheitsrelevanter Fähigkeiten kommen kann.

Bezüglich der neuen Empfehlung der Grenzwertkommission hat der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung ausgeführt: Sie beruhe nicht auf grundlegenden neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Ihr lägen aber neue wissenschaftliche Auswertungen zugrunde.

Anlass für die Empfehlung sei vielmehr das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 – gewesen. Man habe sich aus wissenschaftlicher Sicht zu zwei (vgl. im Folgenden a) und b)) diesem Urteil zugrunde liegenden Annahmen äußern wollen.

a) Zum einen sei es um eine Korrektur der Lesart der sog. Maastricht-I-Studie gegangen.

Der Sachverständige hat dazu ausgeführt:

„Aufgrund der sog. Maastricht-Studie kann bei dem Wert von 2,0 ng THC/ml Blutserum gesagt werden, dass es bei bestimmten verkehrsrelevanten Parametern zu einer signifikanten Verschlechterung der Leistung kommt. Andere Studien sind zu anderen, insbesondere höheren Werten gekommen. Auch bei gemessenen Werten von unter 2 ng THC/ml Blutserum ist es nicht ausgeschlossen, dass es zu einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit kommt. Die Empfehlung der Grenzwertkommission sollte insofern mit der Nennung des Wertes von 2 ng THC/ml Blutserum als Wert für die früheste Wirkung lediglich die

Lesart der sog. Maastricht-Studie durch das Bundesverwaltungsgericht korrigieren.“

Zu dieser Studie hat er erläutert:

„Es kann bei einem THC-Wert unterhalb von 2,0 ng THC/ml Blutserum nicht festgestellt werden, ob durch diese Einwirkung das Leistungsverhalten des Betroffenen sich verschlechtert hat. Dies beruht auf dem Umstand, dass auch ein Placebokonsument Fehler in einem Umfang machen kann, der sich von der Fehlerrate eines Konsumenten von THC, dessen Konzentration unterhalb von 2 ng THC/ml Blutserum liegt, nicht unterscheidet.“

Vor diesem Hintergrund liegt der maßgebliche Aussagegehalt der Passage

„Eine Leistungseinbuße ließ sich in experimentellen Studien frühestens ab 2 ng THC/ml Serum nachweisen ...“

in der Empfehlung der Grenzwertkommission darin, dass unterhalb dieses Wertes aufgrund der sog. Maastricht-I-Studie Leistungseinbußen nach naturwissenschaftlichen Standards nicht nachgewiesen sind.

Dies deckt sich mit den Zusammenfassungen der Ergebnisse der Studie selbst durch die beteiligten Wissenschaftler:

„Bei Werten von 5-30 ng/ml waren signifikante Beeinträchtigungen der Probanden in allen Tests feststellbar. Im Bereich von 2-5 ng/ml waren signifikante Beeinträchtigungen nur noch im feinmotorischen Test (CCT) messbar. Zwischen 1-2 ng/ml waren Beeinträchtigungen im feinmotorischen Bereich auch hier nicht mehr signifikant. (...) Beim CCT war unter 2 ng/ml lediglich noch eine nicht signifikante Tendenz zu einer Beeinträchtigung zu erkennen. Unter 1 ng/ml ließen sich keine Unterschiede in der Leistung zwischen THC-Konsum und Placebo feststellen.“

(Möller/Kauert/Tönnies/Schneider/Theunissen/Ramaekers, Leistungsverhalten und Toxikokinetik der Cannabinoide nach inhalativer Marihuanaaufnahme, in: *Blutalkohol* 43 <2006>, 361, 368; sowie Möller, in: *Berz/Burmann <Hrsg.>*, *Handbuch des Straßenverkehrsrechts*, Band 2, Kap. 15. Arzneimittel und Drogen im Straßenverkehr, B. II. 4. g) aa) Rn. 142).

Demnach ist bei unter 2 ng THC/ml Blutserum eine Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen.

Es ist jedenfalls wissenschaftlich umstritten, ab welchem Grenzwert von einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit ausgegangen werden kann. Dies beruht insbesondere darauf, dass gesicherte Erfahrungswerte zu Dosis-Blutkonzentrations-Wirkungsbeziehungen für Drogen – insbesondere THC – durch die medizinisch-naturwissenschaftliche Forschung derzeit nicht bereitgestellt werden können. So ist es trotz mehrfacher Forschungsaufträge bislang nicht gelungen, aus wissenschaftlicher Sicht einen Grenzwert für die absolute Fahruntüchtigkeit festzulegen. Im Umkehrschluss heißt dies aber auch, dass eben die Möglichkeit einer Beeinträchtigung schon oberhalb eines Grenzwertes von 1 ng THC/ml im Blutserum nicht sicher ausgeschlossen werden kann (vgl. dazu Möller,

in: *Berz/Burmann (Hrsg.)*, *Handbuch des Straßenverkehrsrechts*, Band 2, Kap. 15. Arzneimittel und Drogen im Straßenverkehr, C. III. 4. b) Rn. 32 und 59 <„auch Wirkgrenzen nach unten nicht sicher definierbar“>, sowie allgemeiner Maatz, *Fahrtüchtigkeit nach Drogenkonsum*, *Blutalkohol* 43 <2006>, 451 ff.; vgl. auch die umfassenden Ausführungen in VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22. November 2012 – 10 S 3274/11 –, juris Rn. 41, 47 ff.).

In Auswertung der sog. Maastricht-I-Studie stellt beispielsweise Möller zu dem Vorschlag, gesetzlich in § 24a Abs. 1 StVG einen Grenzwert für ordnungswidriges Handeln bei 5 ng/ml festzuschreiben, fest:

„Hierbei wurde nicht berücksichtigt, dass bei Gelegenheitskonsumenten durchaus die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigende Wirkungen bei THC-Konzentrationen auftreten können, die im Bereich von 1-2 ng/ml liegen und im Bereich von 2-5 ng/ml signifikant sind. Ein unterer Grenzwert sollte daher in jedem Fall bei 1 ng/ml liegen.“

(Möller, in: *Berz/Burmann <Hrsg.>*, *Handbuch des Straßenverkehrsrechts*, Band 2, Kap. 15. Arzneimittel und Drogen im Straßenverkehr, B. II. 4. g) dd) Rn. 158a).

In dieselbe Richtung geht die Äußerung des Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung:

„Wie auch bereits bei meinen Ausführungen zum Beschluss der Grenzwertkommission zu § 24a StVG dargelegt, ist unter Umständen auch bereits bei 1 ng THC/ml Blutserum eine cannabisbedingte verkehrssicherheitsrelevante Leistungseinbuße nicht ausgeschlossen.“

b) Die zweite zentrale Aussage der Empfehlung der Grenzwertkommission ist nach den Ausführungen des Sachverständigen, dass bei einem Wert von 1 ng THC/ml Blutserum nicht zwingend darauf geschlossen werden könne, dass der letzte Konsum innerhalb weniger Stunden erfolgt sei. Er hat hierzu in der mündlichen Verhandlung erklärt:

„Bezüglich des Sachverhalts, der der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts 3 C 3/13 zugrunde lag, ist darauf hinzuweisen, dass die Aussage des Konsumenten, der angibt, vor 24 Stunden letztmalig konsumiert zu haben, und bei dem die Blutuntersuchung ergibt, dass noch THC im Blut von über 1 ng/ml vorhanden ist, nicht zwingend die Schlussfolgerung erlaubt, dass es einen weiteren Konsumakt zwischen dem zugestanden Konsum und der Abnahme der Blutprobe gegeben haben muss. Dies hängt im Wesentlichen davon ab, wie hoch konzentriert/dosiert der einen Tag zuvor aufgenommene Wirkstoff war.“

Erläuternd hat der Sachverständige hierzu erklärt, dass aufgrund der Halbwertszeiten, die im Laufe des Abbauprozesses stetig höher würden und am Ende auf bis zu 24 Stunden ansteigen könnten, zwar 2 ng THC/ml Blutserum relativ schnell unterschritten würden, gerade im Bereich von 1 ng THC/ml Blutserum die Kurve aber sehr lang quasi parallel zu diesem Wert verlaufen könnte. Das Zeitfenster sei dementsprechend nicht so eng zu setzen. Selbst bei einem "nor-

malen Joint" müssten 24 Stunden angesetzt werden, um sicher zu sein, dass der Wert wieder unter 1 ng THC/ml Blutserum liege.

Die zweite maßgebliche Aussage der Empfehlung der Grenzwertkommission betrifft nach diesen Ausführungen also die Frage, aus welchem THC-Wert – jedenfalls beim gelegentlichen Konsumenten – auf einen zeitnahen Cannabiskonsum geschlossen werden kann. Darauf aufbauend hat die Grenzwertkommission dann den Grenzwert von 3 ng THC/ml Blutserum vorgeschlagen, bei dessen Vorliegen auf mangelndes Trennungsvermögen im Sinne der Nichteinhaltung ausreichender Wartezeiten geschlossen werden könne.

Dieses auf die Einhaltung ausreichender Wartezeiten zwischen Konsum und Fahrtritt abstellende Verständnis von Trennungsvermögen hat sie auch im zweiten Satz des ersten Absatzes ihrer Empfehlung vorangestellt. Dort heißt es:

„Als Voraussetzung für die Fahreignung gelegentlicher Cannabiskonsumten wird die Einhaltung ausreichender Wartezeiten zwischen Konsum und Fahrtritt gefordert (Trennungsvermögen, vgl. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV).“

Dazu hat der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung ausgeführt:

„Wenn das Trennungsvermögen so definiert wird, dass ein solches nicht vorliegt, wenn nach 4 bis 6 Std. Abstinenz ein bestimmter Grenzwert immer noch nicht unterschritten ist, so müsste dieser auf 3 ng THC/ml Blutserum festgesetzt werden. Dies entspricht der Empfehlung der Grenzwertkommission.“

„Die Grenzwertkommission ist nicht dazu berufen, den Begriff des Trennens zu definieren. Wir haben in unserer Empfehlung das Verständnis vom Trennungsvermögen aus der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts 3 C 3/13 herausgelesen. Unter Zugrundlegung dieses Verständnisses haben wir dann unsere Empfehlung herausgegeben. Bei einer anderen Definition könnte es beim Wert von 1 ng THC/ml Blutserum verbleiben.“

Und weiter:

„Bereits bei 1 ng THC/ml Blutserum kann es zu einer Verkehrsbeeinträchtigung kommen. Bezüglich des fehlenden Trennungsvermögens stellt die Grenzwertkommission hingegen auf 3 ng THC/ml Blutserum ab. Läge ein Trennen von Konsum und Fahren dann noch vor, wenn der Fahrer damit rechnen muss bzw. kann, dass noch wirksames THC in seinem Körper ist, dann würde derselbe Grenzwert wie der, der für § 24a StVG von der Grenzwertkommission festgelegt wurde, gelten.“

Daraus folgt für die juristische Bewertung einerseits, dass in Fällen, bei denen lediglich ein gelegentlicher Konsum vorliegt und eine Konzentration von 3 ng THC/ml Blutserum oder mehr gemessen wird, vom Fahren unter einer akuten Rauschwirkung, in der Leistungseinbußen wissenschaftlich unbestritten sind, ausgegangen werden kann. Zugleich wird in diesen Fällen auch von einer subjektiv vorwerfbar kurzen

Wartezeit zwischen Konsum und Fahrtritt auszugehen sein, sodass diese Fälle schon nach dem alltäglichen Wortverständnis unschwer unter den Begriff des mangelnden Trennens gefasst werden können.

Exemplarisch hat der Sachverständige insofern auf Nachfrage folgende Bewertung getroffen:

„Wer im Straßenverkehr angetroffen wird während der Verkehrsteilnahme, auch wenn dies nur einmalig ist, an einer Haschizigarette zieht, kann zwischen dem Fahren und dem Konsum nicht trennen.“

Mit der rein zeitlichen Betrachtung knüpft die Empfehlung der Grenzwertkommission aber an einen sehr engen Begriff des mangelnden Trennungsvermögens an und schließt – wie der Sachverständige selbst konstatiert – andererseits nicht aus, dass aus juristischer Sicht auch andere Fallgestaltungen als Ausprägung des Tatbestandes des mangelnden Trennungsvermögens gefasst werden.

Nur vor diesem Hintergrund erschließt sich auch der letzte Satz der Empfehlung der Grenzwertkommission, in der es heißt:

„Eine Neubewertung des analytischen Grenzwertes von THC (1 ng/ml) gemäß der Empfehlung der Grenzwertkommission zur Anlage des § 24a Absatz 2 StVG ist nicht veranlasst.“

Bei dem in diesem Beschluss festgesetzten Grenzwert handelt es sich zwar in erster Linie um einen analytischen Grenzwert. Er wurde aber empfohlen, "um den Nachweis der Substanz nicht völlig von der zunächst vom Gesetzgeber implizierten Wirkung zu lösen" (Möller, in: Berz/Burmann <Hrsg.>, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Band 2, Kap. 15. Arzneimittel und Drogen im Straßenverkehr, C. III. 4. b) Rn. 59).

So lässt sich auch erklären, dass der entsprechende Wert von 1 ng THC/ml Blutserum aus dem Beschluss aus dem Jahr 2002 durch die Grenzwertkommission in ihrer Empfehlung im Jahr 2007 auch in Kenntnis der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, das diesem Wert eine Aussage zur Wirkgrenze entnahm (BVerfG, Beschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, juris Rn. 29), unverändert übernommen wurde.

Dementsprechend hat der Sachverständige in der mündlichen Verhandlung zu dem durch die Grenzwertkommission zu § 24a Abs. 2 StVG festgelegten Grenzwert ausgeführt:

„Bei 1 ng THC/ml Blutserum handelt es sich um einen rein analytischen Wert. Die Analysemethoden könnten so verfeinert werden, dass auch ein niedrigerer Wert ermittelt werden könnte. Dies würde aber im Hinblick auf die Fragestellung keinen weiteren Sinn ergeben. Bei dem Wert von 1 ng/ml handelt es sich um eine Wirkgrenze in Bezug auf § 24a StVG. Der Wert von 1 ng/ml ist insoweit zu verstehen, dass bei dieser Menge die Möglichkeit einer Beeinträchtigung besteht, wie sie das Bundesverfassungsgericht zur verfassungskonformen Auslegung des Gesetzes für erforderlich hält.“

Eben diese Möglichkeit einer Beeinträchtigung ist aber in rechtlicher Hinsicht wie oben dargelegt auch für die Frage des Trennens von Cannabiskonsum und Fahren im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV maßgeblich. Der gelegentlich Cannabis konsumierende Autofahrer kann nach alledem nicht zwischen Konsum und Fahren hinreichend trennen, wenn er ein Kraftfahrzeug mit einer THC-Konzentration oberhalb eines Wertes von 1 ng/ml im Blutserum führt (so in Kenntnis der Empfehlung der Grenzwertkommission bereits VG Düsseldorf, Beschluss vom 24.11.2015 – 14 L 3652/15 – und VG Münster, Beschluss vom 2. Dezember 2015 – 10 L 1391/15 –).

Dies gilt selbst dann, wenn zwischen dem Konsum und der Fahrt bereits mehrere Stunden liegen, die die Annahme nahelegen könnten, dass die Wirkungsdauer des Konsumierten nicht mehr fortbesteht (vgl. bereits VG Gelsenkirchen, Urteil vom 25. Mai 2010 – 9 K 3406/09 –, juris Rn. 70).

Denn nicht ein bestimmter Zeitablauf zwischen Konsum und Fahren ist aus juristischer Sicht für das mangelnde Trennungsvermögen maßgeblich, sondern vielmehr – wie dargelegt – das Vorhandensein einer die Möglichkeit der verkehrsrelevanten Leistungseinbuße begründenden THC-Konzentration im Blutserum zum Zeitpunkt des Fahrens.

Eine Erhöhung des Wertes ist auch im Hinblick auf die ebenfalls in der Empfehlung der Grenzwertkommission thematisierte Erforderlichkeit eines Sicherheitszuschlages nicht geboten. Begründet wird dieser mit den bei der konkreten Ermittlung des THC-Wertes einer einzelnen Blutprobe bestehenden Messwertschwankungen.

Die entsprechende Passage in der Empfehlung lautet:

„In empirischen Studien ist eine rechnerische Korrektur der Werte nicht erforderlich, da sich die Unsicherheiten der Einzelmessungen bei einer Gesamtbetrachtung der Daten herausmitteln. Um dagegen bei einer konkreten Einzelmessung eine Benachteiligung zu vermeiden, wäre eine Messwertschwankung von maximal 30 % zu berücksichtigen. Ein nach Studienlage bestimmter Grenzwert müsste daher mit einem entsprechenden Sicherheitszuschlag belegt werden (Beispiel: nimmt man den obigen Wert von 2,0 ng THC/ml Blutserum an, so ergäbe sich rein rechnerisch eine Entscheidungsgrenze von 2,86 ng THC/ml Blutserum).“

Der Sachverständige hat dazu in der mündlichen Verhandlung ergänzend ausgeführt:

„Der Sicherheitszuschlag von 30 % wird empfohlen, weil eine individuelle Blutprobe, in einem einzigen Labor untersucht, mit einer Messgenauigkeit von 30 % versehen ist. Dies führt dazu, dass erst ab einer gemessenen Konzentration von 2,86 ng/ml mit Sicherheit gesagt werden kann, dass derjenige, dem die Blutprobe entnommen wurde, eine Konzentration von mindestens 2,0 ng THC/ml Blutserum hatte.“

Eine Alternative wäre nach den Ausführungen des Sachverständigen, die individuellen Messunsicherheiten des jeweiligen Labors abzuziehen.

Insofern handelt es sich bei der Frage, zu wessen Lasten entsprechende – auch bei lege artis nach den Regeln der Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie ermittelten Messwerten unvermeidbare – Messunsicherheiten gehen müssen, nicht um eine naturwissenschaftliche, sondern um eine wertende, originär juristische Fragestellung, die aufgrund des Normzwecks der jeweiligen Vorschrift zu beantworten ist.

Dazu hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 – ausgeführt:

„Bei der Frage, ob solche Messungenauigkeiten einen ‚Sicherheitsabschlag‘ erforderlich machen, handelt es sich nicht anders als bei der Bestimmung des Gefährdungsmaßstabes um eine Frage der Risikozurechnung. Es geht darum, ob die verbleibende Ungewissheit, dass der ‚wahre‘ THC Wert nicht an der unteren sondern ebenso an der oberen Grenze dieser Schwankungsbreite liegen kann, von dem Cannabiskonsumenten, der sich nach dem Rauschmittelkonsum an das Steuer eines Kraftfahrzeugs selbst, oder aber von den anderen Verkehrsteilnehmern zu tragen ist. Da der Cannabiskonsument den Gefährdungstatbestand schafft, liegt es auf der Hand, dass die verbleibende Unsicherheit zu seinen Lasten gehen muss. Angesichts der Zielrichtung des Fahrerlaubnisrechts, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten und Gefahren für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer soweit wie möglich auszuschließen, liegt in dieser Risikozuordnung eine verhältnismäßige Beschränkung seiner Rechte.“

Unabhängig davon darf nicht übersehen werden, dass die bei der Untersuchung von Blutproben nicht zu vermeidenden Messungenauigkeiten bereits bei der Festsetzung der analytischen Grenzwerte berücksichtigt worden sind, die die Grenzwertkommission in Bezug auf die in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Liste der berauschenden Mittel und Substanzen vorgenommen hat. Im Beschluss der Grenzwertkommission vom 22. Mai 2007 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Grenzwerte einen Sicherheitszuschlag enthalten (Blutalkohol 2007, 311).

Verbleibende Schwankungsbreiten selbst bei lege artis erfolgenden THC-Messungen müssen auch nicht nach dem Grundsatz ‚in dubio pro reo‘ zu Gunsten des Betroffenen gehen und deshalb zu einem Sicherheitsabschlag führen. Dieser für eine strafrechtliche oder ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung geltende Grundsatz kommt im Gefahrenabwehrrecht, dem die Fahrerlaubnis-Verordnung zuzurechnen ist, schon wegen dessen anderer Zielrichtung nicht zur Anwendung. Selbst für die strafrechtliche oder ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung von Fahren unter Cannabiseinfluss geht die Rechtsprechung im Übrigen davon aus, dass der gemessene THC-Wert nicht

um einen Sicherheitsabschlag zu verringern ist (...).“

Diesen Ausführungen, die in Übereinstimmung mit der Ansicht des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen stehen (vgl. nur OVG NRW, Urteil vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 –, juris Rn. 61 ff. m. w. N.), schließt sich die erkennende Kammer vollumfänglich an.

Hinzu kommt die Überlegung, dass üblicherweise in der Zeit zwischen der Beendigung der Fahrt durch eine Polizeikontrolle und der Blutentnahme – und erst Recht zwischen dem eigentlich relevanten Fahrtritt und der Blutentnahme – eine deutliche Verringerung der THC-Messwerte eintritt. Wenngleich der Substanzabbau bei Cannabis im jeweiligen Einzelfall nicht konkret berechnet werden kann, steht doch außer Frage, dass er stattfindet und sich zugunsten des betroffenen Fahrerlaubnisinhabers auswirkt. Soweit sich die Messungenauigkeiten zu Lasten des Betroffenen auswirken, wird dies durch diesen Umstand jedenfalls in gewissem Umfang wieder relativiert (vgl. dazu auch OVG NRW, Urteil vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 –, juris Rn. 67).

Nach alledem hat der Kläger durch seine Fahrt unter Cannabiseinfluss am 28. September 2014 belegt, dass er nach dem vorgenannten Maßstab nicht zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennen kann. Dass der Kläger unter der Wirkung von Cannabis ein Fahrzeug geführt hat, folgt aus dem rechtsmedizinischen Gutachten vom 28. Oktober 2014, aus dem sich ergibt, dass der Kläger zum Zeitpunkt der Blutentnahme am 28. September 2014 unter THC-Einfluss stand. Das toxikologische Gutachten hat für die dem Kläger entnommene Blutprobe eine THC-Konzentration von 1,1 ng/ml Blutserum ergeben.

Zwar gelten die in der Anlage 4 zur FeV vorgenommenen Bewertungen nach Maßgabe der Vorbemerkung Nr. 3 Satz 1 (nur) für den Regelfall. Kompensationen durch besondere menschliche Veranlagung, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen sind möglich (Nr. 3 Satz 2 der Vorbemerkung zu Anlage 4). Dabei obliegt es im Einzelfall dem Rechtsschutzsuchenden, solche Tatsachen geltend zu machen (vgl. OVG Bremen, Beschluss vom 30. Juni 2003 – 1 B 206/03 –, juris Rn 7; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 24. Mai 2002 – 10 S 835/02 –, juris [= BA 2002, 379] Rn 6).

Atypische Umstände in der Person des Klägers, die ein Abweichen von der normativen Regelfallannahme der Nichteignung begründen könnten, sind vorliegend weder vorgetragen noch sonst ersichtlich.

Für eine Wiedererlangung der Fahrerlaubnis im für die Entscheidung maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Bescheides ist nichts ersichtlich. Der nachgewiesene Abstinenzzeitraum muss hinreichend lang sein. Des Weiteren ist ein Nachweis notwendig, dass eine hinreichend stabile Verhaltensänderung eingetreten ist und daher für die Folgezeit eine günstige Prognose getroffen werden kann (vgl. u. a. OVG NRW,

Beschluss vom 6. Oktober 2006 – 16 B 1538/06 –, juris, Rn. 13 m. w. N.).

Hier fehlt es schon an einem Nachweis über einen hinreichend langen Abstinenzzeitraum vor dem Erlass der Ordnungsverfügung.

Ein Ermessen stand der Beklagten gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG nicht zu, sodass entsprechende Erwägungen zu Recht unterblieben sind.

38. 1. Die Kräutermischung After Dark enthält dem Betäubungsmittelgesetz unterfallende psychoaktiv wirkende Stoffe (JWH 018, EAM 2201, 5F APINACA, ADB FUBINACA, AB PINACA).

2. Zur Rechtmäßigkeit der Anordnung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bei Vorliegen des Konsums der Kräutermischung „After Dark“.

3. Für die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis ist der Nachweis einer einjährigen Abstinenz erforderlich.

Verwaltungsgericht Neustadt a. d. Weinstraße, Beschluss vom 21. Februar 2016 – 3 L 1112/15.NW –

Aus den Gründen:

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die für sofort vollziehbar erklärte Verfügung im Bescheid der Antragsgegnerin vom 17. November 2015, mit der dem Antragsteller das Führen von Fahrzeugen (z. B. Mofas und Fahrräder) untersagt wurde, ist unbegründet. [...]

Rechtsgrundlage für die Untersagung des Führens von Fahrzeugen [...] ist § 6 Abs. 1 Nr. 1y des Straßenverkehrsgesetzes – StVG – i. V. m. § 3 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –. Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde das Führen von Fahrzeugen zu untersagen, zu beschränken oder die erforderlichen Auflagen anzuordnen, wenn sich jemand als ungeeignet oder nur noch bedingt geeignet hierzu erweist. § 3 Abs. 2 FeV verweist für den Fall des Bestehens von Eignungszweifeln auf die entsprechende Anordnung der Vorschriften der §§ 11 bis 14 FeV. Zwar sind die Vorschriften der §§ 11 bis 14 FeV nach § 3 Abs. 2 FeV nur entsprechend anwendbar. Dies beruht indessen darauf, dass die Regelungen der §§ 11 bis 14 FeV dem Wortlaut nach nur auf die (Erst-)Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis Anwendung finden. Da bei fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen eine Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis nicht erforderlich ist, kommt hier bei bestehenden Eignungszweifeln nur eine entsprechende Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV in Betracht (BVerwG, Beschluss vom 20. Juni 2013 – 3 B 102/12 –, juris [= BA 2013, 254]; BayVG, Beschluss vom 28. Dezember 2010 – 11 CS 10.2095 –, juris).

Die entsprechende Anwendung der §§ 11 bis 14 FeV entspricht auch unter Berücksichtigung des Grundsatzes der allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 Grundgesetz – GG – dem Grundsatz der

Verhältnismäßigkeit. Entsprechend ihrer unterschiedlichen Betriebsgefahren stuft der Gesetzgeber die Zulassung der verschiedenen Fahrzeuge zum Straßenverkehr ab, indem er die Nutzung von Kraftfahrzeugen einer Fahrerlaubnispflicht, die Nutzung von Mofas einer Prüfberechtigung unterwirft und alle sonstigen Fahrzeuge ohne weiteres zulässt. Vor diesem Hintergrund muss die Verkehrsbehörde bei jeder Einschränkung der Fortbewegung mit fahrerlaubnisfreien (Kraft-)Fahrzeugen zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit in besonderem Maße das Spannungsverhältnis berücksichtigen, das zwischen dem Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs einerseits und dem Interesse des betroffenen Fahrzeugführers andererseits besteht, mit einem (Kraft-)Fahrzeug am Straßenverkehr teilzunehmen. Dies gilt bereits für Aufklärungsmaßnahmen wie die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, welches erheblich in das Persönlichkeitsrecht des Betroffenen eingreift.

Die entsprechende Anwendung des § 11 Abs. 1 Satz 2 FeV, der allgemein auf eine Erkrankung oder einen Mangel nach Anlage 4 oder 5 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV verweist, ist auch sachgerecht. Denn es geht sowohl beim Führen fahrerlaubnisfreier als auch fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge um eine Teilnahme am Straßenverkehr und die dafür erforderliche Umsicht, Aufnahme- und Reaktionsfähigkeit. Das Gefährdungspotential, das hierbei z. B. durch unerwartete Reaktionen oder unkontrolliertes Fahrverhalten auf der Fahrbahn von dem ungeeigneten Fahrzeugführer ausgehen kann, rechtfertigt es, auch an die Fahreignung für fahrerlaubnisfreie (Kraft-)Fahrzeuge diesen Maßstab anzulegen (vgl. VG München, Beschluss vom 11. Mai 2010 – M 6a S 10.1059 –, juris, Rn. 37f.). Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf sie bei ihrer Entscheidung gemäß § 11 Abs. 8 FeV – auch bei fahrerlaubnisfreien Fahrzeugen – auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, worauf der Betroffene bei der Anordnung des Gutachtens hinzuweisen ist. Diese Regelung hat ihren wesentlichen Grund in der Mitwirkungspflicht desjenigen, der durch sein Verhalten Anlass zu Bedenken an seiner Fahreignung gegeben hat. Er muss den notwendigen Teil zur Klärung von berechtigten Eignungszweifeln beitragen. Kommt er dieser Mitwirkungs- und Verfahrensförderungspflicht nicht, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig nach, so darf der Eignungsmangel, der Gegenstand der Ermittlungsmaßnahme war, als erwiesen angesehen werden. Diese Schlussfolgerung ist Ausfluss eines auch im Prozessrecht geläufigen allgemeinen Rechtsgedankens (vgl. § 444 Zivilprozessordnung – ZPO –), wonach im Rahmen der freien Beweiswürdigung der zu beweisende Umstand als erwiesen angesehen werden kann, wenn die Beweisführung vereitelt wird. Mit der Bestimmung des § 11 Abs. 8 FeV wurden somit lediglich die bisher in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (z. B. Urteil vom 28. November 1969 – VII C 18.69 –, BVerwGE 34, 248) entwickelten Grundsätze in die Verordnung übernommen.

Die Schlussfolgerung aus der Nichtbeibringung oder nicht fristgerechten Vorlage eines geforderten Gutachtens auf die fehlende Fahreignung des Betroffenen zum Führen von Fahrzeugen darf aber nur dann gezogen werden, wenn die Beibringung eines Gutachtens zu Recht angeordnet wurde. Dies ist hier der Fall.

Die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens mit Schreiben der Antragsgegnerin vom 22. Juli 2015 an den Antragsteller, ihm zugestellt am 6. August 2015, die die Überprüfung zum Führen von allen Fahrzeugen (z. B. PKW, Fahrrad, Mofa, sonstige Kraftfahrzeuge) beinhaltete, war formell rechtmäßig. [...]

Der Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 22. Juli 2015 steht hier auch nicht entgegen, dass der Anordnung zugrunde liegende Betäubungsmittelkonsum bereits am 9. April 2014 erfolgt war. Zwar erhielt die Antragsgegnerin am 8. Oktober 2014 durch die Mitteilung der Polizeiinspektion L. Kenntnis von dem der Gutachtenanordnung zugrunde liegenden Vorfall vom 9. April 2014. Jedoch lief zu diesem Zeitpunkt gegen den Antragsteller, der auch im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klassen A, BE, C1E und MSL war (freiwilliger Verzicht auf die Fahrerlaubnis erfolgte durch den Antragsteller erst am 29. September 2015), wegen des Vorfalls vom 9. April 2014 noch ein staatsanwaltliches Ermittlungsverfahren wegen Verstoßes gegen § 316 Strafgesetzbuch – StGB –, so dass die Antragsgegnerin wegen § 3 Abs. 3 StVG bis zur Einstellung dieses staatsanwaltlichen Ermittlungsverfahrens gegen den Antragsteller am 5. Dezember 2014 an einem Vorgehen gegen den Antragsteller rechtlich gehindert war. Von der Einstellung des staatsanwaltlichen Ermittlungsverfahrens erfuhr die Antragsgegnerin ausweislich der vorliegenden Verwaltungsakte dann erst aufgrund der am 26. Juni 2015 erfolgten Aktenübersendung durch die Staatsanwaltschaft F. Sie ordnete daraufhin ohne vorverfäres Zögern mit Anordnungsschreiben vom 22. Juli 2015 gegenüber dem Antragsteller wegen des Vorfalls vom 9. April 2014 die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens an.

Die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 22. Juli 2015 ist auch materiell rechtmäßig gemäß § 3 Abs. 2 StVG i. V. m. § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV.

Eine Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens stellt einen Eingriff in das durch Art. 2 Abs. 1, Art. 1 Abs. 1 GG geschützte allgemeine Persönlichkeitsrecht des Betroffenen dar. Es ist daher einem Betroffenen nur dann zuzumuten, sich einer umfassenden Prüfung seiner körperlichen und psychischen Eignung unterziehen zu müssen, wenn hinreichende Tatsachen vorliegen, die Bedenken hinsichtlich der Eignungsanforderungen begründen könnten. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV ist im Hinblick auf Betäubungsmittel, Arzneimittel oder andere psychoaktiv wirkende Stoffe die Beibringung eines medizi-

nisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn zu klären ist, ob der Betroffene noch abhängig ist oder – ohne abhängig zu sein – weiterhin Betäubungsmittel, Arzneimittel oder andere psychoaktiv wirkende Stoffe einnimmt. Die Vorschrift schreibt bei Vorliegen ihrer tatbestandlichen Voraussetzungen zwingend die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vor. Dem Wortlaut nach reicht für die Anwendung des § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV, dass in der Vergangenheit ein Konsum von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes oder eine missbräuchliche Einnahme psychoaktiv wirkender Arzneimittel oder anderer psychoaktiv wirkender Stoffe erfolgt ist, wie dies die Antragsegegnerin auch in der Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 22. Juli 2015 dargelegt hat.

So hat der Antragsteller hier nachweislich am 9. April 2014 dem Betäubungsmittelgesetz unterfallende psychoaktiv wirkende Stoffe konsumiert. So ergab die Untersuchung der ihm am 9. April 2014 um 21:49 Uhr entnommenen Blutprobe ausweislich des toxikologischen Befundes des Instituts für Rechtsmedizin bei der Universitätsmedizin M., Prof. Dr. Dr. U., vom 4. August 2014 neben dem positiven Ergebnis auf Cannabis (THC: 1,7 ng/mL; Hydroxy-THC: 0,8 ng/mL; THC-Carbonsäure: 27 ng/mL) auch den Nachweis der Aufnahme von Stoffen nach dem Betäubungsmittelgesetz – BtMG –. So wurde in der dem Antragsteller entnommenen Blutprobe auch die Aufnahme von synthetischen Cannabinoiden nachgewiesen, die in Anlage II des Betäubungsmittelgesetzes als Betäubungsmittel aufgeführt sind. Im Einzelnen handelt es sich um JWH-018, EAM-2201, 5F-APINACA, ADB-FUBINACA sowie AB-PINACA. Ausweislich der gutachterlichen Stellungnahme im toxikologischen Befund vom 4. August 2014 wirken diese Substanzen im Gehirn an Cannabinoid-Rezeptoren und rufen somit eine ganz ähnliche Beeinflussung wie der Cannabiswirkstoff THC hervor. Die Wirkung dieser Substanzen ist nach der gutachterlichen Stellungnahme in der Regel sogar noch deutlich ausgeprägter als bei THC selbst.

Diese Stoffe wurden wegen der beschriebenen Wirkstoffintensität und der hierauf beruhenden in besonderer Weise gesteigerten Gefahren der Anlage II des Betäubungsmittelgesetzes zugeordnet und sind daher Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (vgl. § 1 Abs. 1 BtMG). Wegen des bei der Einnahme dieser Stoffe gegebenen starken Risikopotentials verbietet sich von vornherein eine Gleichbehandlung derartiger synthetischer Drogen mit THC. Von solchen Stoffen geht für den Straßenverkehr ein signifikant höheres Risiko aus, was regelmäßig nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV den Verlust der Fahrerlaubnis zur Folge hat, ohne dass es darauf ankäme, ob der Fahrerlaubnisinhaber unter dem Einfluss eines Betäubungsmittels am Straßenverkehr teilgenommen hat (vgl. OVG RP, Beschluss vom 25. Juli 2008 – 10 B 10646/08.OVG –, juris [= BA 2008, 418]; BayVGh, Beschluss vom 24. März 2009 – 11 CS 08.2881 –, juris; OVG Saarland, Beschluss vom 14. Mai 2008

– 1 B 191/08 – juris; OVG NRW, Beschluss vom 6. März 2007 – 16 B 332/07 –, juris [= BA 2007, 192]; VGh BW, Beschluss vom 19. Februar 2007 – 10 S 3032/06 –, juris [= BA 2007, 190]; OVG Nds, Beschluss vom 14. August 2002 [BA 2003, 327]; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 10. Juni 2009 – 1 S 97.09 –, juris [= BA 2009, 357]; VG Neustadt/Wstr., Beschluss vom 7. Mai 2009 – 3 L 315/09.NW –, juris [= BA 2009, 370]). Dabei ist es rechtlich irrelevant, in welcher Konzentration diese Drogen jeweils aufgenommen wurden (vgl. BayVGh, Beschluss vom 4. Oktober 2010 – 11 ZB 09.2973 – m. w. N., juris).

Der Antragsteller gab ausweislich des Protokolls der Polizeieinspektion L. vom 9. April 2014 festgestellten Sachverhalts gegenüber den Beamten an, an diesem Tag mehrfach eine Kräutermischung „After Dark“ geraucht zu haben. Anschließend verfiel er in einen Wahnzustand, zog sich aus, rannte über die Straße, zog sich wenige Minuten später wieder an und fuhr mit seinem E-Bike davon, was durch die herbeigerufenen Rettungssanitäter beobachtet worden war.

Vorliegend steht mithin der Konsum von Betäubungsmitteln beim Antragsteller aufgrund des toxikologischen Befundes vom 4. August 2014 fest. Zur Abklärung der darin bedingten Eignungszweifel, ob der Antragsteller diese Stoffe noch einnimmt, war die Antragstellerin hier zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV berechtigt.

Der Zeitablauf zwischen dem anlassgebenden Vorfall am 9. April 2014 und der notwendigen sicherheitsrechtlichen Maßnahme der Verfügung vom 17. November 2015 – hier 19 Monate – lässt auch die Dringlichkeit für letztere nicht entfallen. Es handelt sich bei der beim Antragsteller feststehenden Einnahme von Betäubungsmitteln um Stoffe mit einem hohen Gefährdungspotential. Dass der Antragsteller in der verstrichenen Zeit seine Fahrerlaubnis wiedererlangt hätte, hat er nicht nachgewiesen. Dazu wäre zunächst ein Jahr nachgewiesene Drogenabstinenz notwendig (vgl. Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV). Diesen Nachweis hat der Antragsteller bisher nicht erbracht.

Die Untersagung des Führens von Fahrzeugen stellt sich daher als rechtmäßig dar. Der Vortrag des Prozessbevollmächtigten des Antragstellers, der Antragsteller habe rund einhalb Jahre seit dem Vorfall am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen, ohne sich irgendetwas zuschulden kommen zu lassen, spielt nach alledem keine Rolle.

39. *) Im Ausland begangene und festgestellte Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsvorschriften können den deutschen Behörden grundsätzlich Veranlassung geben, die Fahrerlaubnis eines Erlaubnisinhabers zu verneinen oder jedenfalls klären zu lassen, sofern diese Zuwiderhandlungen hinreichend entsprechend einer Inlandstat nachgewiesen sind. Jedoch ergibt sich weder aus § 3 Abs. 3 und 4 StVG noch – hier – aus sonstigen

Rechtsvorschriften, dass das rechtskräftige Urteil des ausländischen Strafgerichts eine Bindungswirkung gegenüber der inländischen Fahrerlaubnisbehörde entfaltet.

Verwaltungsgericht Cottbus,
Beschluss vom 7. August 2015 – 1 L 261/15 –

Aus den Gründen:

I. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 S. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) ist begründet.

1. Allerdings genügt die Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung der Fahrerlaubnisentziehung und der Verpflichtung zur Abgabe des Führerscheins (Ziffer 3. i.V.m. Ziffer 1. und Ziffer 2. der Ordnungsverfügung vom 11. Mai 2015) den formellen Anforderungen des § 80 Abs. 3 S. 1 VwGO. [...]

2. Die Interessenabwägung des Gerichts nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO fällt jedoch zu Lasten des Antragsgegners aus. [...]

Vorliegend erweist sich die Aufforderung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vom 2. März 2015 in dem insoweit maßgeblichen Zeitpunkt ihres Erlasses (OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 18. Januar 2011 – OVG 1 S 233.10 – juris Rn. 5 [= BA 2011, 117]) als rechtswidrig, so dass der Antragsgegner aus dem Umstand, dass der Antragsteller dieses Gutachten nicht fristgemäß vorgelegt hatte, nicht nach § 11 Abs. 8 S. 1 FeV auf dessen fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen durfte.

Der Antragsgegner stützt die Aufforderung auf § 46 Abs. 3 i.V.m. § 13 S. 1 Nr. 2 lit. c) FeV, wonach die Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen der Prüfung der Entziehung der Fahrerlaubnis die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens u.a. dann anordnet, wenn der Betroffene ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt hat. Ob die Voraussetzungen dieser Norm vorlagen, war – und ist weiterhin – jedoch im Ergebnis offen. Zwar genügt im Fahrerlaubnisrecht als Teil des Ordnungsrechts und im Unterscheid zum Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitenrecht die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, vorliegend, dass die spezialgesetzliche Eingriffsschwelle erreicht ist. Auch können im Ausland begangene und festgestellte Zuwiderhandlungen gegen Verkehrsvorschriften den deutschen Behörden grundsätzlich Veranlassung geben, die Fahreignung eines Erlaubnisinhabers zu verneinen oder jedenfalls klären zu lassen, sofern diese Zuwiderhandlungen hinreichend entsprechend einer Inlandstat nachgewiesen sind (Bayerischer VGH, Beschlüsse v. 16. August 2012 – 11 CS 12.1624 – juris Rn. 12 [= BA 2012, 340] u. v. 9. Juni 2010 – 11 CS 10.786 – juris Rn. 22 [= BA 2010, 368]; VG Ansbach, Beschl. v. 27. Februar 2012 – AN 10 S 12.00140 – juris Rn. 30; VG Augsburg, Beschl. vom 27. November 2001 – Au 3 S 01.1522 – juris Rn. 24 [= BA 2003, 264]; VG München, Beschl. v. 1. März 2010 – M 6b S 10.419 – juris Rn. 20; OVG NRW,

Beschl. v. 3. November 2014 – 16 B 694/14 – juris Rn. 5 ff. im Nachgang zu VG Münster, Beschl. v. 16. Mai 2014 – 10 L 320/14 – juris (und Ur. v. 16. Mai 2014 – 10 K 841/14 – juris); OVG M-V, Beschl. v. 27. März 2008 – 1 M 204/07 – juris Rn. 26; Ur. d. Kammer v. 5. Dezember 2012 – VG 1 K 640/12 – m. w. N.).

Die Rechtsauffassung des Antragsgegners, er sei an das rechtskräftige Urteil des ausländischen Strafgerichts gebunden und – so die Antragsrweiterung – die Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen der Rechtsgrundlage für die Aufforderung zur Vorlage des Gutachtens stehe mit dem Urteil vom 27. November 2014 daher „unanfechtbar fest“, geht jedoch ersichtlich schon deshalb fehl, weil das deutsche Recht diese Bindungswirkung nicht anordnet. Sie folgt hinsichtlich eines ausländischen Strafurteils weder aus § 3 Abs. 3 und 4 StVG noch hier aus sonstigen Rechtsvorschriften (vgl. etwa BFH, Beschl. v. 31. Januar 2002 – VII B 94/01 – juris Rn. 8 und FG München, Ur. v. 28. Mai 2014 – 14 K 3598/12 – juris Rn. 28; Bayerischer VGH, Ur. v. 20. März 2013 – 19 BV 11.288 – juris Rn. 62 <zum Ausländerrecht>; Haus/Zwinger: Das verkehrsrechtliche Mandat, Bd. 3, 2. Aufl. 2012, § 19 Rn. 15; vgl. auch KG, Beschl. v. 23. Mai 2014 – 2 Ws 198/14, 2 Ws 198/14 – 141 AR 259/14 – juris Rn. 12 und <anders nach § 84 Abs. 1 WDO>; BVerwG, Beschl. v. 28. September 2011 – 2 WD 18/10 – juris Rn. 16; für das Fahrerlaubnisrecht a. A. <jeweils ohne Begründung>; VG Münster, Ur. v. 16. Mai 2014 – 10 K 841/14 – juris [= BA 2014, 299] und <hinsichtlich eines im Rechtsmittelverfahren angefochtenen Urteils eines polnischen Strafgerichts> VG Ansbach, Beschl. v. 27. Februar 2012 – AN 10 S 12.00140 – juris Rn. 32). Und vorliegend kann gerade nicht mit hinreichender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass der Antragsteller sein Kraftfahrzeug am 5. September 2014 auf polnischem Staatsgebiet mit einer den Grenzwert des § 13 S. 1 Nr. 2 lit. c) FeV übersteigenden Atemalkoholkonzentration geführt hatte.

Der Antragsteller rügt unter anderem, die von der polnischen Polizei vorgenommene Atemalkoholmessung sei unzutreffend. Ob diese Rüge etwas für sich hat, kann im Eilverfahren nicht beurteilt werden, weil dem Antragsgegner keinerlei aussagekräftige Unterlagen vorliegen. Nach der auch im hier gegebenen Zusammenhang dem Grunde nach maßgeblichen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (Beschl. v. 3. April 2001 – 4 StR 507/00 – juris Rn. 16 und Rn. 25 ff. [= BA 2001, 280]) ist ein Messwert bei der Bestimmung der Atemalkoholkonzentration ohne Sicherheitsabschlag verwertbar, wenn er unter Verwendung eines Atemalkoholmessgeräts, das die Bauartzulassung für die amtliche Überwachung des Straßenverkehrs erhalten hat, gewonnen wurde, wenn das Gerät unter Einhaltung der Eichfrist geeicht ist und wenn die Bedingungen für ein gültiges Messverfahren gewahrt sind. Den Akten lassen sich hier fünf Unterlagen in Zusammenhang mit dem in der Republik Polen gegen den Antragsteller geführten Strafverfahren entnehmen, von denen der Antragsgegner ausschließlich das Urteil

des Amtsgerichts Krosno Odrzanskie in die deutsche Sprache hat übersetzen lassen. Das Urteil lässt jedoch nicht einmal ansatzweise erkennen, auf Grund welcher Feststellungen der Richter den Tatvorwurf als gegeben ansah, insbesondere ist weder ersichtlich, welches Messverfahren zur Feststellung der Atemalkoholkonzentration Anwendung fand noch ob die insoweit maßgeblichen Anforderungen eingehalten wurden. Dem Umstand fehlender Unterlagen kommt vor dem Hintergrund, dass der Antragsteller stets gerügt hatte, die polnischen Polizeibeamten hätten seiner Aufforderung zur Abnahme einer Blutprobe ohne Begründung keine Folge geleistet, zudem besondere Bedeutung zu.

Darüber hinaus hatte der Antragsteller auf die Anhörung des Antragsgegners vom 27. Januar 2015 (nachvollziehbar) die Rechtsstaatlichkeit des Strafverfahrens in der Republik Polen in Frage gestellt, was ebenfalls die Überzeugungskraft der vermeintlichen Feststellung der Atemalkoholkonzentration des Antragstellers mindert, einer Indizwirkung des Urteils entgegensteht und es nach Überzeugung der Kammer im Übrigen auch ausschließt, Rückschlüsse aus dem Umstand zu ziehen, dass der Antragsteller die Entscheidung des polnischen Strafgerichts nicht mit Rechtsmitteln angegriffen hatte. Seine Behauptung, ihm seien im Strafverfahren rechtsstaatswidrig keine Unterlagen in deutscher Sprache übermittelt worden, hat nach der im Eilverfahren allein möglichen und gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage viel für sich: Nach Art. 6 Abs. 3 lit. a) der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) hat ein Angeklagter das Recht, innerhalb möglichst kurzer Frist in einer ihm verständlichen Sprache in allen Einzelheiten über Art und Grund der gegen ihn erhobenen Beschuldigung unterrichtet zu werden. Dieses Recht bedingt grundsätzlich die Übersendung einer Übersetzung wichtiger Schriftstücke des Strafverfahrens in einer für den Angeklagten verständlichen Sprache, so etwa der Anklageschrift vor der Hauptverhandlung (vgl. BGH, Beschl. v. 10. Juli 2014 – 3 StR 262/14 – juris). Es wird mit Art. 3 Abs. 1 und 2 der Richtlinie 2010/64/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über das Recht auf Dolmetscherleistungen und Übersetzungen in Strafverfahren (ABl. EU L 280/1) dahingehend konkretisiert, dass die Mitgliedstaaten sicherzustellen haben, dass Verdächtige oder beschuldigte Person, die die Sprache des Strafverfahrens nicht verstehen, innerhalb einer angemessenen Frist eine schriftliche Übersetzung aller Unterlagen erhalten, die wesentlich sind, um zu gewährleisten, dass sie im Stande sind, ihre Verteidigungsrechte wahrzunehmen, und um ein faires Verfahren zu gewährleisten; hierzu gehört unter anderem jegliche Anklageschrift und jegliches Urteil. Hiervon ausgehend ist im deutschen Recht § 187 des Gerichtsverfassungsgesetzes (GVG) – durch Gesetz vom 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1938) und damit innerhalb der bis zum 27. Oktober 2013 laufenden Umsetzungsfrist nach Art. 9 Abs. 1 der Richtlinie 2010/64/EU – dahingehend angepasst worden, dass zur Ausübung der strafprozessualen Rechte eines Beschuldigten, wel-

cher der deutschen Sprache nicht mächtig ist, in der Regel unter anderem die schriftliche Übersetzung von „nicht rechtskräftigen Urteilen“ erforderlich ist.

Hieran anschließend dürfte der aus den Akten für den Antragsgegner ohne Weiteres ersichtliche Umstand, dass der Antragsteller das Urteil des polnischen Amtsgerichts vom 27. November 2014 erst unter dem 17. Dezember 2014 übersandt erhielt, nachdem dessen Rechtskraft und Vollstreckbarkeit (danach am 5. Dezember 2014) bereits eingetreten war, mit dem Grundsatz eines fairen Strafverfahrens nach Art. 6 Abs. 1 S. 1 EMRK kaum vereinbar sein.

Lediglich ergänzend sei angemerkt, dass das in Polen geführte Strafverfahren darüber hinaus rechtsstaatlichen Bedenken mit Blick auf das Verbot der Doppelbestrafung nach Art. 103 Abs. 3 GG („ne bis in idem“) unterliegen könnte, sofern der Antragsteller – wie er unter anderem im Erörterungstermin vor dem Berichterstatter vom 9. Juli 2015 ausgeführt hat – bereits am 6. September 2014 nach seiner Haftentlassung wegen Fahrens unter Alkohohl am 5. September 2014 eine Geldbuße von (bemerkenswerter Weise allerdings ebenfalls) 3.300 Zloty entrichtet hätte.

Zwar hatte der Antragsteller am 2. März 2015 nicht konkret zu seinem Alkoholkonsum vor der Atemalkoholmessung vom 5. September 2014 vorgetragen – seine nachträglichen Angaben, er habe am 4. September 2014 bis etwa 23:00 Uhr (lediglich) „4 Bier“ getrunken, erscheinen „geschönt“ –, vor dem Hintergrund der fehlenden Aussagekraft des Urteils vom 27. November 2014 und den dargelegten Bedenken hinsichtlich eines rechtsstaatlichen Grundsätzen entsprechenden Strafverfahrens durfte der Antragsgegner jedoch nicht allein aus der Rechtskraft der Verurteilung des Antragstellers durch ein polnisches Strafgericht folgern, dass die Eingriffsschwelle des § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. c) FeV von hier 0,8 mg/l erreicht sei. Zwar übersteigt der mitgeteilte Messwert den Schwellenwert um immerhin fast 30 % und damit deutlich; mit Blick auf die vorstehenden Darlegungen kann allein hieraus nach Überzeugung der Kammer jedoch ebenfalls nicht geschlossen werden, der Antragsteller habe sein Kraftfahrzeug realistischerweise in jedem Fall mit einer Atemalkoholkonzentration von mehr als 0,8 mg/l geführt.

Im Widerspruchsverfahren wird der Antragsgegner daher mit Blick auf seine Verpflichtung zur Klärung des Sachverhalts von Amts wegen – nach § 1 Abs. 1 S. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg (VwVfGBB) i. V. m. § 24 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind alle im Einzelfall bedeutsamen, auch die für den Betroffenen günstigen Umstände zu ermitteln – weiter zu klären haben, unter welchen generellen Umständen die Atemalkoholbestimmung durch Messgeräte der Polizei in Polen erfolgt(e) und wie im Fall des Antragstellers konkret verfahren wurde. Die Kammer verkennt nicht, dass – wie die Vertreter des Antragsgegners in dem Erörterungstermin anmerkten – diese Aufklärung (zeit-) aufwendig sein kann; in dem vorliegenden Einzelfall erscheint sie allerdings unentbehrlich.

*Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München
(Vorstand: Prof. Dr. med. M. Graw)
Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München
(Leiter: Dr. rer. nat. H. Sachs, Prof. Dr. rer. nat. F. Mußhoff)*

MATTHIAS GRAW, FRANK MUBHOFF

THC als Arzneimittel – Frage nach Fahrsicherheit und der Fahreignung

THC as a pharmaceutical – question concerning safe driving and drivers fitness

Einleitung

Die aktive Teilnahme am Straßenverkehr setzt gemäß der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die allgemeine körperliche und geistige Eignung voraus. Viele Therapien von Erkrankungen erfordern zur Wiederherstellung der Gesundheit oder (weitergehenden) Normalisierung einer eingeschränkten allgemeinen Leistungsfähigkeit den Einsatz von Medikamenten. Es ist zu beachten, dass durch eine Erkrankung unter Umständen die Fahrsicherheit (als situations- und zeitbezogene Fähigkeit) beeinträchtigt oder Fahreignung (als zeitlich überdauernde Fähigkeit) aufgehoben sein kann. Durch eine geeignete Medikation kann letztere dann aber auch gegebenenfalls wiederhergestellt werden, weshalb Medikamente im Straßenverkehr keinesfalls grundsätzlich als problematisch anzusehen sind, geht es doch zunächst um das Erzielen positiver Effekte durch eine Medikation (Übersichten bei [MADEA et al. 2012; MUBHOFF et al. 2006, 2015]). Grundsätzlich sind bei einer Medikation aber auch mögliche Nebenwirkungen mit Auswirkungen auf die Fahrsicherheit/-eignung zu beachten. Ärzten wie Patienten muss also bewusst sein, dass eine medikamentöse Therapie auch ein Risiko für die Fahrfähigkeit bedeuten kann.

1. Verhaltensempfehlungen für Ärzte und Patienten

Das Arzt-Patienten-Verhältnis verpflichtet den Arzt zur Aufklärung über (verkehrsrelevante) Nebenwirkungen bei einer Verschreibung von Arzneimitteln. Solche Beratungs- und Hinweispflichten resultieren zum einen aus dem Arzt-Patienten-Vertrag, andererseits aus der dem Patienten geschuldeten Selbstbestimmungsaufklärung, da eine Arzneimitteltherapie auch einen Eingriff in die körperliche Integrität eines Patienten darstellt. BERGHAUS & GRASS [2003] haben überlegenswerte Verhaltensempfehlungen für Ärzte und Patienten vorgeschlagen (Tab. 1).

1.1 Verhaltensregeln für den Arzt:

- Erfragen des Fahrverhaltens des Patienten,
- Prüfung in Frage kommender Medikamente auf ihr Leistungsminderungspotential und – soweit therapeutisch sinnvoll – Auswahl eines Mittels mit geringem Gefahrenpotential,
- einschleichende und ausschleichende Dosierung beachten,
- keine schematische Dosiserhöhung bei nicht ausreichender Wirkung vornehmen,
- Vermeidung einer gleichzeitigen Medikation verschiedener zentral wirksamer Mittel und Objektivierung bei Verdacht auf Beikonsum,
- Patientenaufklärung über Nebenwirkungen und Gefahren sowie optimales Verhalten zur Risikominimierung inkl. Dokumentation,
- Nachfrage zu Verhaltens- und Leistungsänderungen insbesondere in der Einstellungsphase inkl. Dokumentation.

1.2 Verhaltensregeln für den Patienten:

- Lesen des Beipackzettels zur Information über mögliche Wirkungen und Nebenwirkungen,
- sorgfältige Eigenbeobachtung speziell zu Therapiebeginn,
- keine selbständigen Dosisänderungen, kein selbständiges Absetzen der Therapie,
- kein Beigebrauch weiterer zentral wirksamer Mittel (Alkohol, Drogen, Medikamente) sowie
- Abstimmung von Einnahmezeiten und möglicher Verkehrsteilnahme nach Rücksprache mit dem behandelnden Arzt.

Tab. 1: Verhaltensempfehlungen für Ärzte und Patienten nach BERGHAUS & GRASS [2003].

2. Medizinrechtliche Aspekte

Für den behandelnden Arzt können bei schuldhafter Unterlassung bzw. ungenügender Aufklärung straf- und zivilrechtliche Folgen entstehen, z. B. wegen Beihilfe oder als mittelbarer Täter zu § 315c StGB, gegebenenfalls auch wegen fahrlässiger Tötung. Zivilrechtlich können bei Aufklärungs- bzw. Informationsfehlern Schadensersatzansprüche gemäß § 823 BGB geltend gemacht werden. Allerdings genügt eine Aufklärung über verkehrsrelevante Nebenwirkungen. Sollte trotz erfolgter Warnung ein Patient weiter am Straßenverkehr teilnehmen oder gar einen Unfall verursachen, ist der Arzt rechtlich abgesichert. Die Aufklärung des Patienten muss unaufgefordert grundsätzlich mündlich erfolgen, ein Hinweis auf die Packungsbeilage eines Arzneimittels genügt nicht. Aus Gründen der Beweisspflicht bei Schadensersatzforderungen empfiehlt sich eine Dokumentation der Aufklärung in den Krankenunterlagen.

Die ärztliche Schweigepflicht verbietet einem behandelnden Arzt gem. § 203 StGB eine unbefugte Offenbarung. Im Sinne eines rechtfertigenden Notstandes gem. § 34 StGB kann jedoch eine Mitteilung an die Verwaltungsbehörde durch den Arzt erfolgen, wenn uneinsichtige Patienten trotz einer von ihnen ausgehenden Gefährdung weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen. Zuvor sollte eine Aufklärung (mit Dokumentation) erfolgen, bei erfolgloser wiederholter Aufklärung mit schriftlicher Bestätigung durch den Patienten kann vorgeschlagen werden, Leistungsmängel zu objektivieren. Führt das zu keiner Verhaltensänderung, so sollte zunächst zur weiteren Warnung ein Hinweis erfolgen, dass die Verwaltungsbehörde informiert wird, bevor nach sorgfältigem Abwägen des Nutzens für den Patienten gegenüber der Sicherheitsgefährdung der Allgemeinheit eine Meldung erfolgt.

In der rechtsmedizinischen Praxis zeigen sich Defizite sowohl bei verschreibenden Ärzten als auch den Patienten. Gerade bei Patienten besteht häufig kein Problembewusstsein bzgl. einer Teilnahme am Straßenverkehr, vor allem dann oder gerade weil die Arzneimittel doch vom Arzt verordnet sind. Zudem ist eine weit verbreitete Selbstmedikation als

problematisch einzuschätzen. Zu beachten ist ferner das Problem der Alterspyramide. So treffen wir auch im Straßenverkehr auf immer mehr ältere und damit ggf. auch multimorbide Kraftfahrer unter z. T. recht umfangreicher Medikation. Nicht selten weiß dabei der eine behandelnde Arzt nicht von den Arzneimitteln, die bereits ein anderer Arzt (oder auch Heilpraktiker etc.) verschrieben hat. So kann es zum Auftreten von erheblichen unerwünschten Arzneimittelneben- bzw. Arzneimittelwechselwirkungen kommen.

Ferner besteht auch das Problem, dass viele Medikamente ein Missbrauchspotential aufweisen. Allgemeine Befindlichkeitsstörungen werden nicht selten mit Medikamentencocktails oder mit zusätzlichem Alkoholkonsum „behandelt“. Man geht in Deutschland von ca. 1,5 Millionen medikamentenabhängigen Personen aus, die nicht nur täglich, sondern auch in übertherapeutischen Dosen Arzneimittel einnehmen. Des Weiteren ist gerade bei einem Teil der jüngeren Personen ein gleichzeitiger Konsum von legalen und illegalen berauschenden Mitteln festzustellen [MADEA et al. 2012, MUBHOFF et al. 2006, 2015]. Missbräuchlich verwendet werden sowohl Wirkstoffe, die dämpfend (sedierend), als auch solche, die erregend (stimulierend) auf das Zentrale Nervensystem (ZNS) wirken.

Eine Beurteilung eines möglichen Risikos durch eine Dauerbehandlung mit Arzneimitteln kann nur einzelfallorientiert erfolgen: Zunächst bedarf es einer Erfassung verkehrsrelevanter Erkrankungen, der Symptome und der möglichen medikamentenspezifischen Auswirkungen auf die Fahrfähigkeit. Dann gilt es, mögliche Leistungseinschränkungen zu erfassen und eine individuelle Begutachtung auch unter dem Aspekt einer möglichen Kompensationsfähigkeit vorzunehmen.

3. Cannabis als Medikament

Die Hanfpflanze *Cannabis sativa* enthält zahlreiche Phytocannabinoide, die z. T. medizinisch nutzbare Eigenschaften aufweisen und Gegenstand pharmakologischer Forschung sind [SKOPP 2012]. Bekannt sind die auch therapeutisch nutzbaren Wirkungen von THC: schmerzstillend, krampflösend, muskelentspannend und antiemetisch. Mögliche medizinische Indikationen von Cannabispräparaten sind multiple Sklerose (antiataktisch, antispastisch), Übelkeit bei Chemotherapie (antiemetisch), (neuropathische) Schmerzen, Depressionen, Autoimmunerkrankungen (z. B. Morbus Crohn), palliative Therapie (Krebs: opiatresistente Schmerzen; AIDS: appetitanregend), Arthritis (antiinflammatorisch) und Tics bei Tourette-Syndrom [GROTENHERMEN 2004, MECHOULAM 2005, PERTWEE 2005]. Typische unerwünschte Wirkungen der Cannabistherapie sind z. B. Schwindel, Müdigkeit, Übelkeit, Tachykardie, Hypotonie, Mundtrockenheit, Kopfschmerzen, gerötete Konjunktiven und psychische Störungen.

Mit der 25. Verordnung zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher Vorschriften im Mai 2011 wurde Cannabis „zur Herstellung von Zubereitungen zu medizinischen Zwecken“ verkehrsfähig, cannabis-haltige Fertigarzneimittel (Phytopharmaka) sind seither verschreibungsfähig (Anlage III des BtMG; nur als Fertigarzneimittel).

Eine ärztlich geleitete bzw. begleitete Therapie mit Cannabisprodukten ist derzeit auf zwei Wegen möglich:

- mittels Betäubungsmittelrezept können Dronabinol (Delta-9-THC), Nabilon oder Sativex® verschrieben werden;

- nach Erteilung einer von einem Patienten beantragten Ausnahmeerlaubnis durch das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) kann eine Anwendung von Cannabis-Extrakten oder von Cannabisblüten erfolgen. Eine Verschreibung von Cannabi-

bisextrakt-Zubereitungen oder Cannabisblüten auf Betäubungsmittelrezepten ist in Deutschland nicht möglich.

In Deutschland ist derzeit nur das Fertigarzneimittel Sativex[®] (bekannt auch als Nabiximols; Inhaltsstoffe THC und Cannabidiol [CBD]) als Cannabis-Medikament zugelassen, mit der Indikation einer durch andere Medikamente nicht ausreichend therapierten Spastik bei Multipler Sklerose. Weiterhin sind Fertigarzneimittel mit den Wirkstoffen Nabilon (Cesamet[®]) und Dronabinol (Marinol[®]) aus anderen Ländern (z. B. USA, Großbritannien) auf Grundlage des § 73 Abs. 3 Arzneimittelgesetz (AMG) auch in Deutschland rezeptierfähig. Darüber hinaus können Apotheken dronabinolhaltige Rezepturarzneimittel (ölige oder alkoholische Tropfenlösungen, Kapseln) nach ärztlicher Verordnung herstellen (z. B. „Ölige Dronabinol-Tropfen 2,0 %, 10 ml [entsprechend 200 mg Dronabinol], Dosierung einschleichend beginnen mit 2 x 3 Tropfen [2 x 2 mg]“).

Dronabinol (Marinol[®]) wird teilsynthetisch hergestellt, ist zu Δ^9 -Tetrahydrocannabinol (THC) strukturidentisch und in Deutschland als Betäubungsmittel verkehrs- und verschreibungsfähig, aber nicht zugelassen; für die individuelle Therapie ist Marinol[®] als Fertigarzneimittel durch Einzelimport gemäß § 73 AMG aus den USA zu beziehen. Indikationen sind u. a. die Anorexie bei AIDS-Patienten (Appetitsteigerung), durch Zytostatika verursachte Übelkeit und Erbrechen, Reduktion von Nebenwirkungen bei gleichzeitiger Potenzierung der Analgesie von Opiaten, Therapie des akuten Migräneanfalls und die Behandlung neurologischer Erkrankungen (Alzheimer, Gilles de la Tourette, Epilepsie).

Nabilon (Cesamet[®]) ist ein vollsynthetisch hergestellter THC-Abkömmling, der in Deutschland als Betäubungsmittel verkehrs- und verschreibungsfähig, jedoch nicht als Fertigarzneimittel im Handel ist (zu beziehen z. B. aus Kanada). Indikationen sind Appetitlosigkeit und Kachexie bei AIDS-Patienten sowie die Behandlung von Übelkeit bei Chemo- und Strahlentherapie.

Beide Medikamente werden darüber hinaus häufig außerhalb dieser zugelassenen Indikationen verwendet. Die gesetzlichen Krankenkassen sind allerdings nicht zur Kostenübernahme eines in Deutschland arzneimittelrechtlich nicht zugelassenen Arzneimittels verpflichtet und übernehmen die Kosten nur im Ausnahmefall, so dass meist eine Verordnung zu Lasten des Patienten mittels Privatrezept erfolgt.

Wenn sich während der ärztlichen Behandlung eine Indikation für die Anwendung von Cannabinoiden ergibt, besteht für den Patienten die Möglichkeit, eine Ausnahmeerlaubnis zur medizinischen Verwendung von Cannabis nach § 3 Abs. 2 BtMG bei der Bundesopiumstelle des BfArM (Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte) zu beantragen (BfArM 2009). Derzeit sollen in Deutschland 382 Personen über eine Ausnahmeerlaubnis zum Erwerb von Cannabis zur Anwendung im Rahmen einer medizinisch betreuten und begleiteten Selbsttherapie verfügen. Von diesen derzeit gültigen Ausnahmeerlaubnissen hat das BfArM 360 für den Erwerb von Medizinal-Cannabisblüten (Tab. 2) und 25 für den Erwerb von Cannabisextrakt erteilt. Drei Patienten haben die Erlaubnis zum Erwerb beider Varianten [DAZ 2015].

Bedrocan	ca. 19 % THC, CBD ca. 1 %
Bedrobinol	ca. 12 % THC, CBD ca. 1 %
Bediol	ca. 6 % THC, CBD ca. 7,5 % jeweils 5 g/Pkg.

Tab. 2: Cannabisblüten („Cannabis flos“), in den Niederlanden mit verschiedenen THC-Nenngehalten verschreibungspflichtig erhältlich; in Deutschland per behördlicher Ausnahmegenehmigung legal aus der Apotheke zu beziehen.

Nicht nur aus rechtsmedizinischer Sicht interessant sind laufende Verfahren, bei denen es um die Genehmigung zum Eigenanbau von Medizinalhanf geht. Das Verwaltungsgericht Köln (Az. 7 K 5217/12) hat am 22.07.2014 das BfArM in Bonn verpflichtet, neu über mehrere Anträge auf Eigenanbau von Cannabis zu therapeutischen Zwecken zu entscheiden. Die Antragsteller begehren den Eigenanbau von Cannabis zur Behandlung ihrer chronischen Schmerzen. Sie besitzen bereits eine Erlaubnis nach § 3 Abs. 2 BtMG zum Erwerb von Medizinalcannabis, könnten sich den teuren Medizinalcannabis aber nicht leisten; die Krankenkasse übernehme die Kosten nicht. Sie wollen das Cannabis daher selbst anbauen und zum Zwecke des Eigenkonsums verarbeiten. Das BfArM hatte die Anträge zunächst abgelehnt.

4. Verkehrsmedizinische/-rechtliche Aspekte

Bei der Teilnahme am Straßenverkehr unter der Beeinflussung von zentralwirksamen Substanzen sind folgende 4 Fallkonstellationen zu unterscheiden:

1. Einfluss zentral wirksamer Substanzen und relevante Ausfallerscheinungen/Fahrauffälligkeiten: *Straftatbestand gemäß der §§ 315/316 StGB,*
2. Nachweis zentral wirksamer Substanzen gemäß Anlage, ohne Fahr- oder Verhaltensauffälligkeiten: *Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG,*
3. Entsprechendes Verkehrsdelikt nach Konsum zentralnervös wirksamer Substanzen bzw. Bekanntwerden des regelmäßigen Konsums: *Frage, ob Fahreignung gegeben,*
4. auch unabhängig vom Straßenverkehr bei Anhaltspunkten für regelmäßigen Drogenkonsum: *Frage, ob Fahreignung gegeben ist.*

Hinsichtlich der 1. Fallkonstellation dürfte es derzeit keinen aktuellen Diskussionsbedarf geben.

Zur 2. Fallkonstellation – Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG:

Bzgl. § 24a StVG ergibt sich derzeit Diskussionsbedarf hinsichtlich der Privilegierung von Wirkstoffen, die nicht nur als illegales Rauschmittel, sondern auch als Arzneimittel Verwendung finden. Diese sind nach § 24a StVG insofern privilegiert, als dass „... Satz 1 gilt nicht, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt“. Der gleiche Wortlaut wird auch in den Begutachtungsleitlinien 2014 in Abschnitt 3.14.1 verwendet. Bestimmungsgemäße Einnahme heißt nach der Definition der Arzneimittelkommission der deutschen Ärzteschaft „Anwendung entsprechender Produktinformation (Label-Use), ... oder nicht voll entsprechender Produktinformation (Off-Label-Use)..., wenn dies dem Stand der medizinischen Wissenschaft entspricht.“

Der Ausdruck „für einen konkreten Krankheitsfall“ thematisiert die Indikation; im Regelfall wird es sich um eine symptombezogene Indikation (zur Bekämpfung eines Symptoms, zum Beispiel Schmerzmittel) handeln.

Mit der Formulierung „verschriebenes Arzneimittel“ wird letztendlich auf ein Rezept verwiesen, im hiesigen Kontext ein Betäubungsmittelrezept. Hier müssen eine eindeutige Arzneimittelbezeichnung, die Darreichungsform, die Bezeichnung und Gewichtsmenge des Betäubungsmittels pro Darreichungsform sowie eine Gebrauchsanweisung mit Einzel- und Tagesdosen (alternativ „gemäß schriftlicher Anweisung“) vermerkt sein.

Liegen diese 3 konkreten Bedingungen vor, dann ist eine Strafbarkeit/Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG nur auf Grund des alleinigen Substanznachweises nicht statthaft. Für den Sonderfall: Cannabis im Straßenverkehr ist bezüglich des § 24a StVG aus rechtsmedizinischer Sicht zwischen 3 Varianten zu unterscheiden (Kasten 3), wobei nur Variante 1, die Verschreibung von dem in Deutschland zugelassenen Sativex[®], als exkulpierend anzusehen ist.

Variante 1: Es wird ein auf Cannabisextrakten basierendes Arzneimittel verschrieben: Das einzige in Deutschland derzeit zugelassene, verkehrs- und verschreibungsfähige Cannabispräparat ist Sativex[®] mit der Indikation der Behandlung von neuropathischen Schmerzen und Spastiken bei MS. In Deutschland als Betäubungsmittel verkehrs- und verschreibungsfähig, jedoch nicht zugelassen und somit aus dem Ausland zu beziehen sind zum Beispiel Marinol[®] (Dronabinol) sowie Cesamet[®] beziehungsweise Canemes[®] (Wirkstoff jeweils Navilon).

Variante 2: Sondergenehmigung zum Erwerb von Cannabisblüten aus den Niederlanden basierend auf einem ärztlichen Attest:

In diesen Fällen kann nicht von einem ärztlichen Rezept gesprochen werden, da die Cannabisblüten nicht verschreibungsfähig sind. In der Erlaubnis des BfArM wird darauf hingewiesen, dass es sich um eine „medizinisch betreute und begleitete Selbsttherapie“ handelt, also verantwortlich für die Therapie letztlich der Patient ist. Auf diesen Punkt weist auch GROTENHERMEN [2014] für die AG Cannabis als Medizin e. V. in der Anleitung zur Beantragung einer Ausnahmegenehmigung explizit hin: „Grundsätzlich kann ein Arzt einem Patienten kein Cannabis verschreiben, sondern Patienten können einen Antrag an das BfArM stellen, um Cannabis für medizinische Zwecke selbst anwenden zu dürfen“. Insofern kann aus rechtsmedizinischer Sicht der Konsum von Cannabisblüten nicht unter den genannten Ausnahmetatbestand in § 24a StVG fallen.

Variante 3: Der genehmigte Eigenanbau von Cannabis:

Hier gelten sinngemäß die Ausführungen zum vorstehenden Absatz (Cannabisbezug aus Holland), es handelt sich dabei ebenfalls um eine Selbsttherapie.

Tab. 3: Anwendung cannabishaltiger Produkte und Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG.

Fallkonstellationen 3+4 – Frage der Fahreignung

Gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV stellt es für den Regelfall einen die Fahreignung ausschließenden Mangel dar, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes einnimmt. Ausdrücklich ausgenommen von dieser strikten Regelung ist lediglich Cannabis beim sogenannten gelegentlichen Konsum, wenn also Trennung von Konsum und Fahren gegeben ist [SCHUBERT et al. 2013]. In Abschnitt 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung [2014] wird im Leitsatz ausgeführt: „Wer regelmäßig (täglich oder gewohnheitsmäßig) Cannabis konsumiert, ist in der Regel nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen beider Gruppen gerecht zu werden. Ausnahmen sind nur in seltenen Fällen möglich, wenn eine hohe Wahrscheinlichkeit gegeben ist, dass Konsum und Fahren getrennt werden und wenn keine Leistungsmängel vorliegen.“ Bei einer Dauertherapie ist eine Trennung von Konsum und Fahren demnach nicht gegeben und der Ausnahmetatbestand nicht realisiert.

Gemäß § 11 Abs. 7 FeV i. V. m. Nr. 9.2.1 der Anlage 4 FeV ist die Person somit nicht geeignet, ein (Kraft-)Fahrzeug im Straßenverkehr zu führen; die Fahrerlaubnis ist zu entziehen. Es bestünde für den Betroffenen lediglich die Möglichkeit, im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung gegenüber den Gutachtern darzulegen, ein Ausnahmefall gemäß der Nr. 3 der Vorbemerkungen zur Anlage 4 FeV zu sein.

Bei Patienten, die zur Therapie ihrer Grundkrankheit Betäubungsmittel erhalten, ist im Regelfall schon die Grunderkrankung Anlass genug, die Fahreignung zu hinterfragen. Gleiches gilt zunächst auch für die zentral nervösen leistungshemmenden Wirkungen des Medikaments. Deswegen wird in den sog. Beipackzetteln regelmäßig auch auf die nicht gegebene Eignung verwiesen.

In den Fachinformationen von Sativex® heißt es: „Während der Anwendung von Sativex® dürfen Patienten kein Fahrzeug lenken und keine gefährlichen Maschinen bedienen, wenn es ihnen ihr Arzt nicht ausdrücklich erlaubt hat.“

Hier besteht also der Grundsatz der nicht gegebenen Fahreignung, von dem im begründeten Ausnahmefall abgewichen werden kann. So hat das VG Hamburg (Beschluss 15 E 3338/09) entschieden: „Bei Einnahme eines ärztlich verschriebenen Betäubungsmittels kann im Einzelfall die Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr gegeben sein“. Bei der Prüfung, ob Krankheiten und/oder Medikamente die Fahreignung im konkreten Einzelfall aufheben oder nicht, wird sich der begutachtende Arzt 3 Varianten vergegenwärtigen müssen:

- A. Krankheit und Medikation sind symptomlos, damit besteht keine Fahrrelevanz.
- B. Die Krankheitssymptome sind fahrrelevant, trotz der Medikation.
- C. Die Wirkung des Medikaments ist fahrrelevant.

In den Varianten B und C ist die Fahreignung wohl grundsätzlich ausgeschlossen. Bei Zweifeln muss eine Prüfung des konkreten Einzelfalls erfolgen, die einem entsprechend erfahrenen verkehrsmedizinisch versierten Arzt (die alleinige Teilnahme am 16-stündigen Kurs der Landesärztekammer zur Verkehrsmedizinischen Qualifikation dürften hierzu kaum ausreichen) anvertraut werden sollte; dieser wird sich folgende Fragen stellen müssen (nach LÖHR-SCHWAAB [2003]):

- a) Ist die Medikamenteneinnahme ärztlich indiziert und überwacht?
- b) In welcher Phase der Therapie (Einstellungsphase?) befindet sich der Patient?
- c) Besteht eine Compliance des Patienten?
- d) Liegen verkehrsrelevante Auswirkungen von Krankheit und/oder Therapie vor?
- e) Können bestehende Leistungsdefizite kompensiert werden?

Der Überprüfung der Compliance muss dabei besondere Beachtung geschenkt werden. Darunter versteht man in der Medizin das kooperative Verhalten von Patienten im Rahmen der Therapie, das u. a. besonders wichtig ist in Bezug auf die dauerhafte Einnahme von Medikamenten (Medikations-Compliance). Eine Medikations-Compliance wird zwar mehr oder weniger regelhaft, z. B. im Rahmen einer Opioid-Substitution, z. B. über Urinkontrollen zum Ausschluss eines Beikonsums anderer zentral wirksamer Mittel, überprüft, ansonsten wird sich i. d. R. auf Selbstanzeigen beschränkt. In Teil II dieser Doppelpublikation (im nächsten Heft) wird auf die Möglichkeiten eines modernen forensisch-toxikologischen Labors eingegangen [MÜßHOFF & GRAW 2016].

Zur Beantwortung der Punkte d) und e) werden im Regelfall auch eine psychologische Leistungstestung sowie ggf. daran anschließend eine entsprechende Fahrverhaltensbeobachtung notwendig sein (Ausschluss von Auswirkungen des chronischen Konsums auf die Leistungsfähigkeit).

Eine quantitative Wirkstoffbestimmung von THC im Blut/Serum ermöglicht keine sichere Differenzierung von „therapeutischem“ und „süchtigem“ Rauchen. Zudem ist auch eine Überprüfung, ob Beikonsum anderer Substanzen vorliegt, sinnvoll/notwendig. Neben anderen zentral wirksamen Mitteln kann beispielsweise auch der Suchtkonsum von THC neben einer therapeutischen Einnahme von Dronabinol von Bedeutung sein.

In Teil II wird auf die Möglichkeit zur Überprüfung mittels Haaranalyse eingegangen.

Zusammenfassung

Die medikamentöse Therapie kann einerseits bei entsprechendem Behandlungserfolg zur Wiederherstellung der Fahrsicherheit/-eignung beitragen, andererseits über die (Neben-)Wirkungen der Substanzen die Fahrleistungsfähigkeit beeinträchtigen. Es ist Aufgabe des Arztes, den Patienten entsprechend aufzuklären und zu beraten. Eine Beurteilung eines möglichen Risikos durch eine Dauerbehandlung mit Arzneimitteln kann nur einzelfallorientiert erfolgen, insbesondere bei zentralnervösen Wirkstoffen wie Betäubungsmitteln.

Einen besonderen Stellenwert in der Beurteilung nehmen hierbei Wirkstoffe ein, die nicht nur als illegales Rauschmittel, sondern auch als Arzneimittel Verwendung finden, sofern „die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt“ (§ 24a StVG). Bei Cannabisprodukten kann dies nur der Fall sein, wenn entsprechende Fertigarzneimittel vom Arzt verschrieben werden. Bei einer ärztlich begleiteten Selbsttherapie mit der Ausnahmegenehmigung eines Bezugs von Cannabisblüten aus Holland oder ggf. zukünftig erlaubtem Eigenanbau handelt es sich nicht um eine ärztliche Verschreibung.

Schlüsselwörter

Arzneimittel – Fahreignung – Cannabis – Dronabinol – Sativex – Rechtslage

Summary

Drug therapy can both contribute to restoring a patients driving safety and fitness in case of a successful therapy as well as that the substances and its side effects may have influence on driving skills. It's the medical examiners duty to accordingly explain and advise the patient. A complete estimation of risk factors in long time use is only possible in each single case and can not be generalized, especially in case of substances that act on the central nervous system such as narcotics. Substances that are used both as illegal narcotics as medical drugs are especially important in evaluations in the case that „the substance originates from correct drug intake in certain cases of illness“. With cannabis products, this is only the possible if the physician prescribed adequate medical preparations. It is not a medical prescription in the case of medical supported self-therapy where the patients either gets cannabis flowers from the Netherlands or probably might get a permission for growing cannabis at home.

Keywords

medication – driving ability – cannabis – Dronabinol – Sativex – legal situation

Literatur

- Berghaus G, Grass H (2003) Fahrsicherheit unter Arzneimitteltherapie. In: Madea B, Brinkmann B (Hrsg.) Handbuch gerichtliche Medizin Band 2, Springer Verlag, Heidelberg, pp. 960
- BfArM 2009: Hinweise für Patientinnen und Patienten: Antrag auf Erteilung einer Ausnahmeerlaubnis nach § 3 Abs. 2 BtMG zum Erwerb von Cannabis zur Anwendung im Rahmen einer medizinisch betreuten und begleiteten Selbsttherapie (Stand: 14. September 2009)
http://www.bfarm.de/SharedDocs/Formulare/DE/Bundesopiumstelle/BtM/Cannabis_Hinweise_Patient.pdf?__blob=publicationFile
- DAZ 2015: <http://www.apotheken-umschau.de/print/article/328951> (vom 04.03.2015)

- Gräcmann N, Albrecht M (2014) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung. BAST-Bericht M 115.
<http://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Fachthemen/BLL/BLL-Download.html;jsessionid=A33475650D8BFB036396EFAED0371A84.live2052?nn=633630>
- Grotenhermen F (2004) (Hrsg.) Cannabis und Cannabinoide. Pharmakologie, Toxikologie und therapeutisches Potential. Verlag Hans Huber, Bern/Göttingen/Toronto/Seattle
- Grotenhermen F (2014) Anleitung zur Beantragung einer Ausnahmegenehmigung zur medizinischen Verwendung von Cannabis bei der Bundesopiumstelle
http://www.cannabis-med.org/german/bfarm_hilfe.pdf
- Löhr-Schwab S (2003) Dauerbehandlung mit Medikamenten. In: Schubert W, Schneider W, Eisenmenger W, Stephan E (Hrsg.) Kommentar zu den Begutachtungs-Leitlinien zur Fahreignungsbegutachtung. Kirschbaum Bonn, pp. 125
- Madea B, Mußhoff F, Berghaus G (2012) Verkehrsmedizin – Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion. 2. Aufl. Deutscher Ärzteverlag, Köln
- Mechoulam R (2005) Plant cannabinoids: a neglected pharmacological treasure trove. British Journal of Pharmacology 146: 913–915
- Mußhoff F, Graw M (2016) Dauerhafte Arzneimitteleinnahme und Fahreignung II – Möglichkeiten eines analytischen Labors. Blutalkohol 2016, im nächsten Heft
- Mußhoff F, Hess C, Madea B (2015) Verkehrsmedizin – Medikamente. In: Madea B. (Hrsg.) Rechtsmedizin – Befunderhebung, Rekonstruktion, Begutachtung, Springer-Verlag Berlin, Heidelberg, pp. 745
- Mußhoff F, Madea B (2006) Fahrsicherheit durch Drogen und Medikamente Teil II: Rechtliche Grundlage und Informationen zu Medikamenten. Rechtsmedizin 16: 179–193
- Pertwee R (2005) (Hrsg.): Cannabinoids. Handbook of Experimental Pharmacology Bd. 168, Springer, Berlin/Heidelberg
- Schubert W, Dittmann V, Brenner-Hartmann (2013) Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung. Beurteilungskriterien. Kirschbaum Bonn
- Skopp G (2012) Cannabis. In: Haffner HT, Skopp G, Graw M (Hrsg.) Begutachtung im Verkehrsrecht. Springer Heidelberg: 93–103

A n m e r k u n g

1. Das Bundesverwaltungsgericht hat zwischenzeitlich mit Urteil vom 06.04.2016 (BVerwG 3 C 10.14) das BfArM verpflichtet, dem Kläger eine Ausnahmeerlaubnis zum Eigenanbau von Cannabis zu erteilen, weil das Betäubungsmittel für seine medizinische Versorgung notwendig ist und ihm keine gleich wirksame und erschweringliche Therapiealternative zur Verfügung steht.

2. Es wird derzeit ein Gesetzesentwurf der Bundesregierung beraten, in dem die Verkehrs- und Verschreibungsfähigkeit von „weiteren Cannabisarzneimitteln... wie z. B. von getrockneten Cannabisblüten und Cannabisextrakten“ hergestellt werden soll.

A n s c h r i f t f ü r d i e V e r f a s s e r

Prof. Dr. med. Matthias Graw
Ludwig-Maximilians-Universität München
Institut für Rechtsmedizin
Nußbaumstraße 26
80336 München
Email: Matthias-Graw@med.uni-muenchen.de

Zur Diskussion

Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen

DIETER MÜLLER¹⁾

Ablenkung im Straßenverkehr als Problem des Verkehrsrechts

Einleitung

Ablenkungen sind nicht allein ein Problem von Fahrzeugführern, sondern ein Problem, das alle Verkehrsteilnehmer angeht. Jeder Verkehrsteilnehmer, ob nun als Fahrzeugführer, als Fußgänger oder als Nutzer eines besonderen Fortbewegungsmittels i. S. v. § 24 StVO (z. B. Rollstuhlfahrer, Inline-Skater) muss sich auf seine eigene sichere Fortbewegung konzentrieren. Lässt sich ein Verkehrsteilnehmer durch Eindrücke welcher Art auch immer in seiner Konzentration unterbrechen, ist er von seiner Hauptaufgabe abgelenkt und dadurch entstehen möglicherweise im Ergebnis Sicherheitsrisiken für ihn selbst und für andere Verkehrsteilnehmer. Die Fehlergefahr wächst und dadurch wächst auch die Unfallgefahr.

Das Verkehrsverhalten auf öffentlichen Straßen wird normativ im Wesentlichen durch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gesteuert, die allen Verkehrsteilnehmern verkehrssichere Handlungsabläufe vorschreibt. Wer also mit Hilfe des Verhaltensrechts eine Problemlösung der Thematik „Ablenkung“ versuchen will, muss die Normen für alle Verkehrsteilnehmer im Auge haben. Diese auf verschiedene Arten der Verkehrsteilnahme bezogene, multikausale Problematik wird aktuell durch zwei hervorragende Videoclips verdeutlicht, die zu Präventionszwecken produziert wurden und derzeit von verschiedenen Organisationen, insbesondere dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW), mit Erfolg genutzt werden.²⁾ Das erste Video, produziert von der National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) aus den USA, zeigt die Gefahren der Nutzung des Smartphones während des Fahrens. Die NHTSA unterhält zu den Gefahren durch Ablenkung sogar eine eigene Website³⁾, ein Konzept, das auch der DVR verfolgt.⁴⁾ Das zweite Video, produziert durch die Schweizer Stadt Lausanne, zeigt die Gefahren der Nutzung von Smartphones als Fußgänger. Beide Videos greifen das Thema Ablenkung auf, können allerdings lediglich als Trigger für eine sich anschließende fachliche Diskussion genutzt werden und müssen ausgewertet werden, um präventiv wirksam werden zu können.

Besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Jugendliche, ältere und hilfsbedürftige Verkehrsteilnehmer, bedürfen auch bei diesem Thema der Ablenkung einer besonderen Fürsorge durch die Sicherheitspartner, weil ihr Gefahrenrisiko gegenüber der Vielzahl der anderen Verkehrsteilnehmer deutlich erhöht ist.

¹⁾ Der Verfasser ist Professor für Straßenverkehrsrecht und Verkehrsstrafrecht an der Hochschule der Sächsischen Polizei. Die Inhalte dieses Aufsatzes wurden der Fachöffentlichkeit vom Verfasser während des DVR-Kolloquiums „Ablenkung im Straßenverkehr“ am 07.12.2015 in Bonn vorgetragen. Sämtliche Vorträge des Kolloquiums werden auf der Webseite des DVR zusammengefasst und stehen teilweise im Download zur Verfügung unter https://www.dvr.de/presse/informationen/was-hilft-gegen-den-silent-killer_id-4337.htm

²⁾ https://www.youtube.com/watch?v=S_-6EoNhitg; <https://www.youtube.com/watch?v=P9UxWcZbGMQ>

³⁾ <http://www.distraction.gov/>

⁴⁾ <http://www.abgelenkt.info/>

Im Straßenverkehr ist es wie im sonstigen Leben: Wer sich von seiner wichtigen Hauptaufgabe ablenken lässt, verliert den Blick aufs Wesentliche und gerät in die Gefahr, sich zu verlieren.

Ablenkung als Unfallursache

Wer sich von seiner aktuellen Verkehrsaufgabe ablenken lässt und dadurch abgelenkt ist, erhöht – bewusst oder unbewusst – sein eigenes Sicherheitsrisiko und wird dadurch zum unkalkulierbaren Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer. Erkennbar sind abgelenkte Fahrer im Extremfall durch ihre Fahrfehler, bewusst sich ablenken lassende Fahrer reduzieren auch schon einmal ihre Fahrgeschwindigkeit und wechseln den Fahrstreifen, wenn sie z. B. auf der Autobahn fahrend ein Telefonat annehmen.

Auf Verhaltensfehler durch Ablenkung bei der Verkehrsteilnahme kann die Polizei im Rahmen der Aufnahme eines Verkehrsunfalls aufmerksam werden. Dazu bedarf sie allerdings der einschlägigen Aussagen von Zeugen, Betroffenen oder Beschuldigten, weil Polizeibeamte erst nach dem Unfallereignis am Unfallort eintreffen und im Regelfall nicht über eine Videoaufzeichnung des Unfallgeschehens verfügen.⁵⁾

Die aktuelle Forschungslage hinsichtlich der Gefahren durch Ablenkung im Straßenverkehr wird durch zwei Untersuchungen gut dargestellt, die beide allerdings nicht direkt auf den Straßenverkehr in Deutschland bezogen sind. Die erste Untersuchung wurde von der Europäischen Kommission unter dem Titel „Study on good practices for reducing road safety risks caused by road user distractions“ im Oktober 2015 publiziert und hat einen präventiven Ansatz.⁶⁾ Die zweite Studie, beauftragt von der American Automobile Association (AAA), verfolgt ebenfalls einen präventiven Ansatz, indem sie eine Skala verschiedener Ablenkungsgrade untersucht.⁷⁾

Eine inhaltlich und qualitativ vergleichbare und auf deutsche Verkehrsverhältnisse bezogene Studie wurde bislang weder vom Bundesministerium für Verkehr initiiert, noch von der Bundesanstalt für Straßenwesen ausgeschrieben. Insofern ist in Deutschland eine bedenkliche Forschungslücke zu konstatieren, die dringend geschlossen werden müsste.

Wie groß die Unfallgefahren durch Ablenkung sind, wird derzeit im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme nicht verbindlich erfasst. Dabei schreibt der Gesetzgeber im Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz (StVUnfStatG) verbindlich vor, dass die staatliche Unfallstatistik eine zuverlässige Datenbasis liefern muss.

§ 1 StVUnfStatG

Über *Unfälle*, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, wird laufend eine *Bundesstatistik* geführt. Sie dient dazu, eine aktuelle, umfassende und *zuverlässige Datenbasis* über Struktur und Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle zu erstellen.

Der Bundesgesetzgeber forderte dazu anlässlich einer Novellierung des StVUnfStatG: „Umfang und Art des Erhebungsprogramms ergeben sich aus der *Aufgabenstellung der*

⁵⁾ Ausnahmen bilden insofern die Videoaufzeichnungen von Dash-Cams, die sich allerdings nur dafür eignen, die Auswirkungen abgelenkter Fahrweise zu dokumentieren, weil sie das Verhalten des Fahrers gerade nicht aufzeichnen.

⁶⁾ <http://etsc.eu/two-studies-warn-on-implications-of-in-vehicle-distraction/>

⁷⁾ https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/strayerIII_FINALREPORT.pdf

Straßenverkehrsunfallstatistik, durch möglichst umfassende Merkmalsbeschreibung das komplexe Wirkungsgefüge Fahrer – Fahrzeug – Umwelt darzustellen. ... Unfallursachen werden nach einer bundeseinheitlich geltenden Systematik von den aufnehmenden Polizeibeamten entsprechend den Feststellungen an der Unfallstelle festgehalten (Unfallursachenverzeichnis). Es kommt das Unfallursachenverzeichnis zur Anwendung, das dem jeweiligen Stand der Straßenverkehrsordnung entspricht.“⁸⁾

Über das derzeit geltende Unfallursachenverzeichnis trifft das Deutsche Statistische Bundesamt (Destatis) im Rahmen seines aktuellen Jahresberichts 2014 über die amtlich-polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle die folgenden Aussagen⁹⁾:

„Unfallursachen

- *Die Unfallursachen werden nach dem seit 1975 geltenden Ursachenverzeichnis von den aufnehmenden Polizeibeamten entsprechend ihrer Einschätzung in das Erhebungspapier eingetragen.* Es wird unterschieden nach allgemeinen Ursachen (u. a. Straßenverhältnisse, Witterungseinflüsse, Hindernisse), die dem Unfall und nicht einzelnen Beteiligten zugeordnet werden, sowie personenbezogenem Fehlverhalten (wie Vorfahrtsmissachtung, zu schnelles Fahren usw.), das bestimmten Fahrzeugführern oder Fußgängern – d. h. den Beteiligten – zugeschrieben wird.
- *Je Unfall können bis zu zwei allgemeine Ursachen angegeben werden.* Beim ersten Beteiligten (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten sind jeweils bis zu drei Angaben möglich, so dass je Unfall bis zu 8 Unfallursachen eingetragen sein können.“

In den Jahren nach 2000 tagte für einen Fünfjahreszeitraum unter der Leitung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) eine aus Polizeipraktikern; Verkehrspraktikern und Verkehrswissenschaftlern zusammengesetzte Arbeitsgruppe zur Reform des Unfallursachenverzeichnisses. Diese Arbeitsgruppe konnte letztendlich aus den politischen Gründen der Verweigerungshaltung eines Bundeslandes keine Anpassung des Unfallursachenverzeichnisses an die veränderten Rahmenbedingungen der StVO und des Straßenverkehrs erreichen.¹⁰⁾

Hinsichtlich der einzelnen Unfallursachen werden den Polizeibeamten, die für die Eintragungen praktisch verantwortlich sind, in dem bestehenden Katalog seit nunmehr 40 Jahren in sieben Kategorien insgesamt 89 verschiedene Eintragungsmöglichkeiten vorgegeben, von denen an dieser Stelle lediglich die Kategorien¹¹⁾ erwähnt werden sollen.

Unfallursachenverzeichnis

Kategorie	verschiedene Eintragungsmöglichkeiten
Verkehrstüchtigkeit	01 – 04
Fehler der Fahrzeugführer	10 – 48
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	49
Technische Mängel, Wartungsmängel	50 – 55
Falsches Verhalten der Fußgänger	60 – 68
Andere Fehler der Fußgänger	69
Allgemeine Unfallursachen	70 – 89

⁸⁾ Begründung zum Gesetz vom 15. Juni 1990 (BT-Drucks. Nr. 11/5464 vom 25. Oktober 1989).

⁹⁾ Destatis, Verkehrsunfälle 2014, Wiesbaden 2015, S. 12.

¹⁰⁾ Das betreffende Bundesland (ein Nettozahler im Länderfinanzausgleich) sah sich aus haushalterischen Gründen außerstande, seine Software an die ansonsten einstimmig vereinbarten Verbesserungen anzugleichen.

¹¹⁾ Destatis, a. a. O., S. 13 ff.

Die für die verfahrensleitende Behörde (bei Straftaten die Staatsanwaltschaft, bei Ordnungswidrigkeiten die Bußgeldbehörde) gedachte Unfallanzeige erfolgt regelmäßig in elektronischer Form im Rahmen einer PC-gestützten integrierten Vorgangsbearbeitung, sie kann aber auch auf herkömmliche Weise schriftlich erfolgen, indem das folgende, bundesweit einheitlich in allen 16 Bundesländern gültige Formular genutzt wird.¹²⁾

VERKEHRSUNFALLANZEIGE

Blatt 1 P S

Dienststelle	An Bußgeldbehörde/Staatsanwaltschaft	Eingangsstempel	Tatbestandsaufnahme <input type="checkbox"/>																				
	Ordnungswidrigkeit		Protokollaufnahme <input type="checkbox"/>																				
Tgb. Nr.:	verjährt am:	<table style="margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 15px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">6</td> <td style="text-align: center;">7</td> <td style="text-align: center;">RB</td> <td style="text-align: center;">Krs</td> <td style="text-align: center;">Gem</td> <td colspan="4"></td> </tr> </table>												2	6	7	RB	Krs	Gem				
2	6	7	RB	Krs	Gem																		
Unfallart 37	Behördenkennung 13 18	Unfalldatum (Tag/Monat/Jahr) 19 24	Unfallzeit (h/min) 25 28																				
Zusammenstoß m. and. Fahrzeug das anfährt, anhält o. im ruh. Verkehr steht vorausfährt oder wartet <input type="checkbox"/> 1	Anzahl der Beteiligten <input type="checkbox"/> 29 <input type="checkbox"/> 30 <input type="checkbox"/> 31 <input type="checkbox"/> 32 <input type="checkbox"/> 33 <input type="checkbox"/> 34 <input type="checkbox"/> 35 <input type="checkbox"/> 36	Schwer-verletzte <input type="checkbox"/> 31 <input type="checkbox"/> 32 <input type="checkbox"/> 33 <input type="checkbox"/> 34	Leicht-verletzte <input type="checkbox"/> 35 <input type="checkbox"/> 36																				
seitlich in gleicher Richtung fährt entgegenkommt <input type="checkbox"/> 3	Gesamtsachschaden (volle DM)	Alkoholeinwirkung <input type="checkbox"/> 1	Kfz nicht fahrbereit gut SIGB <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 1																				
einbiegt oder kreuzt <input type="checkbox"/> 5	Unfallort (Gemeinde, Ortsteil, Kreis, Straße, Richtungsfahrbahn)	36A (78) 36B (79)																					
Zusammenstoß zw. Fzg. und Fußgänger <input type="checkbox"/> 6	SA2																						
Aufprall auf Hindernis auf Fahrbahn <input type="checkbox"/> 7	innerorts <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	außerorts <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	Fahrtrichtung Ordn.-Nr. aufsteig. <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 absteig. <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2																				
Abkommen von Fahrbahn nach rechts <input type="checkbox"/> 8	Straßenkl. <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 14	Straßen-Nr. <input type="checkbox"/> 15	Straßenknoten A <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 15																				
Abkommen von Fahrbahn nach links <input type="checkbox"/> 9	Straßen-Nr. <input type="checkbox"/> 28 <input type="checkbox"/> 29 <input type="checkbox"/> 30 <input type="checkbox"/> 31 <input type="checkbox"/> 32 <input type="checkbox"/> 33	Buchstabe <input type="checkbox"/> 34	km <input type="checkbox"/> 34 <input type="checkbox"/> 35 <input type="checkbox"/> 36 <input type="checkbox"/> 37 <input type="checkbox"/> 38 <input type="checkbox"/> 39																				
Unfall anderer Art <input type="checkbox"/> 0	von Netzknoten A <input type="checkbox"/> 40 <input type="checkbox"/> 41 <input type="checkbox"/> 42 <input type="checkbox"/> 43 <input type="checkbox"/> 44 <input type="checkbox"/> 45 <input type="checkbox"/> 46	Buchstabe <input type="checkbox"/> 47	nach Netzknoten B <input type="checkbox"/> 48 <input type="checkbox"/> 49 <input type="checkbox"/> 50 <input type="checkbox"/> 51 <input type="checkbox"/> 52 <input type="checkbox"/> 53 <input type="checkbox"/> 54																				
Charakteristik der Unfallstelle 38-40	von Netzknoten A <input type="checkbox"/> 40 <input type="checkbox"/> 41 <input type="checkbox"/> 42 <input type="checkbox"/> 43 <input type="checkbox"/> 44 <input type="checkbox"/> 45 <input type="checkbox"/> 46	Buchstabe <input type="checkbox"/> 47	Buchstabe <input type="checkbox"/> 48 <input type="checkbox"/> 49 <input type="checkbox"/> 50 <input type="checkbox"/> 51 <input type="checkbox"/> 52 <input type="checkbox"/> 53 <input type="checkbox"/> 54																				
Kreuzung <input type="checkbox"/> 1	Besonderheiten der Unfallstelle 41-43	Unfallfolge <input type="checkbox"/> 55 <input type="checkbox"/> 56 <input type="checkbox"/> 57 <input type="checkbox"/> 58 <input type="checkbox"/> 59 <input type="checkbox"/> 60	Sondermerkmal gesteckt <input type="checkbox"/> 61 <input type="checkbox"/> 62 <input type="checkbox"/> 63 <input type="checkbox"/> 64 <input type="checkbox"/> 65 <input type="checkbox"/> 66 <input type="checkbox"/> 67 <input type="checkbox"/> 68																				
Einmündung <input type="checkbox"/> 2	Schienegleicher Wegübergang <input type="checkbox"/> 2																						
Grundstücksein- oder -ausfahrt <input type="checkbox"/> 3	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) <input type="checkbox"/> 3																						
Steigung <input type="checkbox"/> 4																							
Gefälle <input type="checkbox"/> 5																							
Kurve <input type="checkbox"/> 6																							

In die folgenden Felder (Ausschnittvergrößerung aus der Unfallanzeige) müssen Polizeibeamte die nach Schlüsselzahlen geordneten Unfallursachen eintragen.¹³⁾

Vorläufig festgestellte Ursachen
gemäß Verzeichnis Nr. 01-69

Ordn. Nr.				
	58	59	60	61
	62	63	64	65
Ordn. Nr.				
	66	67	68	69
	70	71	72	73
gemäß Verzeichnis Nr. 70-89				
	74	75	76	77

- Verkehrsunfallanzeige. Bl.1 - Ausf. f. statistische Aufbereitung -

¹²⁾Destatis, a. a. O., S. 347 f.; die statistische Zusammenfassung und Auswertung ist Nebenzweck der Unfallanzeige, die in erster Linie als zusammenfassende Tatsachengrundlage für die Verfahrensentscheidungen dient.

¹³⁾Destatis, a. a. O., ebd.

Für die Unfallursache „Ablenkung“ existiert in diesem hoffnungslos veralteten Regelwerk derzeit kein eintragungsfähiger Tatbestand, sodass diese Unfallursache in Deutschland derzeit polizeilich nicht speziell erfasst und bearbeitet werden kann. Entsprechende zusammenfassende Unfallanalysen finden daher mangels passender Normen nicht statt. Auf Ablenkung beruhende Unfallschwerpunkte oder Unfalldüfungslinien bleiben daher zurzeit unerkannt und entsprechende Präventionsmaßnahmen können nicht getroffen werden.¹⁴⁾

Dass es in der polizeilichen Erfassung der Unfallursache Ablenkung auch anders und deutlich besser funktionieren kann, beweist unser Nachbarstaat Österreich. Unter der Leitung des Verkehrspsychologen GREGOR BARTL wurden diverse Verkehrsunfälle in der Tiefe untersucht, indem Verkehrspsychologen die Unfallbeteiligten im Nachhinein befragten, um an die Kenntnis der Handlungs- und Unterlassungsfehler zu gelangen, die schlussendlich Auslöser für die Fahrfehler waren. Die befragten Unfallbeteiligten konnten sich dabei frei und vor allem ehrlich äußern, da ihre Aussagen nicht verfahrensrelevant waren und sie daher keinen Anlass zum Leugnen der wahren Unfallursachen hatten.¹⁵⁾

Die Ergebnisse der in Kooperation mit der österreichischen Bundesanstalt für Verkehr durchgeführten Studie wurden im Jahr 2006 international publiziert, fanden in Deutschland allerdings bislang kein nennenswertes Echo¹⁶⁾, obwohl genau diese Ergebnisse zum Anlass für eine Reform des vollkommen überalterten deutschen Unfallursachenverzeichnis hätten genommen werden müssen.

100% Unfallrisiko können um 91 % (!) reduziert werden durch:		100%
1. Aufmerksamkeit		- 36%
• Gedanken beim Auto fahren haben statt bei anderen Dingen:	-17,0%	
• Nur wenig mit Mitfahrern reden, Vorrang hat Fahraufgabe:	-4,6%	
• Handy telefonieren nur vor und nach der Autofahrt:	-4,3%	
• Hände nur für Fahraufgabe nützen, statt für Nebentätigkeiten:	-3,9%	
• Nur auf Verkehr schauen, statt auf sonstiges Interessantes:	-2,8%	
• Trotz mitfahrendem Kind auf den Verkehr konzentrieren:	-1,4%	
• Sonstige Ablenkungen:	-1,6%	
	-35,6%	
2. Situationsangepasste richtige Geschwindigkeit		-14 %
• Trotz Stress und Eile die richtige Geschwindigkeit:	-6,5%	
• Geschwindigkeit bewusst wahrnehmen, statt gedankenlos:	-4,2%	
• Nicht Rasen wegen Frust, Ärger, Angeberei, Spaß etc.:	-3,3%	
	-14,0%	
3. Richtige Situationseinschätzung und Selbsteinschätzung der eigenen Fahrerfahrung		- 14%
4. Richtiger Sicherheitsabstand		- 10%
• Bewusst auf Abstand achten statt gedankenlos nachfahren:	-4,9%	
• Trotz Stress und Eile den richtigen Abstand bewusst halten:	-4,1%	
• Nicht knapp Auffahren wegen Ärger, Stärke erleben, etc.	-1,0%	
	-10,0%	
5. Überforderung durch den Verkehr mittels richtiger Selbsteinschätzung der eigenen Fähigkeiten vermeiden		- 7%
6. Fit statt übermüdet fahren		- 5%
7. Sonstige Risiken vermeiden wie Alkohol, Drogen etc.		- 5%
8. Es bleiben 9% Restrisiko durch plötzliche kaum vorhersehbare äußere Umstände		9%

Die Ergebnisse der Untersuchungen beweisen eindeutig, dass die Unfallursache „Ablenkung“ nicht in monokausaler Form existiert, sondern dass es sich bei Ablenkungen um

¹⁴⁾Positive Ausnahmen von dieser Regel gestattet zuweilen der „Kommissar Zufall“ aufgrund besonders aufmerksamer Polizeibeamter, die eher zufällig auf massenhaft – etwa durch ungünstig gestaltete Verkehrsräume – abgelenkte Fahrer aufmerksam werden.

¹⁵⁾Das Leugnen und sogar Lügen ist Beschuldigten im deutschen Strafverfahren ausdrücklich erlaubt, vgl. dazu nur BGH, Urteil vom 14. November 1990 – 3 StR 160/90, juris.

¹⁶⁾Bartl, Gregor/Hager, Barbara, Unfallursachenanalyse bei Pkw-Lenkern, auch in Englisch unter dem Titel: Car accident cause analysis – A research project in cooperation with the Federal Institute for Traffic, Wien 2006; Bildquelle auf S. 27.

diverse Verhaltensformen handelt, die gedanklich, praktisch oder in Kombination die Aufmerksamkeit von Fahrzeugführern vom realen Verkehrsgeschehen weg- und zu verkehrsfremden Aufgaben hinlenken. Auf dieser Grundlage wären vollkommen neue Arbeitsansätze in der Präventionsarbeit möglich, allerdings müssten es Polizeibeamte im Rahmen ihrer Aus- und Fortbildung auch erlernen, zwischen diesen Formen zu unterscheiden, ohne die prozessualen Rechte der Beschuldigten zu verletzen.

Ablenkung als Verhaltensfehler

Auf einen Verhaltensfehler durch Ablenkung bei der Verkehrsteilnahme kann die Polizei ebenfalls im Rahmen ihrer zweiten Hauptaufgabe, der Verkehrsüberwachung, aufmerksam werden.

Die Überwachung des fließenden Verkehrs (mit Fahrzeugen oder zu Fuß) ist gesetzliche Aufgabe von Polizei (ausschließlich mobile Überwachung) und teilweise Kommunen (ausschließlich stationäre Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung). Die Quantität, Qualität und Wirksamkeit von Maßnahmen der Verkehrsüberwachung ist generell von ausreichendem Personal abhängig, das gut aus- und aktuell fortgebildet sein muss. Wer in einer Polizeiorganisation – wie in fast allen Bundesländern in den letzten Jahren geschehen – an dem Personal der Verkehrsüberwachung spart, reduziert dadurch auch die Ergebnisse der Verkehrsüberwachung. Hinzugefügt werden muss für Außenstehende auch die Erklärung, dass es sich beim Streifendienst der örtlichen Polizeidienststellen nicht um „Verkehrspolizei“ im eigentlichen Sinne handelt, sondern um „Schutzpolizei“. Schutzpolizeibeamte nehmen zwar auch Verkehrsüberwachungsaufgaben wahr, sind jedoch auf diesem Gebiet keine Spezialisten und verfügen nicht über das Zeitbudget, sich in ihrer Tätigkeit auf die verkehrspolizeilichen Aufgaben der Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallaufnahme konzentrieren zu können.

Für Beamte der Verkehrspolizei und Schutzpolizei gilt gleichermaßen, dass sie allenfalls durch Zufall auf abgelenkte Fahrzeugführer aufmerksam werden, indem sie derartiges Fehlverhalten, wie z. B. mit dem Handy in der Hand und am Ohr telefonierende Fahrer, bei Fahrzeugführern feststellen, die ihnen entgegenkommen. In den seltensten Fällen haben sie dabei die Gelegenheit, eine geeignete Stelle zum gefahrlosen Wenden zu finden und müssen daher auch diese Fahrer in den meisten Fällen tatenlos an sich vorbei fahren lassen. Der „Lerneffekt“ bei den Fahrzeugführern, die dadurch in ihrem gefährlichen und ordnungswidrigen Verhalten geradezu bestärkt werden, liegt auf der Hand.

Stationäre Verkehrsüberwachungsanlagen, die mit dem Handy am Ohr telefonierende Fahrzeugführer technisch erkennen können und Verstöße beweissicher fotografieren, existieren bislang nicht. Zuweilen gelingt es rein zufällig, anlässlich der Betrachtung eines fotografierten Geschwindigkeits-, Rotlicht- oder Abstandstäters, diesem auch einen gleichzeitig begangenen Verstoß gegen das Handyverbot am Steuer nachzuweisen.¹⁷⁾

Ablenkung als verkehrsrechtliches Problem

Ablenkungen wären als Verhaltensfehler und Unfallursachen nur dann verkehrsrechtlich relevant, wenn sie in verkehrsrechtlichen Gesetzen und Verordnungen normiert wären.

¹⁷⁾ In diesen Fällen wird regelmäßig das bedeutendere Delikt geahndet, das aufgrund der niedrigeren Geldbuße bei Rotlicht- und Abstandsverstößen regelmäßig nicht der Handyverstoß ist.

Ohne eine spezielle verkehrsrechtliche Normierung könnten sich Rechtsanwender nur an etwa vergleichbaren generellen Normen, an Präzedenzfällen und Erfahrungswerten orientieren. Fehlende Normen führen allerdings nur dann zu Rechtsunsicherheiten, wenn ein Normsetzungsdefizit existiert, das nicht durch Generalnormen kompensiert werden kann.

Ablenkungen im Straßenverkehr sind in der Verkehrsrechtspraxis zusammenfassend

1. zu berücksichtigen als Ursachen für Verhaltensfehler,
2. zu berücksichtigen als Ursachen für Verkehrsunfälle,
3. zu berücksichtigen als ordnungswidriges oder gar strafrechtlich relevantes Verhalten,
4. zu berücksichtigen im Rahmen der zivilrechtlichen Haftung nach einem Verkehrsunfall,
5. bei genereller persönlicher Disposition zu abgelenkter Fahrweise auch ein Problem der charakterlichen Fahreignung.

Spezielle Verkehrsrechtsnormen, die direkt den Begriff der „Ablenkung“ beinhalten, gibt es derzeit im Verkehrsverhaltensrecht nicht. Allerdings existieren zahlreiche Normen, die unter den gegebenen Umständen auch auf eine abgelenkte Fahrweise angewandt werden können.

Aktuelle denkbare Rechtsgrundlagen für die „Unfallursache Ablenkung“ wären ...

- § 1 Abs. 1 StVO,
- § 3 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2a StVO,
- § 23 Abs. 1, 1a StVO,
- § 31 Abs. 1 Satz 1 StVO,
- § 33 Abs. 1 StVO,
- §§ 7, 9, 17, 18 StVG i. V. m. § 254 BGB,
- §§ 222, 229 StGB.

Die von ihrer Bedeutung her wichtigste Regelung des Verhaltensrechts ist ihrem normativen Regelungsgehalt nach eine der unbedeutendsten Regelungen. Sie ist in § 1 Abs. 1 StVO zu finden und lautet:

§ 1 StVO – Grundregeln

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert *ständige Vorsicht* und gegenseitige Rücksicht. ...

Das Merkmal der „ständigen Vorsicht“ bedeutet für sämtliche Verkehrsteilnehmer eine Verpflichtung zu dauerhafter Aufmerksamkeit, ständiger Reaktionsbereitschaft, Sorgfalt und vorausschauendem Verkehrsverhalten, das auch Fehler anderer Verkehrsteilnehmer antizipiert. Fehlverhalten gegenüber dieser Grundnorm ist vom Ordnungsgeber aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Gründen nicht als ordnungswidrig klassifiziert worden. Die Rechtsprechung hätte über die Jahre tausendfach die Gelegenheit gehabt, im Rahmen der entschiedenen praktischen Verkehrsfälle den unbestimmten Rechtsbegriff der „ständigen Vorsicht“ verfassungskonform auszulegen und damit dem Bestimmtheitsgebot Genüge zu tun.

Die zweite mögliche Verhaltensnorm, die für abgelenktes Verkehrsverhalten herangezogen werden kann, ist die allgemeine Geschwindigkeitsvorschrift des § 3 Abs. 1 StVO, die lautet:

§ 3 StVO – Geschwindigkeit

(1) Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, *dass das Fahrzeug ständig beherrscht* wird. ...

Das Merkmal des „ständigen Beherrschens“ ihres Fahrzeuges bedeutet für Fahrzeugführer i. V. m. § 1 Abs. 1 StVO ebenfalls eine Verpflichtung zu dauerhafter Aufmerksamkeit, Reaktionsbereitschaft, Sorgfalt und Vorausschau, allerdings gekoppelt mit dem stetigen souveränen Beherrschen der Fahrfunktionen ihres Fahrzeugs. Konkretisiert wird diese Pflicht in den beispielhaft formulierten Folgesätzen des Abs. 1 Satz 1, wonach die Fahrgeschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen ist. Von ihren Fahraufgaben abgelenkte Fahrer unterliegen während der Ablenkungsphasen eingeschränkter persönlicher Fähigkeiten und haben daher aufgrund dieser Vorschrift verbindlich ihre Geschwindigkeit zu reduzieren. Polizeibeamte werden auf Verstöße gegen diese Vorschrift im Regelfall nicht aufmerksam, weil kaum ein zuvor abgelenkter Unfallbeteiligter im Rahmen der Unfallaufnahme die Ehrlichkeit besitzt, seinen Verhaltensfehler zuzugeben.

§ 23 StVO – Sonstige Pflichten von Fahrzeugführenden

(1) Wer ein Fahrzeug führt, ist dafür *verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch* die Besetzung, Tiere, die Ladung, *Geräte* oder den Zustand des Fahrzeugs *beeinträchtigt* werden. ...

Die einzige Vorschrift der StVO, in der die Ablenkung im Tatbestand erwähnt ist, findet sich in § 33 Abs. 1 StVO, die lautet:

§ 33 StVO – Verkehrsbeeinträchtigungen

(1) Verboten ist

1. der Betrieb von Lautsprechern,
2. das Anbieten von Waren und Leistungen aller Art auf der Straße,
3. außerhalb geschlossener Ortschaften jede Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht oder Ton,

wenn dadurch am Verkehr Teilnehmende in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können. Auch durch innerörtliche Werbung und Propaganda darf der Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften nicht in solcher Weise gestört werden.

Immerhin geht die Vorschrift gleich auf zwei Ursachen von Ablenkung ein, nämlich auf akustische (Nr. 1 Lautsprecher, Nr. 3 Ton) und visuelle Reize (Nr. 2, 3).

Auch im Strafrecht kann eine Ablenkung im Rahmen der §§ 222 und 229 StGB bewertend herangezogen werden, wenn sie zur Ursache für eine Körperverletzung oder den Tod eines Menschen geführt hat.

§ 222 StGB – Fahrlässige Tötung

Wer durch *Fahrlässigkeit* den Tod eines Menschen verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

Der Begriff der „Fahrlässigkeit“ bedeutet in seiner einfachsten Form der unbewussten Fahrlässigkeit das Außerachtlassen der im Straßenverkehr erforderlichen Sorgfalt, wozu auch ein Verstoß gegen die Regelung der ständigen Vorsicht des § 1 Abs. 1 StVO zählt.

Schließlich werden auch im Zivilrecht Ablenkungen berücksichtigt, wenn die Verursachungsbeiträge der Unfallbeteiligten gegeneinander abgewogen werden.

§ 17 StVG – Schadensverursachung durch mehrere Kraftfahrzeuge

(1) Wird ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist.

Gerichte tun sich allerdings unter den gegebenen Umständen der vorhandenen Rechtsvorschriften schwer, mit Ablenkungen juristisch umzugehen. So entschied z. B. das Landgericht Bielefeld: „*Unaufmerksamkeit* – vorliegend das Übersehen eines anderen Fahrzeugs beim Fahrstreifenwechsel – *im Straßenverkehr ist eine häufige Unfallursache*, ...“¹⁸⁾ Damit würdigte die Kammer juristisch die Vorschrift des § 7 Abs. 5 StVO als vordergründige Unfallursache, wonach bei einem Fahrstreifenwechsel die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen sein muss (= Gefährdungsausschluss). Der Ausschluss bedeutet dabei einen ergebnisorientierten Sammelbegriff für alle möglichen Verkehrsverhaltensweisen des betreffenden Fahrzeugführers, die dazu geeignet sind, zu Gefährdungen bei Fahrstreifenwechseln zu führen. In diesem umfassenden Rahmen wird „Unaufmerksamkeit“ als der Grund des Verhaltensfehlers und damit die wahre Unfallursache festgestellt. Diese Hilfsargumentation zeigt die ganze Krux des vom Bundesgesetzgeber und Bundesverordnungsgeber gesetzten Verkehrsverhaltensrechts, das die verschiedenen Formen der Ablenkungen bislang beharrlich ignoriert hat. Dies zeigt schon eine frühe Entscheidung des Bundesgerichtshofes, der über einen Schadensersatz nach einem Verkehrsunfall zu befinden hatte und argumentierte: „Ist ein Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn mit einem Kraftfahrzeug auf dessen Fahrbahnseite zusammengestoßen, so spricht der Beweis des ersten Anscheins lediglich für eine *Unaufmerksamkeit des Fußgängers*, nicht aber für ein Verschulden des Führers des Kraftfahrzeugs.“¹⁹⁾

In diesem Fall wurde die Bewertung der Ablenkung mangels materiell passender Normen sogar in das zivilprozessuale Beweisrecht verlagert, was von den Instanzgerichten seither übernommen wurde, wie die Formulierung des Landgerichts Köln beweist: „*Bei einem Auffahrunfall spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass der Auffahrende*

¹⁸⁾ LG Bielefeld, Urteil vom 11. Juni 2014 – 8 O 285/12, juris.

¹⁹⁾ BGH, Urteil vom 13. April 1953 – VI ZR 75/52, juris.

*unaufmerksam gewesen ist, die angemessene Geschwindigkeit oder den erforderlichen Abstand nach § 4 Abs. 1 StVO nicht eingehalten und damit den Unfall allein verursacht hat.*²⁰⁾

Eine in jeder Hinsicht sinnvolle juristische Verknüpfung zwischen dem Prozessrecht und dem materiellen Recht nahm unlängst das Oberlandesgericht München vor, indem es entschied: *„Einem Fahrer ist bei einer zu späten Reaktion auf den unangekündigten Spurwechsel eines Lkw auf die von ihm befahrene linke Fahrspur im Bereich von 1 bis 2 Sekunden ohne vorherige, durch sonstige Umstände hervorgerufene besondere Aufmerksamkeitsaufforderungen haftungsrechtlich kein Schuldvorwurf zu machen. Ablenkungen nach vorne in dieser zeitlichen Dimension werden üblicherweise durch die Pflichten der StVO (Blick in den Rückspiegel, Schulterblick ect.) verursacht.“*²¹⁾

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass „Ablenkungen“ im deutschen Verkehrsrecht derzeit normativ nicht speziell geregelt sind. Juristen behelfen sich bei fehlenden Spezialnormen – wie soeben gezeigt – durch einen, allerdings wenig berechenbaren, Rückgriff auf Generalnormen wie § 1 Abs. 1 StVO, diverse Gefährdungsausschlüsse oder § 17 Abs. 1 StVG. Wie Spezialregelungen aussehen könnten, ist derzeit noch vollkommen unklar und bedarf ggf. einer Analyse der Verortungsmöglichkeiten, der Erprobung von Auslegungsmöglichkeiten und der sorgfältigen Evaluation vorhandener Rechtsprechung.

Ablenkung de lege ferenda

Derzeit existieren im deutschen Verkehrsrecht keine auf die Unfallursache und das Fehlverhalten der Ablenkung speziell zugeschnittenen Rechtsvorschriften. Die Bearbeitung dieser Sachlage erfolgt, wenn das Problem überhaupt polizeilich erkannt wurde, nach bestem Wissen und Gewissen aufgrund allgemeiner Regelungen.

Problematisch ist nicht nur das lückenhafte geltende Verkehrsrecht, sondern auch dessen Fokussierung auf den automobilen Verkehr. Wer das Thema „Ablenkung“ zudem nur auf moderne Kommunikationsmittel reduziert, verengt seinen Blickwinkel in den Aufgaben der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsunfallaufnahme. Dadurch leidet die Sicht auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Der Fußgängerverkehr bleibt dabei oft ebenso unberücksichtigt wie die besondere Schutzpflicht für schwächere Verkehrsteilnehmer.

Die einseitige Fokussierung des Verkehrsrechts und der Verkehrspolitik wird deutlich an den jüngsten Empfehlungen des Deutschen Verkehrsgerichtstages.

²⁰⁾LG Köln, Urteil vom 10. Juli 2015 – 7 O 320/13, juris.

²¹⁾OLG München, Urteil vom 8. April 2011 – 10 U 5122/10, juris.

53. Deutscher Verkehrsgerichtstag

Arbeitskreis V – Ablenkung durch moderne Kommunikationstechniken

I. In einer relevanten Anzahl von Fällen sind *schwere Unfallereignisse im Straßenverkehr Folge einer Ablenkung des Fahrers* durch Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmittel. Gleichwohl gibt es in Deutschland hinsichtlich der Art der Nutzung sowie der Häufigkeit solcher Unfälle keine verlässlichen Daten. *Es bedarf einer aussagekräftigen Datenbasis*, die die Nutzung durch den Fahrer sowohl bei unfallfreien Fahrten als auch bei Unfällen erfasst. Die Grundlagen sind durch eine bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) anzusiedelnde Arbeitsgruppe zu schaffen. ...

IV. § 23 StVO ist im Hinblick auf die technische Entwicklung nicht mehr zeitgemäß. Das betrifft insbesondere die Begriffe „Mobil- oder Autotelefon“ und den ausgeschalteten Motor sowie die Beschränkung auf Aufnehmen oder Halten des Hörers. *Der Arbeitskreis fordert den Verordnungsgeber zu einer Neufassung der Vorschrift auf*. Diese sollte an die visuelle, manuelle, akustische und mentale Ablenkung von der *Fahraufgabe* anknüpfen. Die Geldbuße sollte eine gestaffelte Erhöhung bei Gefährdung sowie bei Schädigung vorsehen. Bei der Neufassung ist auf eine bessere Nachweisbarkeit in der Praxis Rücksicht zu nehmen.

Die Rolle der Verkehrspolitik

Die Verkehrspolitik ist in ihren Funktionen als Legislative und Exekutive an die Schutzpflicht des Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG gebunden, die Menschenrechte auf Leben und körperliche Unversehrtheit umfassend zu schützen. Sie muss daher gesetzgeberisch bzw. im Rahmen des Verwaltungshandelns präventiv und repressiv im Sinne einer Berücksichtigung der diversen Implikationen des Verkehrsrechts durch das Phänomen „Ablenkung“ tätig werden. Wie sie dies umsetzen sollte, bedarf einer Erforschung vorhandener gesetzgeberischer Möglichkeiten, bevorzugt beauftragt und begleitet durch die Bundesanstalt für Straßenwesen.

Fazit

Fest steht bereits der Reformbedarf hinsichtlich der folgenden Themenfelder:

1. Das geltende *Unfallursachenverzeichnis* ist dringend zu reformieren. In der Verantwortung stehen die Innenministerien der Bundesländer.

2. Die Unfallursache „Ablenkung“ bedarf einer Schwerpunktsetzung in der polizeilichen *Verkehrsüberwachung und Unfallaufnahme* sowie interdisziplinär geschulter Polizeibeamter.

3. Zur (vorläufigen) Lösung des zu konstatierenden verkehrsrechtlichen Normsetzungsdefizits könnte das Gebot des § 1 Abs. 1 StVO zur „ständigen Vorsicht“ juristisch *neu* als Ordnungswidrigkeit *bewertet* werden. Verstöße gegen das Gebot könnten bei allen Verkehrsteilnehmern sowohl als Verhaltensfehler und als Unfallursache bewertet und analy-

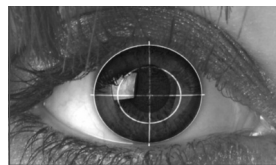
tisch sowie präventiv berücksichtigt werden. Eine notwendige Differenzierung könnte – wie auch sonst üblich – nach Fallgruppen im Bußgeldkatalog/Tatbestandskatalog erfolgen.

4. Es besteht dringlicher Forschungsbedarf hinsichtlich der Praxisrelevanz verkehrsrechtlicher Verhaltensnormen für die Unfallursache Ablenkung.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. jur. Dieter Müller
 Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten
 Am Strehlaer Wasser 53
 02625 Bautzen
 Email: ivvb@ivvbautzen.de

12. GEMEINSAMES SYMPOSIUM



DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
 VERKEHRSMEDIZIN E. V. (DGVM)

UND

DEUTSCHE GESELLSCHAFT
 FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E. V. (DGVP)

VERKEHRSSICHERHEIT AUF STRASSE, SCHIENE,
 WASSER UND IN DER LUFT

Schwerpunkte

- Verkehrsunfall/Trauma/Rekonstruktion/unklarer Unfall/
 Suizid im Straßenverkehr
- Wasser, Schiene, Luft – spezifische Fragestellungen
- Alkohol und Drogen
- Automatisiertes Fahren
- Verkehrspsychologische Themen

FRÜHBUCHER-DEADLINE: 01.08.2016

conventus

CONVENTUSMANAGEMENT

30.9.–1.10. 2016

ROSTOCK



© Angelika Bentin • fotolia.com



www.verkehr-symposium.de

Zur Information

Ablenkung im Fokus der EU – Verkehrssicherheitsaktivitäten

– Kurzbericht –

Ablenkung rückt als Unfallursache immer stärker in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit. Allein aus München wurden kürzlich innerhalb von zwei Wochen von drei schweren Unfällen von jugendlichen Fußgängern berichtet (vgl. KUTSCHE & WIMMER 2016):

- eine 15-jährige Schülerin mit Kopfhörern lief vor eine Straßenbahn, wurde mitgeschleift und starb

- ein 17-jähriger Schüler mit Kopfhörern winkte seinen Freunden an einer Straßenbahnhaltestelle zu, drehte sich um und lief direkt vor eine einfahrende Straßenbahn, er wurde schwer verletzt, der Straßenbahnfahrer erlitt einen Schock und musste sich in Behandlung begeben

- ein 23-jähriger Student mit Kopfhörern stieg aus dem Bus aus und lief direkt vor ein Auto, er wurde schwer verletzt.

Musikhören mit Kopfhörer ist nicht verboten, laute Musik verhindert allerdings die Wahrnehmung warnender Außengeräusche.

Im gleichen Bericht wird von einer extremen Häufung von Auffahrunfällen berichtet, wobei auf Seiten der Polizei eine Ablenkung durch die Smartphone-Bedienung vermutet wird. Handynutzung während des Führens eines Kraftfahrzeugs ist zwar verboten. Die Polizei könne jedoch nur vermuten, da die Beamten bei Unfällen ohne Personenschaden nicht das Smartphone kontrollieren dürften. Ablenkung ist entsprechend auch noch keine eigene Unfallkategorie in der amtlichen Statistik (s. Beitrag von MÜLLER in diesem Heft).

Unfallforscher gehen mittlerweile davon aus, das mindestens jeder zehnte Unfall in Deutschland durch Ablenkung verursacht wird, wie auf dem DVR-Kolloquium „Ablenkung im Straßenverkehr – Probleme und Lösungen“ im Dezember in Berlin deutlich wurde. Erwartet wird eine markante Zunahme in den nächsten Jahren durch das Texten mit dem Smartphone sowie durch die Nutzung von Internetdiensten. Der Effekt des Schreibens von SMS sei mit einer Alkoholisierung von 1,1 Promille vergleichbar. Beklagt wurden fehlende Daten zur Unfallursache Ablenkung, angemahnt wurden eine Stärkung des Gefahrenbewusstseins sowie eine stärkere Berücksichtigung dieses Themas in der Fahrerlaubnisausbildung sowie der Berufskraftfahrerweiterbildung.

In einer Studie im Auftrag der Europäischen Kommission, Directorate-General for Mobility and Transport, die im Oktober 2015 veröffentlicht worden ist, wurde ebenfalls festgestellt, dass es keine vergleichbaren Unfalldaten über alle EU-Mitgliedsstaaten gebe, die Forscher selbst gehen bei 10 bis 30 % aller Unfälle von der Unfallursache Ablenkung aus.

Auch gebe es keine einheitliche Verwendung des Begriffs *Distraktion* (im Folgenden: *Ablenkung*). Sie schlagen in Anlehnung an eine Arbeit von ENGSTRÖM et al. folgende Definition vor: Der Verkehrsteilnehmer richtet Ressourcen auf nicht-sicherheitsrelevante Handlungen, während die Ressourcen, die auf verkehrssicherheitsrelevante Handlungen gerichtet sind, nicht den Anforderungen an solche Handlungen entsprechen. Abzugrenzen

seien Handlungen, die kritisch für eine sichere Verkehrsteilnahme sind (diejenigen Handlungen, die notwendig zur Kontrolle von Sicherheitsmargen sind) sowie Unaufmerksamkeit des Fahrers bzw. Verkehrsteilnehmers (die Verteilung von Ressourcen auf Handlungen stimmt nicht mit den notwendigen Anforderungen zur Kontrolle von Sicherheitsmargen überein).

17 technologische Entwicklungen mit einem Einfluss auf Ablenkung wurden identifiziert, wobei es wesentlich auf die Art und Weise der Implementierung der Technologien ankommt, ob diese Ablenkungs-minimierend oder Ablenkungs-erhöhend wirksam werden. Zudem seien nicht nur die Auswirkungen einzelner Technologien zu betrachten, sondern gerade auch Kombinationswirkungen. Die Autoren sehen entsprechende Notwendigkeiten zur weiteren Erforschung diverser Themenfelder, u. a. auf der sozialen Ebene (Was motiviert Autofahrer an ablenkenden Handlungen teilzunehmen? Welche Rolle spielen soziale Normen?), auf der Personenebene (Was macht junge Fahrer empfänglich für Ablenkung durch Geräte? Welche Sub-Gruppen sind besonders riskant? Haben ältere Kraftfahrer ein größeres Ablenkungsrisiko?) oder auf der technischen Ebene (Einfluss von Spracherkennung, Nachtsichtgeräten oder Warnsystemen), um wirksame Ansatzpunkte zur Reduzierung von Verkehrssicherheitsrisiken durch abgelenkte Verkehrsteilnehmer zu identifizieren.

Literatur

European Commission (2015). Study on good practices for reducing road safety risks caused by road user distraction. Study prepared for the Directorate-General for Mobility und Transport by TRL, TNO and RAPPTrans. Luxembourg: Publication Office of the European Union (abrufbar unter http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/distraction_study.pdf)

Kutsche, K. & Wimmer, S. (2016) Taub für die Gefahr. SZ vom 18.03.2016

Anschrift des Verfassers

Dr. Paul Brieler
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH
Baumeisterstr. 11
20099 Hamburg
Email: ifsgmbh-hamburg@t-online.de

Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP): Neuer Vorstand und neue Perspektiven

Am 30.04.2016 fand in München die 17. Mitgliederversammlung der DGVP statt. Zentraler Tagesordnungspunkt war die Neuwahl von Teilen des Vorstands. Dieser setzt sich nun wie folgt zusammen:

Präsident:	Prof. Dr. WOLFGANG FASTENMEIER (München/Berlin)
Vizepräsident:	Dr. DON DEVOL (Erfurt)
Schatzmeister:	Dr. MARTIN KELLER (Valens, CH)
Schriftführer:	Dipl.-Psych. JÜRGEN BRENNER-HARTMANN (Ulm)
Beisitzer:	Mag. BETTINA SCHÜTZHOFFER (Wien, A)
	Dr. THOMAS WAGNER (Dresden)
	Dr. PETER STROHBECK-KÜHNER (Heidelberg)

Zudem gibt es eine neue Geschäftsstellenanschrift: Revaler Str. 100, 10245 Berlin. Die Webseite der DGVP www.dgvp-verkehrspsychologie.de wird in Kürze eine neue Gestalt erhalten.

Mit der Neuwahl des Vorstands und der Aktivitätenplanung 2016/17 ergibt sich eine Reihe neuer Perspektiven für die DGVP. So wird in Zukunft die Vorstandsarbeit als Teamarbeit allerdings mit schwerpunktmäßiger und verbindlicher Aufgabenverteilung verstanden, in der jedes Vorstandsmitglied seinen Bereich – jeweils in Absprache bzw. als mehrheitliche Vorstandsposition – selbständig vertritt. Die bisherige erfolgreiche Fokussierung auf den Bereich der Fahreignung wird vermehrt um andere Bereiche der Verkehrspsychologie ergänzt:

- Begutachtung und Rehabilitation
- Mobilitäts- und Sicherheitsmanagement
- Verkehrsraum- und Fahrzeuggestaltung

Schließlich sollen neben dem Straßenverkehr auch alle anderen Verkehrsträger (Luft, Schiene, Wasser) sowie die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) verstärkt in die verkehrspsychologische Betrachtung einbezogen werden.

Entsprechend sollen auch Psychologen aus diesen anderen Bereichen der Verkehrspsychologie angesprochen und so die Mitgliederstruktur erweitert und gestärkt werden.

Ein besonderes Augenmerk will die DGVP auf den Nachwuchs bzw. die Nachwuchsförderung legen. Hierzu gibt es die Vorstellung, dass es in Zukunft außerordentliche Mitglieder ohne Stimmrecht geben soll, die die Voraussetzungen für die Mitgliedschaft (noch) nicht erfüllen (Studenten und Juniorforscher). Dies wurde im Grundsatz auf der letzten Mitgliederversammlung beschlossen.

Neben der bewährten Weiterentwicklung fachlicher Grundlagen liegen weitere Arbeitsschwerpunkte auf Politik- und Gremienarbeit, Vertiefung der Kooperationen mit anderen Fachgesellschaften und Fachverbänden sowie auf Publikationen und Positionspapieren zu aktuellen Themen. Herausforderungen wie das automatisierte Fahren sollen verkehrspsychologisch genauso begleitet werden wie die Fragen rund um die demographischen Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsumwelt.

Wie immer gelten besondere Anstrengungen dem gemeinsamen Symposium von DGVP und DGVM, dieses Jahr vom 30.09.–01.10.2016 in Rostock. Die Planungen für das Symposium 2017, das voraussichtlich in Leipzig stattfinden wird, haben bereits begonnen.

(Pressemitteilung der DGVP von Mai 2016)

The role of the drinking driver in traffic accidents
(THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein

R. F. Crowther, R. P. Shumate, W. B. Ziel, R. Zylman

1974:

Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

CENTER FOR STUDIES OF LAW IN ACTION
DEPARTMENT OF FORENSIC STUDIES
(formerly Department of Police Administration)

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US \$ 20,-

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Änderungen bei der Luftverkehrssicherheit

Taskforce Airline Safety

Unmittelbar nach dem Absturz der Germanwings-Maschine (Airbus A320, Flugnummer 4U9525) am 24. März 2015 in den französischen Alpen hatte Bundesverkehrsminister ALEXANDER DOBRINDT unter dem Vorsitz des Bundesverbandes der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) eine Taskforce eingerichtet. Neben den Vorschriften zum Sicherheitsmechanismus der Cockpit-Türen untersuchte sie die Verfahren zur Flugtauglichkeit von Piloten. Zur Taskforce gehören Fluggesellschaften, die Verbände Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), der Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften (BDF), das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw), die Berufsverbände Vereinigung Cockpit (VC) und Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO), Flugmediziner, psychologische und psychiatrische Sachverständige, Hersteller und die Deutsche Flugsicherung (DFS). Begleitet wurde dieser Prozess vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA).

Von der Task Force wurde über Stichprobenkontrollen auf den Konsum von Alkohol, Drogen und Medikamenten (ADM) bei Piloten beraten und dabei Studien und Erfahrungen aus den USA ausgewertet. Im Ergebnis wurde ein Handlungsbedarf festgestellt und beschrieben. Die Task Force kann sich Stichprobenkontrollen vorstellen, wenn diese Teil eines Pakets sind und durch Aufklärungs-, Präventions- und Hilfsmaßnahmen begleitet werden*).

Auch die europäische Luftsicherheitsbehörde (EASA) sieht einen positiven Effekt von ADM-Kontrollen und wirbt für eine europaweite Einführung. Sie empfiehlt diese als betriebliche Maßnahme, für deren Umsetzung die Luftfahrtunternehmen zuständig sind (EASA: Action plan for the implementation of the Germanwings Task Force recommendations, Version 1–7 October 2015). In den USA und Australien sind stichprobenartige Kontrollen der Flugbesatzungen auf ADM bereits als Aufgabe der Unternehmen vorgeschrieben. Minister DOBRINDT und das Bundesverkehrsministerium wollen den Umsetzungsprozess auf europäischer Ebene anstoßen. Gleichzeitig werden mit einem Gesetzentwurf die rechtlichen Rahmenbedingungen in Deutschland eingeleitet, um die Regelungen national umzusetzen.

Luftverkehrsgesetz

Die Bundesregierung hatte im Dezember 2015 einen Gesetzentwurf zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes**) auf den Weg gebracht, der zunächst das Thema Sicherheit im Flugverkehr nicht zum Inhalt hatte. Die Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD stellten später einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)303), in dem die Fraktionen als Konsequenz aus dem Flugzeugabsturz der Germanwings Maschine die Sicherheit im

*) Der Abschlussbericht fasst redaktionell die Ergebnisse der Taskforce aus dem Zwischenbericht der Taskforce Airline Safety vom Juni 2015 und den Ergänzungen zum Zwischenbericht vom November 2015 zusammen. Einzusehen unter: <https://www.bdl.aero/download/2016/taskforce-4u9525-abschlussbericht.pdf>

**) Entwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (BT-Drucksache 18/6988) vom 9. Dezember 2015.

Luftverkehr erhöhen wollen. So sollen die Luftfahrtunternehmen unter anderem verpflichtet werden, vor Dienstbeginn Kontrollen beim Luftfahrtpersonal durchzuführen, indem geprüft wird, ob die kontrollierte Person unter Einfluss von Medikamenten, Alkohol oder anderen psychoaktiven Substanzen steht. Weiter soll das Luftfahrt-Bundesamt eine elektronische Datenbank über durchgeführte flugmedizinische Untersuchungen und Beurteilungen führen.

Auf eine Kleine Anfrage einiger Abgeordneter und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 27. Januar 2016 (BT-Drucksache 18/7437) zu statistischen Erhebungen über Alkohol- und Drogenkonsum von Piloten stellte die Bundesregierung in ihrer Antwort vom 18. Februar 2016 (BT-Drucksache 18/7589) fest, dass es darüber bisher in Deutschland keine Erhebungen und Erkenntnisse gibt.

Am 24. Februar 2016 befasste sich der Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen einer öffentlichen Anhörung mit der von der Bundesregierung initiierten 15. Novelle zum Luftverkehrsgesetz. U.a. nahm auch der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) zu diesem Änderungsantrag in Vorbereitung auf die öffentliche Anhörung schriftlich Stellung^{***}).

Der Bundestag hat am 14. April 2016 in seiner 164. Sitzung aufgrund der Empfehlung und des Berichtes des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (BT-Drucksache 18/8102 vom 13. April 2016) den von der Bundesregierung eingebrachten Gesetzentwurf mit beigefügten Maßgaben, im Übrigen unverändert angenommen (BR-Drucksache 182/16 vom 22. April 2016).

^{***}) Schriftliche Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft zur öffentlichen Anhörung von Sachverständigen am 24. Februar 2016 in Berlin zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD [Ausschussdrucksache 18(15)303] zur Beratung des „Entwurfes eines Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes“ vom 22. Februar 2016. Einzusehen unter: <https://www.bdl.aero/download/2092/bdl-stellungnahme-zum-anderungsantrag-15-novelle-luftvg.pdf>

Änderungen der Anlagen zum BtMG

– Sachverständigenausschuss für Betäubungsmittel empfiehlt Änderungen –

In der 45. Sitzung am 7. Dezember 2015^{*)} und der 46. Sitzung am 2. Mai 2016^{**)} hat der Sachverständigenausschuss für Betäubungsmittel im Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) folgende Änderungen empfohlen:

Auszug aus dem Ergebnis der 45. Ausschusssitzung:

Der Sachverständigenausschuss hat der Bundesregierung empfohlen, folgende Änderungen bzw. Ergänzungen in den Anlagen I bis III des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) vorzunehmen:

Aufnahme folgender synthetischer Cannabinoide in die Anlage II zu § 1 Abs. 1 BtMG:

- ADB-CHMINACA (MAB-CHMINACA)
- FUB-AMB (AMB-FUBINACA)
- 5F-ADB (5F-MDMB-PINACA)
- 5F-MN-18
- ADB-FUBINACA

Aufnahme des folgenden Phenylethylamins/Cathinon-Derivats in die Anlage I zu § 1 Abs. 1 BtMG:

- 25N-NBOMe

Für die nachfolgend genannten Stoffe wird die Aufnahme in die Anlagen I bis III zu § 1 Abs. 1 BtMG von den Sachverständigen derzeit nicht empfohlen. Sie sollen aber bezüglich ihres Auftretens weiter beobachtet und ggf. erneut im Ausschuss beraten werden.

- 5F-NPB-22
- bk-2C-B
- alpha-PBP
- alpha-PHP (PV-7)
- alpha-PVT
- NEP
- 4-Methyl-NEP
- 3C-E
- PV8
- PV9
- 5-EAPB
- 5-MAPB
- 2-MeO-Diphenidin (Methoxyphenidin, MXP)

^{*)}45. Sitzung des Sachverständigenausschusses nach § 1 Abs. 2 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) am 7. Dezember 2015 um 13.00 Uhr im Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM, Bonn), Stand: 28. Dezember 2015.

^{**)}46. Sitzung des Sachverständigenausschusses nach § 1 Abs. 2 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) am 2. Mai 2016 um 13.00 Uhr im Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM, Bonn), Stand: 3. Mai 2016.

Auszug aus dem Ergebnis der 46. Ausschusssitzung:

Der Sachverständigenausschuss hat der Bundesregierung empfohlen, folgende Änderungen bzw. Ergänzungen in den Anlagen I bis III des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) vorzunehmen:

Aufnahme folgender synthetischer Cannabinoide in die Anlage II zu § 1 Abs. 1 BtMG:

- JWH-018 Cyclohexylmethyl-Analogon (NE-CHMIMO)
- 5CI-AKB48 (5C-AKB48)
- 5CI-JWH-018 (JWH 018 N-(5-Chlorpentyl)-Analogon)
- 5F-AMB-PICA (MMB-2201)
- AMB-CHMICA

Aufnahme des folgenden Cathinon-Derivats in die Anlage II zu § 1 Abs. 1 BtMG:

- Alpha-PVT (α -PVT)

Für die nachfolgend genannten Stoffe wird die Aufnahme in die Anlagen I bis III zu § 1 Abs. 1 BtMG von den Sachverständigen derzeit nicht empfohlen. Sie sollen aber bezüglich ihres Auftretens weiter beobachtet und ggf. erneut im Ausschuss beraten werden.

- 5F-MN-24 (5F-NNEI, 5F-NNE1)
- 4-BMC (4-Brommethcathinon, Brephebron, 4-BMAP)
- 5F-NPB-22 (5F-PB-22 Indazol-Analogon)

Anmerkung der Schriftleitung: Der Ausschuss unabhängiger Sachverständiger nach § 1 Abs. 2 des Betäubungsmittelgesetzes berät die Bundesregierung und gibt hierzu fachliche Empfehlungen ab. Mit diesen Ausschussempfehlungen wird den – in jedem Einzelfall erforderlichen – Entscheidungen der Bundesregierung nicht vorgegriffen. Änderungen der Anlagen des Betäubungsmittelgesetzes erfolgen durch Rechtsverordnungen der Bundesregierung, die der Zustimmung des Bundesrates bedürfen.

Trink-Fahr-Versuch von ADAC und Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Angehende Juristen testen Alkohol am Steuer

Trinken und Fahren passen nicht zusammen. Das zeigen die 3.272 Alkoholunfälle in Niedersachsen im Jahr 2015. Und nicht nur die Gesundheit ist in Gefahr, auch der Führerschein ist schnell weg, wenn Autofahrer mit Alkohol am Steuer erwischt werden – und das nicht erst ab 0,5 Promille, sondern bei alkoholtypischen Fahrfehlern schon ab einem Promillewert von 0,3. Trotzdem haben Aufrufe und Appelle, nur nüchtern zu fahren, oft nicht die gewünschte Wirkung auf die Autofahrer – anders ist es mit praktischen Erfahrungen, die eine nachhaltige Wirkung haben. Darum hat der ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt ein spezielles Fahrtraining entwickelt, bei dem die Teilnehmer im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“, welchen Einfluss Alkohol auf ihr Verhalten im Straßenverkehr und auf das Beherrschen ihres Fahrzeuges hat.

Einen solchen rund achtstündigen Trink-Fahr-Versuch hat der ADAC jetzt gemeinsam mit dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) im Fahrsicherheitszentrum Hannover-Messe durchgeführt. Bei der Auftaktveranstaltung haben zehn Referendare der Staatsanwaltschaften Hannover und Hildesheim das spezielle Fahrtraining absolviert und damit wichtige Erfahrungen gesammelt, die ihnen für ihre spätere Beratung und Urteilsfindung zum Thema Alkohol im Straßenverkehr von Nutzen sein werden.

Der Tag begann mit einigen Grundübungen aus dem ADAC-Sicherheitstraining sowie einem Parcours mit Reaktionstest im nüchternen Zustand. Anschließend tranken die Teilnehmer sich unter Beobachtung an einen Atemalkoholwert von etwa 0,5 Promille heran und fuhren den Parcours noch einmal – zur Sicherheit mit einem Trainer als Beifahrer. Dabei traten teilweise Konzentrations- und Koordinationsschwierigkeiten auf. Die Teilnehmer konnten Hindernisse nur mit Mühe oder gar nicht umfahren und reagierten auf das ausbrechende Fahrzeug falsch – nachhaltige Eindrücke, die sich wohl bei allen auf das künftige Verhalten auswirken werden.

Der ADAC führt diese Praxistests vor allem mit jungen Erwachsenen durch. Nach wie vor ist die Altersgruppe der 18- bis 25-Jährigen viel zu häufig in Unfälle verwickelt und nicht selten sind dabei Alkohol oder Drogen im Spiel. Der Automobilclub verspricht sich von diesem Programm, dass sich die Erkenntnisse nicht nur beim Teilnehmerkreis einprägen, sondern darüber hinaus auch an andere junge Autofahrer weitergegeben werden.

(Pressemitteilung des ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e.V.
und des B.A.D.S. vom 26. April 2016)

B.A.D.S.-Stand auf Präventionstag in Magdeburg

Der Stand des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) auf dem Präventionstag in Magdeburg (vom 6.–7. Juni 2016) wird stark frequentiert. Insbesondere junge Leute nutzen die Angebote des B.A.D.S. Neben dem Fahrsimulator erweckt hauptsächlich die sogenannte T-Wall die Aufmerksamkeit der jungen Leute. Hierbei wird

durch das Aufsetzen einer Brille ein eingeschränkter Blick für den Nutzer simuliert, der nach dem Genuss von Alkohol und Drogen entsteht. Die Funktionswand demonstriert eindrücklich, wie nach dem Genuss von Rauschmitteln die Reaktionsfähigkeit von Menschen nachlässt.

Noch stärker gefordert wird der Besucher am B.A.D.S.-Stand im neuesten Fahrsimulator. Hier läuft vor dem Nutzer auf einem Bildschirm eine virtuelle Fahrt ab, auf die er real mit Gas geben und Bremsen reagieren muss. Einstellungsparameter am Gerät simulieren auch hier die reale Situation im Straßenverkehr.

Komplettiert wird das Angebot des B.A.D.S. durch praktische Demonstrationen wie einem Rauschbrillenparcours, Atemalkoholmessgeräten sowie einer Vielzahl von schriftlichem und bildlichem Material über die Risiken und Folgen von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr.

Die Mitarbeiter des B.A.D.S. informieren die Besucher des Präventionstages an der dekorativen Crash-Bar. Sie wurde als Info-Stand von jungen Künstlern aus Sachsen-Anhalt eigens für den Verein entwickelt. Er besteht aus Originalteilen von Unfallfahrzeugen.

Der Vorsitzende der veranstaltenden B.A.D.S.-Landessektion Sachsen-Anhalt, Dr. WOLFGANG FRANZ, ist von dem Zuspruch der insbesondere jungen Besucher angetan.

„Wie wichtig unsere Präventionsarbeit ist, merken wir hier daran, dass bei vielen Besuchern doch deutliche Wissenslücken etwa bezüglich der relevanten Blutalkoholkonzentrationen und der rechtlichen Folgen von Alkoholfahrten existieren.“ Das betreffe auch Kenntnisse zum Verhältnis von aufgenommener Alkoholmenge und der entsprechenden Blutalkoholkonzentration und den daraus resultierenden Leistungseinschränkungen, so Dr. FRANZ.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 6. Juni 2016)

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2015, Vol. 1–52), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 52/2015

und ebenso Vol. 1–51 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Rechtsprechung

Die mit einem *) bezeichneten Leitsätze sind von der Schriftleitung formuliert worden.

40. Bei der Frage, ob wegen Zeitablaufs von der Verhängung eines Fahrverbots gemäß § 44 StGB abzusehen ist, ist die zwischen der angefochtenen Entscheidung und der Entscheidung des Revisionsgerichts verstrichene Zeit nicht zu berücksichtigen.

Oberlandesgericht Stuttgart,
Beschluss vom 10. März 2016 – 4 Ss 700/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Rottenburg am Neckar hat den Angeklagten am 5. Februar 2015 wegen versuchter Nötigung in Tateinheit mit vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs zu der Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 250 € verurteilt. Dem Angeklagten wurde für die Dauer von drei Monaten verboten, im öffentlichen Straßenverkehr Kraftfahrzeuge aller Art zu führen. Die Berufung des Angeklagten wurde durch Urteil des Landgerichts Tübingen vom 16. Juli 2015 verworfen.

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte Revision eingelegt und sowohl Verfahrensrügen als auch die Sachrüge erhoben. Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Revision des Angeklagten als unzulässig, hilfsweise als unbegründet, höchst hilfsweise mit der Maßgabe als unbegründet zu verwerfen, dass die Verhängung des Fahrverbots entfällt.

Aus den Gründen:

Die Revision des Angeklagten ist zulässig, jedoch unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO. [...]

2. Die Revision ist [...] nicht begründet, da das Urteil des Landgerichts keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten erkennen lässt.

a) Die vom Angeklagten erhobenen Verfahrensrügen sind bereits unzulässig. [...]

b) Auch die erhobene Sachrüge deckt keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf.

aa) Die getroffenen Feststellungen tragen den Schuldspruch wegen versuchter Nötigung gemäß § 240 Abs. 1, 3, §§ 22, 23 Abs. 1 StGB und wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b, Abs. 3 Nr. 1 StGB; die fehlerhafte Beurteilung des Konkurrenzverhältnisses beschwert den Angeklagten nicht. [...]

cc) Schließlich deckt die Sachrüge auch im Rechtsfolgenausspruch keine Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf. Insbesondere ist die Verhängung des Fahrverbots rechtsfehlerfrei erfolgt. In den Urteilsgründen wird ausgeführt, aus welchen Gründen das Gericht die – fakultative – Verhängung eines Fahrverbots für notwendig erachtete. Die Feststellungen im Urteil tragen den Ausspruch eines Fahrverbots nach

§ 44 Abs. 1 Satz 1 StGB (vgl. hierzu auch Thüringer Oberlandesgericht, VRS 112, 351), zumal sogar ein Regelbeispiel gemäß § 44 Abs. 1 Satz 2 StGB vorliegt. Auch berücksichtigt das Urteil das Bestehen einer Wechselwirkung zwischen der Höhe der Hauptstrafe und der Nebenstrafe des Fahrverbots und kommt zu dem Ergebnis, dass der angestrebte (spezialpräventive) Zweck des Fahrverbots nicht durch eine höher bemessene Hauptstrafe erreicht werden kann (vgl. dazu OLG Hamm, StV 2004, 489; OLG Köln, DAR 2005, 697).

Der Verhängung eines Fahrverbots steht im vorliegenden Fall auch nicht der Zeitablauf seit der Tatbegehung entgegen. Zwar kann es grundsätzlich gerechtfertigt sein, von der Verhängung eines Fahrverbotes abzusehen, wenn die Tat lange zurückliegt und der Täter sich in der Zwischenzeit verkehrsgerecht verhalten hat. Denn das Fahrverbot hat nach der gesetzgeberischen Intention in erster Linie eine Erziehungsfunktion. Es ist als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme gedacht und ausgeformt und kann als solche seinen Sinn verloren haben, wenn die zu ahnende Tat lange zurückliegt, die für die lange Verfahrensdauer maßgeblichen Umstände außerhalb des Einflussbereichs des Angeklagten liegen und in der Zwischenzeit kein weiteres Fehlverhalten des Angeklagten im Straßenverkehr festgestellt worden ist. Dabei wird der Sinn des Fahrverbotes nach einer in Rechtsprechung und Literatur erkennbaren Tendenz in Frage gestellt, wenn der zu ahnende Verkehrsverstoß jedenfalls ein Jahr und neun Monate zurückliegt (so insbesondere BGH, wistra 2002, 57; vgl. auch Stree/Kinzig in Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl., § 44 Rn. 15 m. w. N.).

Diese Voraussetzung war zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung vor dem Landgericht am 16. Juli 2015 noch nicht gegeben (Tatzeit: 8. Dezember 2013), weshalb für das Landgericht keine Veranlassung bestanden hat, in den Urteilsgründen die Frage des Absehens von der Verhängung des Fahrverbotes wegen des Zeitablaufs seit der Tat zu erörtern.

Die Zeit zwischen dem angefochtenen Urteil und der Entscheidung des Revisionsgerichts ist bei der Prüfung der Frage, ob wegen Zeitablaufs von der Verhängung eines Fahrverbots abzusehen ist, jedenfalls für das strafrechtliche Fahrverbot gemäß § 44 StGB nicht zu berücksichtigen (anders OLG Hamm, StV 2004, 489, wobei dort das tatrichterliche Urteil mangels Berücksichtigung der Wechselwirkung zwischen Haupt- und Nebenstrafe einen Rechtsfehler enthielt; anders wohl auch Thüringer OLG, VRS 112, 351). Der in der Rechtsprechung zum Fahrverbot gemäß § 25 StVG teilweise vertretene Auffassung, dass in jedem Fall auch der Zeitraum bis zur Entscheidung des

Rechtsbeschwerdegerichts in die Beurteilung einzustellen sei (so OLG Zweibrücken, DAR 2011, 649; KG Berlin, VRS 113, 69; implizit auch OLG Köln, StraFo 2004, 287 und BayObLG, ZfSch 2004, 91; a. A. König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 25 StVG Rn. 24; OLG Oldenburg, NSTZ-RR 2011, 385; OLG Hamm, DAR 2011, 409; OLG Celle, VD 2013, 200), kann jedenfalls für die Nebenstrafe gemäß § 44 StGB nicht gefolgt werden. Denn das Revisionsgericht hat auf die Sachrüge hin lediglich zu prüfen, ob das Urteil des Tatrichters – auch was den Rechtsfolgenausspruch und insbesondere die Verhängung und Begründung eines Fahrverbotes betrifft – Rechtsfehler aufweist. Aufgrund der eingeschränkten Prüfungsmöglichkeiten kann das Revisionsgericht auf der Grundlage der rechtsfehlerfrei getroffenen und daher für das Revisionsgericht bindenden Feststellungen in dem angefochtenen Urteil auch nur für den Zeitraum bis zur letzten tatrichterlichen Verhandlung prüfen, ob der Betroffene nach der abgeurteilten Tat noch in anderer Weise strafrechtlich bzw. straßenverkehrsrechtlich in Erscheinung getreten ist; ihm ist es jedoch verwehrt, hierüber eigene Feststellungen zu treffen (so zum Fahrverbot gemäß § 25 StVG auch Saarländisches Oberlandesgericht, VRS 126, 203).

41. Zu den Darlegungs- und Erörterungsanforderungen im Urteil bei (hier: unechtem Teil-)Freispruch vom Vorwurf einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a [Abs. 1] StVG im Falle angeblich unbewusster Alkoholaufnahme.

Kammergericht Berlin,
Beschluss vom 3. März 2016
– 3 Ws (B) 106/16, 3 Ws (B) 106/16 - 122 Ss 30/16 –

Zum Sachverhalt:

Der Polizeipräsident in B[...] hat mit Bußgeldbescheid vom 20. April 2015 gegen den aufgrund zweier Geschwindigkeitsüberschreitungen vorbelasteten Betroffenen wegen tateinheitlich begangener Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 1 StVG und § 37 Abs. 2 (Nr. 1 Satz 7) StVO i. V. m. § 24 StVG eine Geldbuße von 550 Euro und ein einmonatiges Fahrverbot festgesetzt. Der Betroffene soll, so der Vorwurf des Bußgeldbescheids, mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,35 mg/l rotes Ampellicht missachtet haben. Auf seinen Einspruch hat das Amtsgericht den Betroffenen zu einer Geldbuße von 110 Euro verurteilt und von der Verhängung eines Fahrverbots abgesehen. Es hat ihn lediglich eines „einfachen“ Rotlichtverstoßes für überführt angesehen, nicht aber der Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG. An einer diesbezüglichen Verurteilung hat sich die Bußgeldrichterin gehindert gesehen, weil dem Betroffenen kein Fahrlässigkeitsvorwurf zu machen sei. Sie hat dem Betroffenen geglaubt, er habe in einer Gaststätte ein alkoholfreies Weizenbier bestellt, aber offenbar ein alkoholhaltiges erhalten, und auch vor und während der Fahrt habe er nicht bemerkt, alkoholisiert gewesen zu sein.

Die Rechtsbeschwerde der Amtsanwaltschaft Berlin beanstandet, dass der Betroffene weder wegen eines qualifizierten Rotlichtverstoßes noch wegen der Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG verurteilt worden ist. Auch rügt sie, dass das Amtsgericht den durch die polizeilichen Zeugen bekundeten und im Urteil festgehaltenen Umstand, dass der Betroffene durch ein am Fahrbahnrand stehendes Fahrzeug überrascht war und mit einem Schlenker ausweichen musste, nicht zum Anlass genommen hat, unter dem Gesichtspunkt des § 316 StGB in das Strafverfahren überzuleiten. Schließlich beanstandet die Amtsanwaltschaft, dass das Amtsgericht weder die Wirtsperson noch einen namentlich bekannten Gast als Zeugen vernommen hat. Die zu Ungunsten des Betroffenen eingelegte Rechtsbeschwerde der Amtsanwaltschaft hat mit der Rüge sachlichen Rechts Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Unzulässig ist allerdings die Beanstandung, das Amtsgericht habe weder die Wirtsperson noch den anwesenden Gast des Lokals als Zeugen vernommen. Auch wenn die Amtsanwaltschaft ausdrücklich nur die Verletzung materiellen Rechts rügt, handelt es sich hierbei um eine Aufklärungsrüge. Diese ist nicht in einer § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO genügenden Weise ausgeführt.

2. Dahinstehen kann die Frage, ob sich das Amtsgericht des Unterschieds zwischen der in mg/l gemessenen Atemalkohol- und der üblicherweise in Promille bezeichneten Blutalkoholkonzentration bewusst war. Diesbezügliche Zweifel ergeben sich bereits daraus, dass sowohl bei den Urteilsfeststellungen [...] als auch bei der Beweiswürdigung [...] von einer „Atemalkoholkonzentration von 0,35 Promille“ die Rede ist. Ein derartiger Irrtum wäre von Bedeutung, denn der Atemalkoholwert ist gegenüber dem Blutalkoholwert ein „tatbestandliches Aliud“ (vgl. König in Hentschel/König/Dauer, StVG 43. Aufl., § 24a Rn 16). Und es liegt auf der Hand, dass die Einlassung des Betroffenen, er habe (nur) „ein Weizenbier“ getrunken auf der Grundlage einer mit 0,35 Promille gemessenen Blutalkoholkonzentration glaubhafter wäre als bei einer Atemalkoholkonzentration von 0,35 mg/l.

3. Es kann auch offen bleiben, ob die Beweiswürdigung widersprüchlich ist. Anlass zu dieser Einschätzung könnte geben, dass es in den Urteilsgründen einerseits heißt, die Einlassung des Betroffenen, er sei „davon ausgegangen, ein alkoholfreies Weizen getrunken zu haben“, sei „nicht mit der für eine Verurteilung notwendigen Sicherheit zu widerlegen“ [...]. Andererseits heißt es im Urteil, dass das „Gericht davon überzeugt“ sei, „dass der Betroffene davon ausging, ein alkoholfreies Bier getrunken zu haben“ [...].

4. Jedenfalls leidet das Urteil an einem durchgreifenden Darstellungsmangel. Es gibt zwar die den Fahrlässigkeitsvorwurf in Frage stellende Einlassung des Betroffenen wieder und erörtert sie, unterlässt es aber, auch die gegen den Betroffenen sprechenden Umstände in gleicher Weise darzustellen und zu erörtern (vgl.

BGH NStZ-RR 2002, 338, NStZ 2012, 227; Meyer-Goßner/Schmidt, StPO 58. Aufl., § 267 Rn. 33). Auch enthält das Urteil, obwohl sich der Betroffene umfassend eingelassen hat, keine Angaben zum Zeitpunkt des Trinkenden. Daneben verhält sich das Urteil auch nicht zu weiteren Parametern, die dem Rechtsbeschwerdegericht eine Überprüfung der Beweiswürdigung ermöglichen könnten.

Das Urteil lässt eine kritische Auseinandersetzung mit der Behauptung des Betroffenen vermissen, er habe nur „ein Weizenbier“ getrunken. Einer Erörterung hätte es bedurft, weil die beim Betroffenen um 2.22 Uhr und damit 42 Minuten nach einem von Polizeibeamten beobachteten Rotlichtverstoß gemessene Atemluft eine Alkoholkonzentration von 0,35 mg/l aufwies. Auch wenn sich in der Literatur Angaben über Konversionsfaktoren mit einer Schwankungsbreite in Extremen zwischen 1:0,7 und 1:6,0 finden (vgl. Haffner/Graw, NZV 2009, 209 m. v. N.; Haffner/Detling, Blutalkohol 52, 233) und mithin eine exakte Konvertierung von Atemalkohol in Blutalkohol im wissenschaftlich-arithmetischen Sinn ausgeschlossen ist, so ist die Wahrscheinlichkeit doch sehr hoch, dass eine um 2.22 Uhr entnommene Blutprobe einen deutlich höheren Blutalkoholwert (in Promille) ergeben hätte. Dies gilt umso mehr, als die Urteilsfeststellungen es in zeitlicher und örtlicher Hinsicht als denkbar oder sogar naheliegend erscheinen lassen, dass der Atemalkohol nicht in der Anflutungs-, sondern in der sog. postresorptiven Eliminationsphase gemessen wurde. In diesem Abschnitt steigen die Konversionsfaktoren gegenüber der Trinkphase deutlich an, nämlich auf durchschnittlich etwas über 1:2 (vgl. Haffner/Graw, a. a. O.; Haffner/Detling, a. a. O.: zwischen 1:1,99 und 1:2,33). Auf dieser Grundlage geht auch der Gesetzgeber von einer „normativen Entsprechung“ der Messverfahren im Verhältnis von 1:2 aus. Dabei will er den Betroffenen, dessen Atemalkohol gemessen wird, eher etwas günstiger stellen als jenen, dessen Blut untersucht wird, so dass die (hier nicht gemessene) Blutalkoholkonzentration des Betroffenen, zumal die Trinkphase schon länger abgeschlossen war und ggf. die Phase überwiegender Alkoholelimination begonnen hatte, mit einiger Wahrscheinlichkeit sogar noch über dem verdoppelten Atemalkoholwert gelegen hätte.

Für die hier alleine in den Blick zu nehmende Bestimmung der erforderlichen Darstellungs- und Erörterungstiefe im Urteil ergibt sich daraus, dass eine Orientierung an der – zudem auf empirisch-wissenschaftliche Erkenntnisse zurückgehenden – normativen Wertung des Gesetzgebers zulässig und geboten ist. Danach musste das Amtsgericht die Behauptung des Betroffenen, er habe nur „ein Weizenbier“ getrunken, mit der Möglichkeit abgleichen, dass um 2.22 Uhr eine Blutalkoholkonzentration von ca. 0,7 Promille auf ihn wirkte. Eine Erörterung dieses Umstands lag umso näher, als allein zwischen der Gestellung des Betroffenen und der Messung 42 Minuten lagen. Die vom Betroffenen zuvor besuchte Gastwirtschaft wiederum lag mehr als 15 im innerstädtischen Verkehr zurückzu-

legende Kilometer vom Gestellungsort entfernt, so dass von einem noch deutlich früheren Trinkende auszugehen und gegebenenfalls in Rechnung zu stellen war, dass die mit dem Genuss von 0,5 l Weizenbier aufgenommene Alkoholmenge (ca. 20 g) bereits ganz oder zumindest teilweise abgebaut gewesen wäre.

Zwar bewertet es der nicht sachverständig beratene Senat nicht als Verstoß gegen die Denkgesetze, dass das Amtsgericht dem Betroffenen geglaubt hat, er habe nur „ein Weizenbier“ getrunken, und schon gar nicht ersetzt der Senat die Würdigung der Tatrichterin durch seine eigene. Die im Urteil geschilderten Umstände lassen die Einlassung jedoch als so überprüfungs- und klärungsbedürftig erscheinen, dass es einer vertieften Darstellung und Auseinandersetzung mit den Begleitumständen bedurft hätte. Hinzunehmen wäre die Bewertung des Amtsgerichts gegebenenfalls gewesen, wenn das Urteil ein ausgesprochen leichtes Körpergewicht des Betroffenen mitgeteilt hätte, so dass bereits geringe Mengen Alkohol zu der festgestellten, den Gefahrgrenzwert des § 24a StVG erheblich überschreitenden Alkoholisierung geführt haben könnten. Nach einer überschlägigen Berechnung des Senats und (sogar) unter Außerachtlassung möglichen Abbaus müsste der Betroffene allerdings zur Tatzeit weniger als 40 kg gewogen haben. Unter zusätzlicher Berücksichtigung begonnener Alkoholelimination dürfte die vom Betroffenen angegebene Trinkmenge indes kaum plausibel sein.

5. Daneben ist auch die Beweiswürdigung nicht frei von Rechtsfehlern. Eine einen Rechtsfehler im Sinn des § 79 Abs. 3 OWiG i. V. m. § 337 Abs. 1 StPO darstellende Lücke liegt vor, wenn die Beweiswürdigung wesentliche Feststellungen nicht erörtert (vgl. etwa BGH NStZ-RR 2016, 54) oder nur eine von mehreren gleich naheliegenden Möglichkeiten prüft (vgl. BGH NStZ-RR 2005, 147). Das ist hier der Fall. Der Senat versteht das Urteil so, dass es das Amtsgericht als Indiz für die Glaubhaftigkeit der Behauptung des Betroffenen, er habe eigentlich alkoholfreies Bier trinken wollen, gewertet hat, dass er an Krebs leidet und „seit ca. einem Jahr generell keinen Alkohol“ trinke. Zugleich hat das Amtsgericht dem Betroffenen geglaubt, dass er „vor Fahrtantritt sowie während der Fahrt nicht merkte, dass er unter dem Einfluss alkoholischer Getränke stand“. Es mag entfernt denkbar sein, dass ein seit einem Jahr alkoholabstinent Lebender den zu einer Atemalkoholkonzentration von 0,35 mg/l führenden Alkohol nicht spürt. Jedenfalls müsste das Urteil aber erkennen lassen, dass sich die Richterin der Besonderheit dieses Umstands bewusst war, und es wäre darzulegen gewesen, dass und warum dem Betroffenen gleichwohl geglaubt werden konnte.

Das Urteil war daher aufzuheben und die Sache an das Amtsgericht Tiergarten zurückzuverweisen.

6. Für die erneute Hauptverhandlung weist der Senat auf Folgendes hin:

a) Da § 24a StVG als abstrakte Gefährdungsordnungswidrigkeit wichtige Rechtsgüter wie Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer schützt (vgl. BVerfG NJW 2005, 349 [= BA 2005, 156

mit Anm. Scheffler/Halecker]) und die Gefahren im Straßenverkehr, wo Nachlässigkeiten und Irrtümer zu folgenschweren Unfällen führen, besonders hoch sind, sind auch die Sorgfaltsanforderungen besonders streng (LK-König, StGB 11. Aufl., § 315c Rn. 66). Folgerichtig muss sich ein Kraftfahrer vor Fahrtantritt nicht nur der Verkehrssicherheit seines Fahrzeugs (§ 23 StVO) und seiner Ladung (§ 22 StVO), sondern auch seiner körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit (§ 2 Abs. 1 FeV; § 31 Abs. 1 StVZO; auch §§ 315c, 316 StGB) sicher sein (vgl. Senat Blutalkohol 52, 32).

Sollte das in neuer Hauptverhandlung gegebenenfalls sachverständig beratene Amtsgericht dem Betroffenen erneut glauben, versehentlich Alkohol konsumiert zu haben, wird neben dem bisher ausschließlich in den Blick genommenen Vorwurf der bewussten Fahrlässigkeit zu prüfen sein, ob dem Betroffenen in Bezug auf seine Alkoholisierung unbewusste Fahrlässigkeit zur Last fällt. Das wäre der Fall, wenn er bei der nach den vorgenannten Maßstäben besonders strengen Selbstprüfung zu dem Ergebnis hätte kommen können und müssen, dass er unter der Wirkung von Alkohol stand. Nach einjähriger Alkoholabstinenz dürfte dies bei der festgestellten Atemalkoholkonzentration von 0,35 mg/l nahelegen.

b) Jedenfalls im Fall der Nichterweislichkeit der Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG gebietet die Sachaufklärungspflicht die Beiziehung eines Ampelschaltplans. Dieser wird mit großer Wahrscheinlichkeit ergeben, dass dem Betroffenen ein mit einem Fahrverbot bewehrter qualifizierter Rotlichtverstoß zur Last fällt. Denn ausweislich der Bekundungen des Zeugen R., dem das Amtsgericht im ersten Rechtsgang geglaubt hat, leuchtete das für die Fußgänger geltende Ampellicht bereits grün, als der Betroffene über die Haltlinie fuhr [...].

42. 1. Begründet das Tatgericht seine verschärfte Sanktionsentscheidung für eine fahrlässige Ordnungswidrigkeit nach den §§ 24a Abs. 1 i. V. m. Abs. 3 StVG mit der Annahme eines Wiederholungsfalles im Sinne der §§ 1 Abs. 1 und 2, 3 Abs. 1, 4 Abs. 3 BKatV i. V. m. Nr. 242.1 BKat, kann im Rahmen der nach den §§ 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 267 Abs. 3 Satz 1 StPO gebotenen Zumessungserwägungen auf entsprechende Feststellungen zur Vorahndungssituation des Betroffenen nicht verzichtet werden.

2. Um dem Rechtsbeschwerdegericht die Nachprüfung der Rechtsfolgenentscheidung zu ermöglichen, muss aus den Urteilsgründen deshalb entweder hervorgehen, dass die (rechtskräftige) Vorahndung im Sinne von Nr. 242.1 BKat im (neuen) Tatzeitpunkt im Fahreignungsregister (FAER) bereits eingetragen war oder aber dem Betroffenen vor der neuerlichen Zuwiderhandlung auf andere Weise das Unrecht der (einschlägigen) früheren – wenn auch nur fahrlässig begangenen – Tat, etwa durch positive Kenntnis von der Verfolgung auf-

grund eines ihm zugestellten Bußgeldbescheids, vor Augen geführt worden ist.

Oberlandesgericht Bamberg,
Beschluss vom 25. Februar 2016 – 2 Ss OWi 129/16 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat die Betroffene am 18. 11. 2015 wegen einer am 03. 12. 2014 fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit des Führens eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss gemäß § 24a Abs. 1 i. V. m. § 24a Abs. 3 StVG zu einer Geldbuße von 1.000 € verurteilt und gegen sie ein Fahrverbot von drei Monaten verhängt. In Ziff. I. der Urteilsgründe verweist das Amtsgericht auf eine dem Urteil angeheftete Auskunft aus dem Fahreignungsregister (FAER), aus der sich ergibt, dass die Betroffene rechtskräftig seit 01. 04. 2015 wegen eines am 13. 03. 2014 erfolgten Führens eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines berauschenden Mittels mit einer Geldbuße von 500 € sowie einem mit der Vollstreckungsverleumdung des § 25 Abs. 2a StVG versehenen einmonatigen Fahrverbot vorgeahndet ist. Seine Rechtsfolgenentscheidung hat das Amtsgericht wie folgt begründet:

„Der auch für Gerichte verbindliche Bußgeldkatalog sieht für diese Ordnungswidrigkeit ein Regelbußgeld von 1.000 € und ein Regelfahrverbot von 3 Monaten vor, da das FAER bereits eine Entscheidung nach § 24a Abs. 2 StVG enthält. Gegen die Betroffene wurde mit Bußgeldbescheid eine Geldbuße von 500 € und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt, weil sie am 13. 03. 2014 ein Kraftfahrzeug unter der Wirkung eines berauschenden Mittels führte. Der Bußgeldbescheid wurde am 01. 04. 2014 rechtskräftig. Eine Erhöhung oder andererseits eine Erniedrigung der Geldbuße kam nicht in Betracht, da die vorliegende Tat in ihrer Ausgestaltung weder nach oben oder nach unten von üblichen derartigen Verkehrsverstößen abweicht und sich auch in der Hauptverhandlung keine Hinweise auf eine besonders gute oder schlechte wirtschaftliche Lage der Betroffenen ergeben haben. Die Betroffene verweigerte über ihren Verteidiger Angaben zu ihren wirtschaftlichen Verhältnissen.

Im Einzelfall kann von der Verhängung eines Fahrverbots abgesehen oder eine Verringerung des Fahrverbotszeitraums angenommen werden, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen oder die Anordnung eines Fahrverbots unverhältnismäßig ist. Dieser Möglichkeit, das Fahrverbot zu verringern oder davon abzusehen, ist sich das Gericht bewusst gewesen. Maßgebend dafür, von dieser Möglichkeit vorliegend keinen Gebrauch zu machen war, dass keinerlei außergewöhnliche Umstände in der Hauptverhandlung ersichtlich wurden und das Fahrverbot auch nicht unverhältnismäßig ist, sondern es entspricht neben der Geldbuße der Schuld der Betroffenen. Alleine die Tatsache der Selbständigkeit rechtfertigt ohne weitere Anhaltspunkte keine abweichende Ent-

scheidung. Auch die zurückgelegte Fahrtstrecke von ca. 9 km rechtfertigt keine Verringerung.

Da, wie oben festgestellt, innerhalb von 2 Jahren vor der Ordnungswidrigkeit ein Fahrverbot verhängt wurde, konnte von der Vergünstigung nach § 25 Abs. 2a StVG, den Führerschein erst mit Ablauf von 4 Monaten nach Eintritt der Rechtskraft in amtliche Verwahrung geben zu müssen, keinen Gebrauch gemacht werden. Das Fahrverbot gilt mit Rechtskraft dieser Entscheidung.“

Mit ihrer gegen diese Entscheidung gerichteten Rechtsbeschwerde rügt die Betroffene die Verletzung formellen und materiellen Rechts. Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Rechtsbeschwerde der Betroffenen nach § 349 Abs. 2 StPO als unbegründet zu verwerfen. Die Gegenerklärung der Verteidigung lag dem Senat vor.

Aus den Gründen:

Die statthafte (§ 79 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 OWiG) und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde der Betroffenen hat auf die Sachrüge – zumindest vorläufig – insoweit Erfolg, als der Rechtsfolgenausspruch des angefochtenen Urteils keinen Bestand hat; im Übrigen ist die Rechtsbeschwerde aber unbegründet.

1. Der Schuldspruch weist keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Betroffenen auf (§ 349 Abs. 2 StPO i. V.m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG). [...]

2. Indes hält die Rechtsfolgenentscheidung rechtlicher Überprüfung nicht stand, weil sich die Feststellungen des Amtsgerichts zur Vorahndungslage der Betroffenen gemäß §§ 71 Abs. 1 OWiG i. V.m. § 267 Abs. 3 Satz 1 StPO als lückenhaft und widersprüchlich erweisen und die auf die Annahme eines Wiederholungsfalles im Sinne von Nr. 242.1 BKat gestützte Sanktionsentscheidung nicht tragen (zur Anwendbarkeit des § 267 Abs. 3 Satz 1 StPO im Bußgeldverfahren vgl. Göhler/Seitz OWiG. 16. Aufl. § 71 Rn. 40).

a) Im Ansatz zutreffend geht das Amtsgericht davon aus, dass ein fahrlässiger Verstoß gemäß § 24a Abs. 1 i. V.m. Abs. 3 StVG nach §§ 24a Abs. 4, 25 Abs. 1 Satz 2 StVG i. V.m. §§ 1 Abs. 1 und 2, 3 Abs. 1, 4 Abs. 3 BKatV i. V.m. Nr. 242.1 BKat im Wiederholungsfalle, also bei Eintragung bereits einer Entscheidung nach § 24a StVG, § 316 StGB oder § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB im FAER, im Regelfall mit einer Geldbuße von 1.000 € sowie einem Fahrverbot von drei Monaten zu ahnden ist. Dabei knüpft die Annahme eines Wiederholungsfalles an eine zum Tatzeitpunkt im FAER eingetragene einschlägige Vorahndung an. Dies ergibt sich letztlich aus der übergeordneten Erwägung, dass eine Sanktionsverschärfung regelmäßig dann geboten ist, wenn der in der ganz überwiegenden Anzahl von Fällen nur fahrlässig handelnde Betroffene im Zeitpunkt der neuerlichen Zuwiderhandlung für ihn formell verbindliche, nämlich rechtskräftige Vorwarnungen und die sich hieran anschließenden Ahndungsmaßnahmen missachtet hat. Insoweit hat der Ordnungsgeber einen bestimmten Regelfall herausgenommen und rechtlich verselbstän-

dig; er hat damit aber nicht zum Ausdruck gebracht, dass die Annahme eines (sanktionserhöhenden) Wiederholungsfalles stets die Eintragung der Vorahndung im FAER und damit deren Rechtskraft voraussetzt. Ohnehin sind die Regelsätze der BKatV nur Zumessungsrichtlinien, die den Tatrichter nicht von eigenen Zumessungserwägungen, insbesondere nicht von einer Einzelfallprüfung in Bezug auf die Berechtigung des Katalogsatzes im konkreten Fall entbinden (vgl. Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 43. Aufl. § 24 StVG Rn. 64). Sanktionserhöhend kann sich vielmehr im Einzelfall auch auswirken, dass dem Betroffenen vor der neuerlichen Tat das Unrecht der einschlägigen früheren Tat auf andere Weise vor Augen geführt wurde, etwa dadurch, dass der Betroffene durch die Zustellung eines Bußgeldbescheides positive Kenntnis von der Verfolgung der früheren – wenn auch nur fahrlässig begangenen – Tat erlangt hatte und die hierfür erforderlichen zusätzlichen tatrichterlichen Feststellungen den Schluss zulassen, dass der Betroffene habe sich über den vorausgegangenen Warnappell hinweggesetzt (zur Parallelproblematik bei der Annahme eines beharrlichen Pflichtenvorstoßes vgl. zuletzt OLG Bamberg, Beschluss vom 16.03.2015 – 3 Ss OWi 236/15 = VerkMitt 2015, Nr. 35 = DAR 2015, 392= OLGStStVG § 25 Nr. 59 unter Hinweis auf BayObLG NStZ-RR 1996; OLG Hamm NZV 2000, 53; Burhoff/Deutscher Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren 4. Aufl. Rn. 1595; Hentschel/König/Dauer § 25 StVG Rn. 15, jeweils m. w. N.).

b) Nach Maßgabe dieser Grundsätze tragen die bisherigen Feststellungen des Amtsgerichts die Annahme eines Wiederholungsfalles und die hierauf gestützte Sanktionsentscheidung nicht. Ob zum Zeitpunkt der verfahrensgegenständlichen Tat vom 03.12.2014 eine einschlägige Vorahndung im FAER eingetragen war, ist den Feststellungen des Amtsgerichts schon nicht hinreichend sicher zu entnehmen, da sich aus dem Urteil in Bezug genommenen Auskunft aus dem FAER als Datum der Rechtskraft der Vorahndung der 01.04.2015 ergibt, während im Urteil selbst der 01.04.2014 angegeben ist, was jedoch im Hinblick auf den zugehörigen Tatzeitpunkt am 13.03.2014 auf ein Schreibversehen hindeuten dürfte.

Wäre danach die Vorahndung erst am 01.04.2015 rechtskräftig geworden, so hätten zum Zeitpunkt der verfahrensgegenständlichen Tat keine Eintragungen im FAER vorgelegen. Ob die verhängten Rechtsfolgen gleichwohl Bestand haben können, hängt damit von der Frage ab, ob zum Zeitpunkt der verfahrensgegenständlichen Tat der der Vorahndung zugrundeliegende Bußgeldbescheid bereits erlassen und der Betroffenen auch bekannt war. Insoweit lässt das angefochtene Urteil, das schon nicht den Zeitpunkt des Erlasses des Bußgeldbescheides mitteilt, die erforderlichen Feststellungen vermissen.

43. Zu den Anforderungen an eine als Verfahrenshindernis anzusehende Verfahrensverzögerung

rung im Verfahren betreffend eine Verkehrswidrigkeit.

Oberlandesgericht Rostock,
Beschluss vom 27. Januar 2016 – 21 Ss OWi 2/16 [B] –

Aus den Gründen

I. Die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Rechtsbeschwerderechtferntigung hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Betroffenen ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO i. V. m. § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG). [...]

II. Ergänzend bemerkt der Senat:

1. Soweit der Verteidiger im Schriftsatz vom 18.01.2016 die Auffassung vertritt, das Verfahren sei aufgrund „absoluter Verjährung“ einzustellen, geht dies fehl, da durch den Erlass des Urteils 1. Instanz – auch im Falle der Verwerfung des Einspruchs nach § 74 Abs. 2 OWiG, vgl. Göhler-Gürtler, OWiG, 16. Auflage § 32 Rz. 10 – die Verjährung bis zum Ablauf des Verfahrens gehemmt wird, § 32 Abs. 2 OWiG. Dass bereits vor Erlass des Urteils Verjährung eingetreten sein könnte, ist nicht ersichtlich und wird nicht einmal von der Verteidigung behauptet.

2. Die im Schriftsatz vom 18.01.2016 beantragte Verfahrenseinstellung aufgrund des von der Verteidigung vertretenen Verfahrenshindernisses der überlangen Verfahrensdauer kam nicht in Betracht.

a) Die Verletzung des Beschleunigungsgebots führt – sowohl in Straf- wie in Bußgeldsachen – grundsätzlich nicht zu einem Verfahrenshindernis. Dies hat seinen Grund darin, dass die Tatsache und das Gewicht des Verstoßes nur in einer Gesamtabwägung und mit Blick auf die dem Verfahren zugrundeliegende Beschuldigung und das Maß des Verschuldens bestimmt werden können; diese Feststellung entzieht sich einer allein formellen Betrachtung. Das Bundesverfassungsgericht hat aber schon in seinem grundlegendem Beschluss vom 24. November 1983 (NJW 1984, 967) darauf hingewiesen, die Auffassung, aus einer Verletzung des Beschleunigungsgebots könne in keinem Fall ein Verfahrenshindernis hergeleitet werden, begegne verfassungsrechtlichen Bedenken. Zugleich hat es klargestellt, dass ein unmittelbar aus dem Rechtsstaatsgebot des Grundgesetzes abzuleitendes Verfahrenshindernis allein dann in Betracht komme, wenn in extrem gelagerten Fällen, in welchen das Ausmaß der Verfahrensverzögerung besonders schwer wiegt und die Dauer des Verfahrens zudem mit besonderen Belastungen für den Beschuldigten einhergegangen ist, das Strafverfahrensrecht keine angemessene Möglichkeit zur Verfahrensbeendigung, z. B. durch Anwendung des § 153 StPO, zur Verfügung stellt. Im Beschluss vom 19. April 1993 (NJW 1993, 3254 ff.; vgl. auch BVerfG NJW 1995, 1277, 1278; 2003, 2225 ff.; 2003, 2897, 2898 f.; NStZ 2003, 2228 f.; NStZ-RR 2005, 346, 347, jeweils m. w. N.) hat das Bundesverfassungsgericht ausgeführt, eine rechtsstaatswidrige Verfahrensverzögerung müsse sich, da die Strafe verhältnismäßig sein und in einem gerechten Verhältnis zu dem Verschulden des Täters stehen müsse, bei der Strafzumessung auswirken, wenn sie nicht im Extrem-

bereich zur Einstellung oder zum Vorliegen eines Verfahrenshindernisses führe (vgl. auch Krehl/Eidam NStZ 2006, 1, 9 f.).

Aus rechtsstaatlichen Gründen kann die Verfahrenseinstellung wegen überlanger Verfahrensdauer dann unabweisbar werden, wenn einer außergewöhnlichen, vom Beschuldigten nicht zu vertretenden und auf Versäumnisse der Justiz zurückzuführenden Verfahrensverzögerung, die den Beschuldigten im Lichte der Gesamtdauer des Verfahrens unter Abwägung der Gesamtumstände des Einzelfalls, namentlich des Tatvorwurfs, des Umfangs und der Schwierigkeit des Verfahrensgegenstandes, des festgestellten oder voraussichtlich feststellbaren Schuldumfangs sowie möglicher Belastungen durch das Verfahren, in unverhältnismäßiger Weise belastet, im Rahmen einer Sachentscheidung keinesfalls mehr hinreichend Rechnung getragen werden kann (so etwa bei BGHSt 35, 137 ff.; vgl. auch BGHSt 46, 159, 169 f.; aus der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte vgl. etwa OLG Düsseldorf StV 1995, 400, 401 f.; OLG Schleswig StV 2003, 379 ff.; OLG Stuttgart NStZ 1993, 450; OLG Zweibrücken NStZ 1989, 134; 1995, 49 f.).

Dieselben Grundsätze wie zuvor ausgeführt haben auch dann zu gelten, wenn nach Erlass des tatrichterlichen Urteils das Beschleunigungsgebot in erheblicher Weise verletzt worden ist. Das Revisionsgericht hat den – möglichen – Verstoß auf eine zulässige Revision hin von Amts wegen zu beachten (vgl. zu alledem Beschluss des 1. Strafsenats des OLG Rostock vom 24.03.2010 – 1 Ss 08/10 I 11/10 – juris; Meyer-Goßner-Schmitt, StPO, 58. Aufl. Art. 6 MRK Rn. 9 ff. m. w. N.; BGH NStZ-RR 2005, 320).

b) Eine danach nötige außergewöhnliche, besonders schwer wiegende Verfahrensverzögerung, die die Betroffene in unverhältnismäßiger Weise belastet hätte und auf die nunmehr nur noch durch Verfahrenseinstellung reagiert werden könnte, vermag der Senat indes nicht anzunehmen. Auch wenn der Großteil der Verfahrensschritte von der zeitlichen Abfolge her nicht zu beanstanden ist, ist der Verteidigung aber zuzugestehen, dass die Sache in der Zeit von August 2014 bis August 2015, mithin 1 Jahr lang, beim Amtsgericht nicht gefördert worden ist, ohne dass hierfür ein Anlass ersichtlich wäre. Andererseits sind auch von Seiten der Betroffenen keinerlei Schritte unternommen worden, die Sache voranzubringen, denn sie ist nicht nur unentschuldigt der amtsgerichtlichen Hauptverhandlung vom 22.05.2014 fern geblieben, sondern hat ausweislich des Schriftsatzes vom 28.05.2014 offenbar ihren Verteidiger nicht in die Lage versetzt, einen entschuldigenden Sachverhalt wenigstens vortragen zu können, und diese Einstellung auch nach der richterlichen Bitte in der Verfügung vom 16.07.2014 um nähere Ausführungen zum Wiedereinsetzungsgesuch augenscheinlich nicht geändert. Überdies wäre zu erwarten gewesen, dass die – von April 2010 bis August 2013 in wenigstens weiteren 8 Fällen straßenverkehrsrechtlich in Erscheinung getretene – Betroffene von sich aus gelegentlich bei Gericht nach dem Stand der Dinge fragt, wenn der offene Ausgang der Sache für

sie eine „emotionale Belastung“ dargestellt hätte. Auch dies hat sie bezeichnenderweise über 1 Jahr hinweg nicht getan bzw. vornehmen lassen.

3. Eine etwaige Kompensation der Verzögerung auf der Rechtsfolgenseite (vgl. Beschluss des Senats vom 12.06.2008 – 2 Ss(OWi) 271/06 I 169/06 – juris; OLG Saarbrücken, Beschluss vom 06.05.2014 – Ss (B) 82/12 (59/12 OWi) – juris) kam vorliegend nicht in Betracht.

Da es sich bei einem – wie vorliegend – Verwerfungsurteil nach § 74 Abs. 2 OWiG um ein reines Prozessurteil handelt, welches keine Feststellungen zur Schuld- und Rechtsfolgenfrage enthält, hat sich die rechtliche Überprüfung des Rechtsbeschwerdegerichts im Rahmen der Sachrüge auf das Vorliegen von Verfahrensvoraussetzungen bzw. Verfahrenshindernissen zu beschränken (BGHSt 21, 242; 46, 230), für die vorliegend keine Anhaltspunkte ersichtlich sind. Es ist dem Senat verwehrt, eine inhaltliche Überprüfung der sich aus dem Bußgeldbescheid ergebenden Rechtsfolgen etwa unter dem Aspekt des Absehens von der Verhängung eines Fahrverbotes wegen überlanger Verfahrensdauer vorzunehmen (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 14.01.2009 – 2 Ss OWi 1538/08 – juris).

44. 1. Eine Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft gegen die Gewährung der Viermonatsfrist nach § 25 Abs. 2a StVG ist nicht nach § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG zulässig, weil es sich dabei nicht um die Anordnung einer Nebenfolge nichtvermögensrechtlicher Art handelt.

2. Eine solche isolierte Rechtsbeschwerde ist auch jedenfalls dann nicht nach § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG statthaft, wenn bereits im Bußgeldbescheid eine Viermonatsfrist zugebilligt wurde.

Oberlandesgericht Celle,

Beschluss vom 20. Oktober 2015 – 2 Ss (OWi) 308/15 –

Zum Sachverhalt:

Mit Bußgeldbescheid vom 20.05.2014 wurde gegen den Betroffenen eine Geldbuße in Höhe von 130 € sowie ein Fahrverbot von einem Monat Dauer angeordnet, wobei dem Betroffenen eine Abgabefrist von vier Monaten gemäß § 25 Abs. 2a StVG zugebilligt wurde. Dem Betroffenen wurde zur Last gelegt, am 18.02.2014 um 19:47 Uhr auf der BAB 7 die dort zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h um vorwerfbare 32 km/h überschritten zu haben. Das Fahrverbot beruhte auf § 4 Abs. 2 Satz 2 der Bußgeldkatalogverordnung. Mit dem angefochtenen Urteil vom 02.04.2015 hat das Amtsgericht gegen den Betroffenen wegen fahrlässiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ebenfalls eine Geldbuße von 130 € festgesetzt, ein Fahrverbot von einem Monat Dauer verhängt und ihm eine Abgabefrist von vier Monaten zugebilligt. Aus den Feststellungen ergibt sich jedoch, dass gegen den Betroffenen bereits mit seit dem

09.06.2012 rechtskräftigen Bußgeldbescheid ebenfalls ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat verhängt worden war. Nach den Feststellungen erfolgte die Geschwindigkeitsmessung mit einem Geschwindigkeitsmessgerät ES 3.0, das ordnungsgemäß aufgestellt, geeicht und bedient worden ist.

Gegen dieses Urteil wendet der Betroffene sich mit seiner Rechtsbeschwerde, mit der er einen Darstellungsmangel rügt und bemängelt, dass eine Überprüfung der eingesetzten Software hätte erfolgen müssen.

Die Staatsanwaltschaft beanstandet mit ihrer Rechtsbeschwerde die Zubilligung der Viermonatsfrist gemäß § 25 Abs. 2a StVG.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat beantragt, die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gemäß §§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, 349 Abs. 2 StPO zu verwerfen. Das angefochtene Urteil genüge den Anforderungen an die Darstellung eines standardisierten Messverfahrens in den Urteilsgründen, insbesondere bedürfe es der Angabe der verwendeten Gerätetypen und der konkret verwendeten Softwareversion nicht.

Die Generalstaatsanwaltschaft vertritt die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft und beantragt, das angefochtene Urteil dahingehend abzuändern, dass die Bestimmung der Viermonatsfrist entfalle. Eine solche Rechtsbeschwerde, die auf diesen Punkt beschränkt sei, sei gemäß § 79 Abs. 1 Nr. 2 OWiG statthaft, da auch der Betroffene die unterlassene Anordnung einer Bestimmung nach § 25 Abs. 2a StVG isoliert mit der Rechtsbeschwerde angreifen könne.

Der Betroffene hält die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft bereits für unzulässig.

Aus den Gründen:

1. Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen erweist sich als unbegründet. Der Senat verwirft die Rechtsbeschwerde gemäß §§ 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG, 349 Abs. 2 StPO auf Antrag der Generalstaatsanwaltschaft und unter Hinweis auf die zutreffenden Ausführungen in deren Antrag.

2. Die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft erweist sich gemäß § 79 Abs. 1, § 80 Abs. 1 OWiG als unzulässig, da kein Zulassungsgrund besteht.

Denn die Rechtsbeschwerde bedarf gemäß § 79 Abs. 1 Satz 2 OWiG der Zulassung, da kein Fall von § 79 Abs. 1 Satz 1 OWiG vorliegt.

a) Die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft ist nicht gemäß § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG zulässig. § 79 Abs. 1 Nr. 3 OWiG erfasst grundsätzlich die den Betroffenen begünstigenden Fälle einer Nichtverurteilung oder des Absehens von der Verhängung eines Fahrverbotes. Seinem Wortlaut nach ist diese Regelung hier nicht einschlägig, denn das Amtsgericht hat gerade nicht von der Verhängung eines Fahrverbotes abgesehen. Nach den Gesetzesmaterialien zu dieser Vorschrift könnte jedoch zu erwägen sein, die Vorschrift auch auf den Betroffenen begünstigende Folgeentscheidungen im Zusammenhang mit der Verhängung eines Fahrverbotes zu beziehen, denn durch die Neufassung von § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG sollte „sichergestellt werden, dass alle auf ein Fahrverbot be-

zogenen Entscheidungen der Amtsgerichte trotz der Anhebung des Beschwerdewertes weiterhin der Nachprüfung mit der Rechtsbeschwerde unterliegen“ (BT Drucksache 13/8655, S. 13). Allerdings verlangt § 79 Abs. 1 Nr. 3 OWiG als kumulative Voraussetzung für die Statthaftigkeit einer Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft beim Absehen von der Verhängung eines Fahrverbotes, dass dieses entweder im Bußgeldbescheid festgesetzt oder von der Staatsanwaltschaft beantragt worden war. Diese kumulative Voraussetzung müsste daher auch bei einer Erstreckung auf begünstigende Folgeentscheidungen vorliegen in dem Sinne, dass das Absehen von der Vergünstigung im Bußgeldbescheid oder in der Hauptverhandlung angeordnet oder beantragt worden ist. Beides ist hier hinsichtlich der Viermonatsfrist jedoch nicht der Fall. Insbesondere war bereits im Bußgeldbescheid dem Betroffenen die Viermonatsfrist zugebilligt worden.

b) Auch ein Fall von § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG, wie von der Generalstaatsanwaltschaft angenommen, liegt hier nicht vor. Nach § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG ist eine Rechtsbeschwerde zulässig, wenn eine – und allein darum geht es hier – Nebenfolge nichtvermögensrechtlicher Art angeordnet worden ist. Fraglich ist mithin, ob die Zubilligung der Viermonatsfrist gemäß § 25 Abs. 2a StVG als solche Nebenfolge nichtvermögensrechtlicher Art angesehen werden kann. Dies ist zu verneinen:

Zwar ist es anerkannt, dass die unterlassene Anordnung einer Viermonatsfrist gemäß § 25 Abs. 2a StVG isoliert mit der Rechtsbeschwerde – vom Betroffenen – angefochten werden kann (vgl. dazu OLG Düsseldorf, NSz RR 1999, 61; OLG Jena, VRS 111, 152; Göhler Seitz, § 79, OWiG, 16. Aufl., Rdnr. 9; Burmann/Hess/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl., § 25 Rdnr. 44). Dies gilt jedoch nicht zwangsläufig für den umgekehrten Fall einer isolierten Anfechtung einer unrechtmäßigen Zubilligung dieser Frist durch die Staatsanwaltschaft. Der von der Generalstaatsanwaltschaft herangezogene Grundsatz der Waffengleichheit gilt im Bereich der Zulassung der Rechtsbeschwerde nämlich gerade nicht uneingeschränkt. Aus der Systematik des § 79 Abs. 1 OWiG ergibt sich vielmehr, dass für die Staatsanwaltschaft und den Betroffenen teilweise unterschiedliche Voraussetzungen gelten. Dies wird insbesondere deutlich bei den Nebenfolgen nichtvermögensrechtlicher Art. Diese sind nämlich gemäß § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG in dem Fall, in dem sie angeordnet werden, vom Betroffenen uneingeschränkt anfechtbar. Demgegenüber ist die unterbliebene Anordnung von Nebenfolgen nichtvermögensrechtlicher Art, wenn es sich dabei nicht um ein Fahrverbot handelt, gerade nicht von der Staatsanwaltschaft anfechtbar, sondern nur dann, wenn dies nach der Höhe der Geldbuße zulässig ist (vgl. dazu Rebmann/Roth/Hermann, OWiG, § 79 Rdnr. 5).

Auch die Auslegung des § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG nach seinem Wortlaut spricht gegen die Statthaftigkeit einer isolierten Anfechtbarkeit der Gewährung der Viermonatsfrist durch die Staatsanwaltschaft.

Bei der Viermonatsfrist handelt es sich nämlich nicht um die Nebenfolge selbst, sondern lediglich um eine Folgeentscheidung hinsichtlich der Nebenfolge „Fahrverbot“. Dies lässt sich vergleichen mit den Zahlungserleichterungen, über die gemäß § 18 OWiG zu entscheiden ist, wenn eine Geldbuße gemäß § 17 OWiG verhängt wird.

Auch der Sinn und Zweck des § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG spricht gegen eine isolierte Anfechtbarkeit einer zugebilligten Viermonatsfrist gemäß § 25 Abs. 2a StVG durch die Staatsanwaltschaft ohne Zulassungsgrund nach § 80 OWiG. Die Beschränkungen der Statthaftigkeit einer Rechtsbeschwerde, wie sie heute noch in § 79 OWiG enthalten sind, gehen auf das OWiG v. 24.05.1968 zurück. In der Gesetzesbegründung heißt es dort zu der bereits damals vorgenommenen Differenzierung zwischen Nebenfolgen vermögensrechtlicher und nichtvermögensrechtlicher Art, dass „die Revision“ bei Nebenfolgen nichtvermögensrechtlicher Art (z. B. der Einziehung des Jagdscheins, der Anordnung des Fahrverbotes) stets zulässig sein soll, weil diese Eingriffe für den Betroffenen meist von erheblicher Bedeutung seien (BT-Drucksache V/1269, S. 100). Der uneingeschränkten Anfechtbarkeit angeordneter Nebenfolgen nach § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 OWiG liegt also die Überlegung zugrunde, dass diese für den Betroffenen meist mit einem erheblichen Eingriff verbunden sind. Aus dieser Begründung ergibt sich eindeutig, dass der Gesetzgeber bei der Formulierung „Nebenfolge angeordnet“ nur solche Nebenfolgen vor Augen hatte, die in Rechte der Betroffenen eingreifen. Dies ist bei der Zubilligung der Viermonatsfrist nach § 25 Abs. 2a StVG gerade nicht der Fall.

Der gesetzlichen Regelung der beschränkten Anfechtbarkeit erstinstanzlicher Ordnungswidrigkeitenentscheidungen insgesamt lag zugrunde, dass die Rechtsmittel grundsätzlich eingeschränkt werden sollten und in Bagatellsachen auf einen mehrstufigen Instanzenzug verzichtet werden sollte (BT-Drucksache V/1269, S. 100). Der Gesetzgeber hat daher Differenzierungen vorgenommen und ist dabei nur für Fälle mit einer gewissen Bedeutung von einer uneingeschränkten Anfechtbarkeit ausgegangen. Solche Fälle sollten u. a. diejenigen sein, mit denen gegen den Betroffenen eine Nebenfolge nichtvermögensrechtlicher Art angeordnet wird. Daraus lässt sich gerade nicht schließen, dass die uneingeschränkte Anfechtbarkeit auch für die Staatsanwaltschaft in solchen Fällen gelten soll, in denen dem Betroffenen eine Begünstigung gewährt wird. Dies entspricht auch der ratio der Neufassung des § 25 Abs. 2a StVG, dem ebenfalls zugrunde lag, dass die Zahl der Einsprüche bzw. Rechtsbehelfe insgesamt verringert werden sollte (vgl. dazu BT-Drucksache 13/8655, S. 13).

c) Die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft wäre hier demnach gemäß § 80 Abs. 1 OWiG nur dann zulässig, wenn einer der dort genannten Zulassungsgründe vorliegen würde. Dies ist indessen nicht der Fall. Die unrechtmäßige Zubilligung der Viermonatsfrist beruht ersichtlich auf einem Fehler im Einzelfall,

hinsichtlich dessen auch keine Wiederholung droht, wie sich aus dem Begleitvermerk der Amtsrichterin ergibt.

(Mitgeteilt vom 2. Senat für Bußgeldsachen des Oberlandesgerichts Celle)

45.1. Zwischen dem unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln und der zeitgleich begangenen Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG liegt verfahrensrechtlich keine Tatidentität im Sinne des § 264 StPO, sondern Realkonkurrenz vor, wenn das Mitsichführen der Betäubungsmittel im Kraftfahrzeug in keinem inneren Zusammenhang bzw. Bedingungszusammenhang mit dem Fahrvorgang steht.

2. Es gibt keinen Erfahrungssatz des Inhalts, dass nur unter Einwirkung von Cannabinoiden stehende Fahrzeugführer auffallend zügig unterwegs sind, auch wenn die Straße nicht sehr breit ist.

3. Zur Verhältnismäßigkeit der Fortdauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis.

Landgericht Gera,

Beschluss vom 25. April 2016 – 9 Qs 123/16 –

Zum Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 23.02.2016 hat das Amtsgericht Pöbneck, Zweigstelle Bad Lobenstein, dem Angeklagten die Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO vorläufig entzogen und die Beschlagnahme des Führerscheines angeordnet, weil er am 13.11.2014 gegen 17.35 Uhr den PKW [...] auf der S[...] Straße in G[...] in fahruntüchtigem Zustand geführt hat, obwohl er infolge vorangegangenen Genusses berauschender Mittel fahruntüchtig war. [...] Gegen den Beschluss des Amtsgerichts Pöbneck, Zweigstelle Bad Lobenstein, vom 23.02.2016 hat der Angeklagte mit Schriftsatz vom 17.03.2016 Beschwerde eingelegt. [...] Mit Verfügung vom 18.03.2016 hat das Amtsgericht der Beschwerde nicht abgeholfen und diese dem Landgericht zur Entscheidung vorgelegt.

Aus den Gründen:

Die Beschwerde ist zulässig und begründet.

Zu Unrecht hat das Amtsgericht dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, da dieser des Fahrens unter Einfluss berauschender Mittel gemäß § 316 Abs. 1 u. 2 StGB hinreichend verdächtig sei.

Die Auffassung der Verteidiger des Angeklagten in seinem Beschwerdeschriftsatz, der Beschluss des Amtsgerichts Pöbneck, Zweigstelle Bad Lobenstein, müsse deshalb aufgehoben werden, weil das Verfahren gegen ihn eingestellt werden müsse, weil ein Strafklageverbrauch eingetreten sei, wird von der Kammer aus folgenden Gesichtspunkten nicht geteilt. Zwischen dem unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln und der zeitgleich begangenen Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG liegt verfahrensrechtlich keine Tatidentität im Sinne des § 264 StPO, sondern Realkon-

kurrenz vor, wenn das Mitsichführen der Betäubungsmittel im Kraftfahrzeug in keinem inneren Zusammenhang bzw. Bedingungszusammenhang mit dem Fahrvorgang steht. Entscheidend ist somit der Zweck der Fahrt des Angeklagten, vgl. BGH Beschluss vom 27.04.2004, Az.: 1 StR 466/03, recherchiert in Juris [= BA 2005, 242]. Danach besteht zwischen beiden Taten – der Rauschat und dem unerlaubten Besitz von Betäubungsmitteln – keine Tateinheit, da sich die objektiven tatbestandlichen Ausführungshandlungen dieser beiden Delikte nicht einmal ansatzweise decken, die bei natürlicher Betrachtungsweise – ungeachtet der zeitlichen Überschneidung bei der Tatbegehung – zwei selbständige auf gesonderten Tatenschlüssen beruhende körperliche Willensbetätigungsakte darstellen. Denn nach der Einlassung des Angeklagten in dem Beschwerdeschriftsatz hat er ca. eine halbe Stunde vor Fahrtantritt mit einer anderen Person THC-haltige Betäubungsmittel konsumiert und danach erst die bei ihm sichergestellten Betäubungsmittel erhalten. Soweit er sich weiter dahingehend einlässt, die Fahrt habe zur Verbringung des sichergestellten Marihuanas von Plauen zu seiner Wohnung in G[...] gedient, ist ihm jedoch entgegenzuhalten, dass die Fahrt zwar dem Ziel der Verbringung/dem Transport gedient haben mag, aber rechtlich anders zu beurteilen ist, als in ausschließlichen „Transport- oder Fluchtfällen“, die allein den Zweck haben, den Drogenbesitz aufrechtzuerhalten bzw. abzusichern. Denn der Angeklagte war hier nicht auf einer solchen „Transport- oder Fluchtfahrt“, sondern hätte seine tatsächliche Sachherrschaft über das Rauschgift auch dann nicht verloren, wenn er nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen hätte, sondern z.B. mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach G[...] gefahren wäre oder sich eines Fahrers bedient hätte. Die Entscheidung des Angeklagten sich selbst in das Fahrzeug zu setzen und dieses zu führen, stellt lediglich eine Entscheidung zur Verlagerung des Besitzes dar, als zwangläufige Begleitfolge der mit dem Kraftfahrzeug bewirkten und bezweckten Ortsveränderung des Angeklagten. Die Mitnahme der Betäubungsmittel bezieht sich auch nicht auf die Fahrtätigkeit als solche, denn sie hat dem Angeklagten insbesondere auch nicht dazu gedient, sich durch den Konsum der Drogen als Genuss- oder Aufputzmittel die Fahrt zu erleichtern. Hat der unter Drogeneinfluss stehende Fahrzeugführer die Betäubungsmittel somit nur beiläufig – wie in [diesem] Fall – bei sich geführt, liegen zwei Taten im strafprozessualen und auch im materiell-rechtlichen Sinne vor, da die objektiven tatbestandlichen Ausführungshandlungen dieser beiden Delikte sich nicht einmal teilweise decken. Es handelt sich um zwei selbständige, auf gesondert gefassten Tatenschlüssen beruhende körperliche Willensbetätigungsakte, vgl. Körner-Patzack BtMG, 7. Auflage, Rn. 277 zu den Vorbemerkungen §§ 29 ff.

Der Tatrichter wird somit zu entscheiden haben, ob der Angeklagte wegen einer Straftat nach § 316 Abs. 1, 2. Alternative (unter Einfluss berauschender Mittel) StGB zu verurteilen ist. Zwar steht fest, dass der Angeklagte unter Einfluss von Cannabinoiden ein

Fahrzeug im öffentlichen Verkehr geführt hat. Ob und inwieweit der Angeklagte jedoch in der Lage gewesen war, das Fahrzeug sicher zu führen, ergibt sich nicht ohne Weiteres aus dem bisherigen Akteninhalt. Eine mit der 1,1 Promillegrenze nach Alkoholgenuß vergleichbare Grenze absoluter Fahruntüchtigkeit nach Cannabiskonsum ist bislang medizinisch-naturwissenschaftlich nicht begründbar. Bei einer Verurteilung nach § 316 Abs. 1, 2. Alternative muss vielmehr ein erkennbares äußeres Verhalten des Fahrzeugführers festgestellt werden, das auf seine durch den Cannabiskonsum hervorgerufene Fahruntüchtigkeit hindeutet. Als solche Ausfallerscheinungen, die durch den Cannabiskonsum zumindest mit verursacht sein müssen, kommen insbesondere in Betracht: eine auffällige, sei es regelwidrige, sei es besonders sorglose und leichtsinnige Fahrweise, ein unbesonnenes Benehmen bei Polizeikontrollen, aber auch ein sonstiges Verhalten, das rauschbedingte Enthemmung und Kritiklosigkeit erkennen lässt, sowie Beeinträchtigungen der Körperbeherrschung, wie z. B. Stolpern und Schwanken beim Gehen, vgl. BGH in BGHSt 31, 42 [= BA 1982, 561]. Bei einer psychotropwirksamen Menge an THC von ca. 36 ng/ml Blut kann daher eine Fahruntüchtigkeit nur bei Hinzutreten rauschbedingter Ausfallerscheinungen angenommen werden, vgl. OLG Düsseldorf, NJW 1994, 2428 f. [= BA 1994, 333]. Ausweislich des toxikologischen Befundberichts vom 10. 12. 2014 [...] hatte der Angeklagte eine THC-Konzentration von 37 ng/ml im Blut. Auch wenn es in der Zusammenfassung des vorgenannten Berichtes heißt, dass die beim Angeklagten festgestellte hohe Konzentration auf einen chronischen Konsum von Cannabis hinweise und daher dessen generelle Fahreignung zu hinterfragen sei, ergibt sich aus dem Feststellungsprotokoll der Polizeibeamten vom 13. 11. 2014 indes keine der vorgenannten Ausfallerscheinungen, die auf den Cannabiskonsum zurückzuführen sind. Allein der Umstand, dass der Angeklagte auf der engen, etwa 3 m breiten Straße durch auffallend zügiges Fahren aufgefallen sei, kann nicht ausschließlich auf den vorhergehenden Cannabiskonsum zurückgeführt werden, denn es gibt keinen Erfahrungssatz des Inhalts, dass nur unter Einwirkung von Cannabinoiden stehende Fahrzeugführer auffallend zügig unterwegs sind, auch wenn die Straße nicht sehr breit ist. Die Feststellung der Fahruntüchtigkeit setzt zwar nicht stets das Vorliegen eines Fahrfehlers voraus, sondern kann sich auch aus dem Zustand und dem Verhalten des Fahrzeugführers bei einer Kontrolle ergeben. Das setzt aber Auffälligkeiten voraus, die sich unmittelbar auf eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit beziehen, z. B. schwerwiegende Einschränkungen der Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit, mangelnde Ansprechbarkeit, Unfähigkeit zu koordinierten Bewegungen, extrem verlangsamte Reaktion. Allgemeine Merkmale des Drogenkonsums reichen hier nicht aus, wie z. B. gerötete Augen, erweiterte Pupillen, „verwaschene Sprache“, verlangsamte oder unsichere Motorik, verzögertes Aufnahmevermögen, schläfriges Erscheinungsbild oder unvermittelte Stimmungsschwankungen, vgl. Fischer StGB, § 316,

Rn. 40 ff. Die von den Polizeibeamten in dem Feststellungsprotokoll vom 13. 11. 2014 festgehaltenen Beobachtungen reichen insoweit nicht aus, um von einer Fahruntüchtigkeit des Angeklagten zweifelsfrei auszugehen. Die Feststellungen des das Blut abnehmenden Arztes in seinem ärztlichen Bericht vom 13. 11. 2014 beruhen auf dessen Beobachtungen um 18.35 Uhr, somit eine Stunde nach den Feststellungen der Polizeibeamten. Ob und in welchem Rahmen diese verwertbar sind, um beim Angeklagten zur Tatzeit (17.35 Uhr) eine Fahruntüchtigkeit anzunehmen, wird der Tatrichter zu entscheiden haben.

Unabhängig davon, ob der Angeklagte im Sinn des § 316 Abs. 1, 2. Alternative StGB hinreichend verdächtig ist, steht bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit der vorläufigen Maßnahme gem. § 111a StPO im Rahmen einer Gesamtschau aller zu berücksichtigenden Umstände der Zeitablauf von mehr als 15 Monaten zwischen Tatbegehung und der Beschlussfassung entgegen. Nach Vorlage des toxikologischen Befundberichts im Dezember 2014 wurde der Schlussbericht durch die Sachbearbeiterin der PI [...] am 28. 05. 2015 [...] gefertigt. Danach erfolgten keine weiteren Ermittlungshandlungen, so dass spätestens ab diesem Zeitpunkt – nach Vorlage an die Staatsanwaltschaft – ein Strafbefehl hätte beantragt werden können. Gründe dafür, warum erst im November 2014 eine Umtragung des Verfahrens [...] durch die zuständige Staatsanwältin verfügt worden ist, ergeben sich nicht aus der Akte. Da der Angeklagten mit dem ihm vorgeworfenen Fehlverhalten seit mehr als einem Jahr unbeanstandet am Straßenverkehr teilgenommen hat und auch bis zur vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nicht mehr nachteilig aufgefallen ist, sind keine dringenden Gründe mehr vorhanden, dass ihm die Fahrerlaubnis endgültig entzogen wird, vgl. LG Mannheim, ZfS 2003, 208. Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis stellt sich damit auch als unverhältnismäßig dar, vgl. OLG Hamm, VRS 102, 56 ff. [= BA 2002, 222].

Die vom Verteidiger des Angeklagten beantragte Herausgabe der Fahrerlaubnis geht in Leere, da eine solche ausweislich der Mitteilung der PI [...] vom 21. 03. 2016 anlässlich der am 18. 03. 2016 erfolgten Durchsuchung nicht aufgefunden und nicht beschlagnahmt werden konnte.

46. Die Tatsachen, auf die die Behörde ihre Zweifel an der Kraftfahreignung stützt, sind in der Anordnung, ein ärztliches Gutachten beizubringen, substantiiert darzulegen. Eine Anordnung auf einen bloßen Verdacht hin, sozusagen „ins Blaue hinein“, ist nicht zulässig.

Oberverwaltungsgericht des Saarlandes,
Beschluss vom 14. Juni 2016 – 1 B 133/16 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde gegen den [...] Beschluss des Verwaltungsgerichts ist zulässig und begründet. [...]

In der Rechtsprechung ist seit langem geklärt, dass die Fahrerlaubnisbehörde aus der Weigerung eines Fahrerlaubnisinhabers, sich auf Fahreignung untersuchen zu lassen, bzw. aus der nicht fristgerechten Beibringung eines geforderten Eignungsgutachtens nur dann nach § 11 Abs. 8 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen darf, wenn die Anordnung der Untersuchung formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist.

Die verfahrensgegenständliche Anordnung vom 02.12.2015, ein ärztliches Gutachten beizubringen, ist auf § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV gestützt. Die Vorschrift setzt voraus, dass Tatsachen die Annahme begründen, dass Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes eingenommen werden. Nach § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV hat die Behörde dem Betroffenen in der Gutachtenanforderung die Gründe für die Zweifel an seiner Fahreignung mitzuteilen. Erforderlich ist eine substantiierte Darlegung unter Angabe der Tatsachen, auf denen die Eignungszweifel beruhen. An die Begründung der Eignungszweifel sind strenge Anforderungen zu stellen, denn die Gutachteraufforderung ist nicht selbständig anfechtbar, weswegen dem Betroffenen – mit Blick auf die in § 11 Abs. 8 FeV vorgesehenen rechtlichen Konsequenzen – die Möglichkeit gegeben werden muss, sich frühzeitig Klarheit darüber zu verschaffen, ob die Anordnung rechtmäßig ist. Die Beibringung eines Gutachtens darf nur aufgrund konkreter Tatsachen und nicht auf einen bloßen Verdacht hin „ins Blaue hinein“ verlangt werden. Ob ausreichende Tatsachen vorliegen, ist nach den gesamten Umständen des Einzelfalls zu beurteilen. Diesen Anforderungen wird die Anordnung des Antragsgegners vom 02.12.2015 nicht gerecht.

In den Gründen der Anordnung wird – ohne Angabe eines Aktenzeichens – als Tatsache in den Raum gestellt, dass die Antragstellerin laut einer polizeilichen Mitteilung vom 19.05.2015 unter ihrer Wohnadresse in mindestens drei Fällen via Internet Amphetamin, Marihuana und Ecstasy bestellt hat. Schon dies ist falsch. Denn es heißt in der besagten Mitteilung lediglich, dass die Antragstellerin in einem Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft B-Stadt [...] beschuldigt werde, entsprechende Bestellungen aufgegeben zu haben. Da der Anordnung keine Ablichtung der Mitteilung des Landespolizeipräsidiums beigelegt war, konnte die Antragstellerin die aufgezeigte Diskrepanz zwischen dem Inhalt der Mitteilung und dessen Wiedergabe in der Gutachtenanordnung nicht erkennen und damit nicht nachvollziehen, welche Tatsachen Anlass zu den behaupteten Eignungszweifeln geben könnten.

Selbst den Hinweis des Prozessbevollmächtigten der Antragstellerin vom 15.12.2015, sie sei in dem [...] geführten Strafverfahren durch Urteil des Amtsgerichts B-Stadt vom 21.09.2015 von den nunmehr seitens des Antragsgegners erhobenen Vorwürfen freigesprochen worden, hat der Antragsgegner nicht zum Anlass genommen, sich zunächst selbst Klarheit über den Sachverhalt zu verschaffen, sondern unbeirrt an seiner Anordnung festgehalten, wobei er der Antragstellerin nunmehr „zum besseren Verständnis“ immer-

hin eine Kopie der polizeilichen Mitteilung zur Verfügung gestellt hat.

Eine so begründete Gutachtenanordnung wird weder in formeller Hinsicht den oben aufgezeigten Darlegungserfordernissen des § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV gerecht noch genügt sie den materiell-rechtlichen Anforderungen des § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV, wonach Tatsachen die Annahme eines Konsums sogenannter harter Drogen begründen müssen. Sie erging ohne eigene Erkenntnisse des Antragsgegners zu den Hintergründen und damit der Berechtigung des in der polizeilichen Mitteilung formulierten Verdachts der Einnahme von Betäubungsmitteln. Ihre Aufrechterhaltung basiert auf der Annahme, die Mitteilung des Verdachts, die Antragstellerin habe Betäubungsmittel bestellt, die mangels gegenteiliger Erkenntnisse zum Eigenkonsum bestimmt gewesen sein dürften, stelle sich ungeachtet des – behördlicherseits keiner Überprüfung unterzogenen – Einwands der Antragstellerin, sie sei bereits im Vorfeld der Gutachtenanordnung rechtskräftig vom Tatverdacht freigesprochen worden, als Tatsache im Sinn des § 14 Abs. 1 Satz 1 FeV dar. Eine so begründete Gutachtenanordnung genügt den rechtlichen Anforderungen nicht, muss daher nicht befolgt werden und vermag einer auf § 11 Abs. 8 FeV gestützten Entziehung der Fahrerlaubnis keine Grundlage zu bieten.

Der Senat nimmt vom seinem Bemühen, zur Abrundung der rechtlichen Würdigung mit Blick auf den bereits erwähnten Freispruch und den Vortrag der Antragstellerin, das in der polizeilichen Mitteilung genannte Verfahren [...] sei inzwischen mangels hinreichenden Tatverdachts nach § 170 Abs. 2 StPO eingestellt worden, die entsprechenden Strafakten beizuziehen, Abstand, da deren kurzfristige Überlassung nicht möglich war. Dies ist indes unschädlich. Die Akten lagen dem Verwaltungsgericht vor und aus der zusammenfassenden Wiedergabe im erstinstanzlichen Beschluss und dem erfolgten Freispruch bzw. der Einstellung nach § 170 Abs. 2 StPO ergibt sich, dass zwar Postsendungen mit Betäubungsmitteln, die an die Antragstellerin adressiert waren, abgefangen wurden, der Nachweis, dass sie die entsprechenden Bestellungen aufgegeben hatte, aber nicht geführt werden konnte, was möglicherweise damit im Zusammenhang stehen mag, dass ihr Freund als Konsument von Betäubungsmitteln bekannt sein soll.

Nach derzeitigem Sachstand spricht mithin nichts dafür, dass sich die auf § 11 Abs. 8 FeV gestützte Entziehung der Fahrerlaubnis im Hauptsacheverfahren als rechtmäßig erweisen wird, so dass die Abwägung der privaten Interessen der Antragstellerin gegen das öffentliche Interesse an dem Ausschluss ungeeigneter Kraftfahrer vom motorisierten Verkehr zu Gunsten der Antragstellerin ausgehen muss.

47. *) Für die Wiedererlangung der Fahreignung nach Entziehung der Fahrerlaubnis wegen gelegentlichen Cannabiskonsums und mangelnden

Trennungsvermögens bedarf es neben der nachgewiesenen Drogenabstinenz über eine gewisse Zeitdauer hinaus auch des Nachweises eines stabilen Verhaltens- und Einstellungswandels, insbesondere auch durch die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens.

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,
Beschluss vom 4. April 2016 – 3 B 63/16 –

Aus den Gründen:

Die mit der Beschwerde vorgebrachten Gründe, auf deren Prüfung der Senat im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gemäß § 146 Abs. 4 Sätze 3 und 6 VwGO beschränkt ist, ergeben nicht, dass es das Verwaltungsgericht zu Unrecht abgelehnt hat, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 15. Januar 2016 wiederherzustellen oder anzuordnen. Mit diesem Bescheid entzog die Antragsgegnerin dem Antragsteller die Fahrerlaubnis der Klassen B, M, L und S [...].

Das Verwaltungsgericht Chemnitz hat die Ablehnung des Antrags auf Gewährung einstweiligen Rechtsschutzes gemäß § 80 Abs. 5 VwGO damit begründet, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis nach summarischer Prüfung rechtmäßig sei. [...] Der Antragsteller sei zum maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung i. S. d. § 11 Abs. 7 FeV fahrungsgeeignet. In seiner Person liege ein Mangel nach § 11 Abs. 2 Satz 2 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 Fahrerlaubnis-Verordnung (künftig: Anlage 4 FeV) vor, der seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließe. In diesem Fall müsse ihm die zuständige Verwaltungsbehörde gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV die Fahrerlaubnis entziehen. Der Antragsteller sei ungeeignet, da er gelegentlich Cannabis konsumiere und nicht zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen von Kraftfahrzeugen trenne. Der bei der Blutprobe des Antragstellers am 29. Mai 2015 gemessene Wert von THC in Höhe von 2,1 ng/ml belege eindeutig einen Verstoß gegen das Trennungsgebot bei der durch die Polizeikontrolle beendeteten Autofahrt. Die Höhe der festgestellten THC-Konzentration liege nämlich über dem Wert von 1 ng/ml, der nach neuester höchststrichterlicher Rechtsprechung noch keine Risikoerhöhung für den Straßenverkehr zur Folge habe. Wegen des Abbauverhaltens von THC habe der Antragsteller zum Zeitpunkt seines Anhaltens durch die Polizei in einem stärkeren Grad unter der akuten Wirkung von Cannabis stehen müssen. Ob er sich der Beeinträchtigung seiner Fahrtauglichkeit bewusst gewesen sei, sei genauso ohne Belang wie, ob er überhaupt gemerkt habe, dass er unter der Wirkung von THC gefahren sei. Bei ihm liege auch gelegentlicher Cannabiskonsum, d. h. mindestens zweimaliger selbständiger Konsum vor, da der bei der Blutentnahme festgestellten Wert von THC-Carbonsäure in Höhe von 100,8 ng/ml für einen gelegentlichen Konsum spreche. Dies folge auch daraus, dass er bei der Begutachtung durch den DEKRA

e. V. D[...] am 28. Oktober 2015 den mehrfachen Konsum seit Januar 2015 eingeräumt habe. Seine Behauptung, er habe die in seinem Blut festgestellten Substanzen mindestens 18 Stunden vor Fahrtritt zu sich genommen, müsse aufgrund der Blutwerte falsch sein. Denn die noch bei der Blutentnahme vorhandene Konzentration von THC und THC-Carbonsäure sei bei dem von ihm angegebenen Konsumverhalten nicht erklärbar. In diesem Fall hätten die festgestellten Blutwerte bei dem medizinisch nachweisbaren Abbauprozess dieser Stoffe im Blut nämlich weit niedriger sein müssen. Besondere persönliche Eigenschaften oder Verhaltensweisen, die den Eignungsmangel hätten kompensieren können, seien nicht ersichtlich und auch nicht geltend gemacht. Er habe bis zum maßgeblichen Zeitpunkt dieser Entscheidung seine Fahrtauglichkeit auch nicht wiedererlangt, da die von ihm beigebrachten vier Drogenscreenings allenfalls einen Abstinenzzeitraum oder eine Konsumpause von etwa vier Monaten belegen würden. Auch fehle es an der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV. Die Nebenentscheidungen seien daher ebenfalls rechtmäßig. Gesichtspunkte, die es gebieten würden, dem Widerspruch des Antragstellers im Wege einer isolierten Interessenabwägung aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, seien nicht erkennbar. Solange Eignungszweifel bestünden, sei der Sofortvollzug zum Schutz von Leib und Leben aufrechtzuerhalten. Auf die vom Antragsteller angeführten beruflichen Gründe komme es daher nicht an.

Dem hält der Antragsteller in seiner Beschwerdebeurteilung [...] entgegen, [...] e]r habe keine anderen Rauschmittel eingenommen und sei davon ausgegangen, dass keinerlei Beeinträchtigungen vorlägen. Hätte er solche Ausfallerscheinungen gehabt, wäre er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht gefahren. Daher habe er zwischen Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr getrennt. Er werde zu Unrecht als gelegentlicher Konsument mit demjenigen gleichgestellt, der abhängig sei. Er habe am Verfahren mitgewirkt. Die Anordnung des Sofortvollzugs sei unverhältnismäßig, weil er „clean“ sei, im zurückliegenden Zeitraum von über acht Monaten sich beanstandungsfrei verhalten habe und keine anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet habe. Er sei kein gelegentlicher Konsument von Cannabis mehr.

Dieses Vorbringen ist nicht geeignet, die verwaltungsgerichtlichen Feststellungen in Frage zu stellen. [...] Auch treffen die verwaltungsgerichtlichen Feststellungen im Hinblick auf die Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen zu. Den ausführlichen Ausführungen des Verwaltungsgerichts im Hinblick auf die gelegentliche Einnahme von Cannabis ist der Antragsteller nicht substantiiert entgegengetreten. Dies gilt auch im Hinblick auf die detaillierten Feststellungen zur Aussagekraft der festgestellten Blutwerte und insbesondere auch zur Schilderung seines Konsumverhaltens seit Januar 2015 anlässlich seiner Begutachtung am 28. Oktober 2015. Sein Hinweis, er nehme angeblich seit dem Vorfall am 29. Mai 2015 kein Cannabis mehr zu sich, richtet sich allein

gegen die Ausführungen des Verwaltungsgerichts zur Wiedererlangung seiner Eignung nach abgeschlossenem Konsum. Allerdings hat sich der Antragsteller nicht mit den diesbezüglichen Erläuterungen des Verwaltungsgerichts befasst, dass es für die Wiedererlangung der Fahreignung neben der nachgewiesenen Drogenabstinenz über eine gewisse Zeitdauer hinaus auch des Nachweises eines stabilen Verhaltens- und Einstellungswandels insbesondere auch durch die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bedarf (SächsOVG, Beschl. v. 28. Oktober 2015 – 3 B 289/15 –, juris Rn. 7 m.w.N.). Auf das Erfordernis einer ergänzenden Begutachtung zur Feststellung der Nachhaltigkeit des Drogenverzichts hat im Übrigen auch die Gutachterin in ihrem Gutachten vom 10. Dezember 2015 hingewiesen. Dass er bisher nicht wieder im Straßenverkehr auffällig geworden ist, kann auch auf die mangelnde Kontrolldichte im Straßenverkehr zurückgeführt werden und ist mithin kein Beleg für eine nachhaltige und dauerhafte Änderung des Konsumverhaltens. Daher reichen – anders als der Antragsteller meint – die von ihm bisher auf Anforderung der Antragsgegnerin eingereichten Drogenscreenings vom 24. Juli sowie 28. August 2015 nicht aus, um von einer Wiedererlangung seiner Fahreignung auszugehen.

Das Verwaltungsgericht hat sein Konsumverhalten auch nicht mit dem eines Drogenabhängigen gleichgestellt, sondern zutreffend danach differenziert, dass die

bei Abhängigkeit vorliegende regelmäßige Einnahme von Cannabis gemäß 9.2.1 Anlage 4 FeV die Fahreignung grundsätzlich ausschließt, während die hier zu bejahende gelegentliche Einnahme dies nach Nr. 9.2.2 Anlage 4 FeV nur dann vermag, wenn der Konsument nicht zwischen dem Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs trennt. Dass Letzteres hier der Fall war, hat das Verwaltungsgericht unter Hinweis auf die bei der Blutentnahme festgestellten Befunde unter Heranziehung der höchstrichterlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urt. v. 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris [= BA 2015, 151] Rn. 35 ff.) ohne weiteres bejahen können. Dabei hat das Gericht auch zutreffend darauf hingewiesen, dass es wegen der von ihm ausführlich beschriebenen Auswirkungen von Cannabis im Straßenverkehr nicht auf die persönliche Einschätzung der Fahreignung ankommt.

Schließlich ist der Antragsteller auch den verwaltungsgerichtlichen Feststellungen nicht substantiiert entgegengetreten, dass bei fortbestehenden Fahreignungszweifeln die gemäß § 80 Abs. 5 VwGO vorzunehmende Interessenabwägung angesichts der erheblichen Gefahr für Leib, Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer selbst dann nicht zugunsten des Betroffenen ausgehen kann, wenn er aus hier nicht weiter dargelegten beruflichen Gründen auf seine Fahrerlaubnis angewiesen wäre (SächsOVG a.a.O. Rn. 8 m.w.N.).



ADAM MICKIEWICZ
UNIVERSITY
IN POZNAŃ

**Wissenschaftliche Tagung zum Thema:
„Betrunkene Autofahrer als Problem des
Strafrechts“**

5. November 2015

Poznań (Polen)



**EUROPA - UNIVERSITÄT
VIADRINA
FRANKFURT (ODER)**

Veranstalter: Adam-Mickiewicz-Universität Poznan (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu) in Kooperation mit der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

Inhaltsverzeichnis

Seite

Teil I: Trunkenheit, Fahrunsicherheit und Schuld im Strafrecht

Die Trunkenheitsfahrt nach dem polnischen Strafrecht

DR. ELZBIETA HRYNIEWICZ-LACH,

Adam-Mickiewicz-Universität Poznan Sup II 4

Die grundlegenden Unterschiede in der Strafbarkeit der Trunkenheitsfahrt nach dem deutschen und polnischen Strafrecht

PROF. DR. MACIEJ MAŁOLEPSZY,

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 9

Absolute und relative Fahrunsicherheit – Trunkenheit ohne Fahrfehler und Fahrfehler ohne Trunkenheit?

PROF. DR. DR. UWE SCHEFFLER,

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 18

Alkohol am Steuer als „Januskopf“ der Schuld

DR. THOMAS BODE,

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 26

Teil II: Täter der Trunkenheit im Verkehr

Der Begriff des Täters als eine Person, die am Straßenverkehr teilnimmt, im Zusammenhang mit Fahrverbot als Strafmittel nach polnischem Recht)*

MGR ŁUKASZ PILARCZYK,

Adam-Mickiewicz-Universität Poznan

Zur Straflosigkeit des betrunkenen Fahrlehrers

PROF. DR. DR. H.C. JAN C. JOERDEN,

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 30

Der betrunkene Autofahrer fährt ungern allein

DR. STEFAN SEITERLE,

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 34

Strafbarkeit Nahestehender des Fahrzeugführers wegen Nichteinschreitens gegen seine Trunkenheitsfahrt

MGR DAVID LIGOCKI,

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 38

Seite

Teil III: Straftat oder Ordnungswidrigkeit der Trunkenheit im Verkehr*Die Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad im deutschen und im polnischen Recht***MGR MICHAŁ GŁUCHOWSKI,**

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 45

*Betrunkene Radfahrer nach polnischem Recht****MGR WOJCIECH MIRON,**

Adam-Mickiewicz-Universität Poznan

Teil IV: Betrunkene Fahrer – Wege zur Bekämpfung des Phänomens*Täter der Trunkenheitsfahrt in kriminologischer Hinsicht****MGR AGATA LANGOWSKA,**

Adam-Mickiewicz-Universität Poznan

*Alkoholwegfahrsperrre als das „Heilmittel“ gegen die Trunkenheitsfahrt***MGR ERYK SOKOŁOWSKI,**

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 54

*Die Einziehung von Kraftfahrzeugen als Sanktion für Trunkenheitsfahrer am Beispiel des polnischen Strafrechts***MGR ALEKSANDRA ŻURAKOWSKA,**

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 61

Teil V: Trunkenheitsfahrt – Strafprozessuale Fragen*Weniger ist mehr? – Zur Abschaffung des Richter-vorbehaltes bei Blutprobenentnahmen***DR. DELA-MADELEINE HALECKER,**

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 67

*Die (Schutz-)Behauptung des Nachtrunks***CAROLA UHLIG,**

Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) Sup II 73

*) Diese Beiträge in polnischer Sprache werden in dem von der Adam-Mickiewicz-Universität Poznan demnächst herausgegebenen Tagungsband publiziert.

ELZBIETA HRYNIEWICZ-LACH

Die Trunkenheitsfahrt nach dem polnischen Strafrecht

Die wichtigsten Änderungen des Strafgesetzbuches von 1997 aus den Jahren 2000–2015

Die vorliegende Einführung in die Problematik der Trunkenheitsfahrt stellt eine Zusammenstellung der wichtigsten Änderungen dar, die in Bezug auf diese Straftat und deren Täter im Laufe der Jahre im Strafgesetzbuch von 1997 erschienen sind. Sie berücksichtigt dabei auch die Begründungen der entsprechenden Gesetzentwürfe. Diese Zusammenstellung enthält nicht alle relevanten Gesetzesänderungen, sondern nur diejenigen, die den mit den Instrumenten des polnischen Strafrechts angegangenen Kampf gegen das Phänomen der Trunkenheitsfahrt in den Jahren 2000–2015 schildern.

1. Die Einführung des Art. 178a in das polnische Strafgesetzbuch von 1997 (Jahr 2000)

Die Trunkenheitsfahrt war im polnischen Recht ursprünglich eine Straftat nach Art. 28 des Gesetzes vom 10.12.1959 über den Kampf gegen Alkoholismus¹⁾, welches durch Art. VI Punkt 10 des Gesetzes vom 20.05.1971 – Einführungsvorschriften zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten – aufgehoben wurde²⁾. Daraufhin war diese Tat eine Ordnungswidrigkeit, auch nach dem Inkrafttreten des Strafgesetzbuches von 1997. Erst durch das Gesetz über die Änderung des Strafgesetzbuches vom 14.04.2000³⁾ wurde sie am 15.12.2000 als Art. 178a in das Strafgesetzbuch eingeführt. Nach dieser Regelung begeht eine Straftat, wer im Trunkenheitszustand⁴⁾ oder unter Einfluss eines anderen Rauschmittels ein Fahrzeug im Land-, Wasser oder Luftverkehr führt. War das Fahrzeug ein Kraftfahrzeug, umfasste die Strafandrohung eine Geldstrafe, eine Freiheitsbeschränkungsstrafe oder eine Freiheitsstrafe von bis zu 2 Jahren (Art. 178a § 1 plStGB). War das Fahrzeug ein anderes als ein Kraftfahrzeug (z. B. ein Fahrrad, eine Pferdekutsche, ein Segelboot, ein Ruderboot oder ein Ballon), bezog sich das Verbot auf das Fahren im Trunkenheitszustand (oder unter Einfluss eines anderen Rauschmittels) nur auf das Fahren auf einer öffentlichen Straße oder innerhalb eines Wohngebiets. Seine Verletzung war in diesem Fall mit einer Geldstrafe, einer Freiheitsbeschränkungsstrafe oder einer Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr zu bestrafen (§ 2). Im Falle der Verurteilung für die soeben genannten Straftaten konnte das Gericht die Veröffentlichung des Urteils anordnen (§ 3)⁵⁾.

Die Einführung dieser Regelung wurde dadurch begründet, dass 100.000 Unterschriften von Bürgern gesammelt worden waren, die sich im Rahmen einer Petition in dieser Sache an den Marschall des Sejms richteten. Ein weiteres Argument wurde darauf gestützt, dass die Trunkenheitsfahrt sehr häufig ausgeübt wurde, also in einem Zustand, der die psychomotorischen Fähigkeiten reduziert und zugleich die Bereitschaft erhöht, Risiken einzugehen. Für eine Kriminalisierung des angeführten Verhaltens sprach auch ein großer Teil der Verkehrsunfälle, die von betrunkenen Tätern verursacht wurden, darunter insbesondere diejenigen Unfälle, die den Tod einer Person zur Folge hatten und eine damit verbundene bedeutende Gefahr für das Leben, die Gesundheit und das Vermögen der Verkehrsteilnehmer darstellten, und das nicht nur im Straßenverkehr. Diese Gefahr sprach aus der Sicht der Verfasser des Gesetzentwurfs bereits für eine Kriminalisierung desjenigen Verhaltens, das schon eine abstrakte Gefahr für die angegebenen Rechtsgüter mit sich bringt. Als unzureichend wurde nämlich der damals noch aktuelle Rechtsstand erkannt, nach dem ein solches Verhalten eine Ordnungswidrigkeit darstellte, und erst das Herbeiführen einer Katastrophe im Verkehr oder eines Unfalls, in dem eine andere Person Körperverletzungen erlitt, die länger als 7 Tage andauerten, eine Straftat darstellte. Nur in solchen Fällen zog der Trunkenheitszustand des Täters gemäß Art. 178 plStGB eine höhere Strafbarkeit nach sich⁶⁾.

¹⁾ Gesetzblatt aus dem Jahre 1959, Nr. 69, Pos. 434.

²⁾ Gesetzblatt aus dem Jahre 1971, Nr. 12, Pos. 115 mit Änderungen.

³⁾ Gesetzblatt aus dem Jahre 2000, Nr. 48, Pos. 548.

⁴⁾ Gemäß Art. 115 § 16 plStGB liegt ein Trunkenheitszustand im Sinne dieses Gesetzbuches vor, wenn: 1) der Blutalkoholgehalt den Wert von 0,5 Promille überschreitet oder zu einer diesen Wert überschreitenden Konzentration führt, oder 2) der Atemalkoholgehalt in 1 dm³ ausgeatmeter Luft einen Wert von 0,25 mg überschreitet oder zu einer diesen Wert überschreitenden Konzentration führt.

⁵⁾ Auf diese Regelung ist kurz danach (ab dem 26.09.2005) verzichtet worden. In der Praxis wird jedoch immer noch die Möglichkeit angewandt, die Veröffentlichung des Urteils in einer bestimmten Weise anzuordnen, wenn das Gericht dies für zweckdienlich erachtet, insbesondere wegen der gesellschaftlichen Wirkung der Verurteilung, sofern das Interesse des Verletzten dadurch nicht beeinträchtigt wird (zur Zeit Art. 43b plStGB).

⁶⁾ Begründung des Gesetzentwurfs, Druckschrift Nr. 1019 i 1298 des Sejms der Republik Polen, III Legislaturperiode (die Druckschriften des Sejms werden auf der Internetseite <http://www.sejm.gov.pl> veröffentlicht).

Im Entwurf zur Änderung des Strafgesetzbuches wurde auch eine obligatorische Anordnung des Verfalls des Fahrzeugs vorgeschlagen, das im Trunkenheitszustand gefahren wurde, oder ein Verfall dessen Wertäquivalents, und zwar zugunsten einer Einrichtung, die Verletzte bei Verkehrsunfällen unterstützt⁷⁾. Dieser Vorschlag wurde schlussendlich nicht angenommen. Mit der Trunkenheitsfahrt wurde dagegen das obligatorische Verbot verbunden, Fahrzeuge in einem Zeitraum von 1 bis 10 Jahren zu führen. Dieses Verbot unterlag nicht der Regelung, nach der die Strafmaßnahme vor Ablauf der angeordneten Frist als ausgeführt anerkannt werden kann. Auch war in diesem Fall eine Geldauflage anzuordnen, und zwar bis zur zehnfachen Höhe des niedrigsten Monatsgehalts (im Laufe der weiteren Änderungen des Strafgesetzbuches wurde diese Obergrenze der Geldauflage auf 60.000 PLN hochgesetzt), ebenfalls zugunsten einer Einrichtung, die Verletzte bei Verkehrsunfällen unterstützt. Ebenso wurde die Strafe für das Führen eines Fahrzeugs trotz Gerichtsverbot verschärft (Art. 244 pStGB).

Durch dieselbe Gesetzesänderung wurde eine Möglichkeit der lebenslangen gerichtlichen Anordnung eines Fahrverbots von Kraftfahrzeugen aller Art in das Strafgesetzbuch eingeführt, sofern der Täter sich während der Begehung eines Unfalls mit Todesfolge oder einer Katastrophe im Verkehr oder der Gefahr ihrer Verursachung die den Tod einer anderen Person oder eine schwere Gesundheitsschädigung zur Folge hatten, in einem Trunkenheitszustand befand (bzw. unter Einfluss eines anderen Rauschmittels stand oder sich vom Ort des Geschehens entfernt hatte). Im Falle einer erneuten Verurteilung aufgrund der soeben genannten Umstände war das lebenslängliche Fahrverbot von Kraftfahrzeugen aller Art obligatorisch anzuordnen (Art. 42 § 3 i 4 pStGB).

2. Weitere Änderungen des Strafgesetzbuches (in den Jahren 2010 und 2013)

Es wurde festgestellt, dass obwohl die Anzahl der im Rauschzustand ein Fahrzeug führenden Fahrer seit der Pönalisierung dieser Handlung verringert wurde, diese jedoch weiterhin bedeutsam geblieben ist, und diese Fahrer immer noch eine große Zahl von Verkehrsunfällen, oft mit Todesfolge, verursachen. Deswegen wurden durch das Gesetz über die Änderung des Strafgesetzbuches, des Strafvollstreckungsgesetzes und des Umweltschutzgesetzes vom 12.02.2010⁸⁾ für den Zeitraum ab dem 01.07.2010 weitere Änderungen eingeführt. Deren Bedarf wurde insbesondere damit begründet, dass „die Verschärfung der Vorschriften in der angegebenen Materie die gewünschte Wirkung aufgrund der Seltenheit ihrer Verwendung nicht hervorgerufen hatten“, was aus Sicht der Verfasser des Gesetzentwurfs eine Verschärfung der bestehenden Vorschriften und eine Erweiterung des Anwendungsbereichs der obligatorischen Regelungen mit sich ziehen sollte⁹⁾.

Art. 178a pStGB, der die Trunkenheitsfahrt betrifft, wurde durch eine Regelung (§ 4) ergänzt, nach welcher die Strafandrohung höher war (von 3 Monaten bis zu 5 Jahren Freiheitsstrafe), wenn der Täter bereits früher für das Führen eines Kraftfahrzeuges im Zustand der Trunkenheit oder unter dem Einfluss von anderen Rauschmitteln (bzw. für einen Unfall oder eine Katastrophe im Verkehr, oder der Gefahr deren Verursachung) rechtskräftig verurteilt worden war oder wenn er im Trunkenheitszustand ein Kraftfahrzeug gefahren hat, obwohl ihm gegenüber ein Fahrverbot verhängt worden war, das im Zusammenhang mit einer Verurteilung für eine Straftat angeordnet worden war. Die Strafe, die gegenüber einem solchen Täter verhängt wurde, konnte grundsätzlich weder zur Bewährung ausgesetzt, noch gemildert werden war. Das früher fakultative lebenslängliche Fahrverbot (Art. 42 § 3 pStGB) war im Falle der Begehung eines Unfalls mit Todesfolge oder einer Katastrophe im Verkehr, die den Tod einer anderen Person oder eine schwere Gesundheitsschädigung zur Folge hatte, begrenzt, wenn sich der Täter in einem Trunkenheitszustand befand (bzw. unter Einfluss eines anderen Rauschmittels stand oder sich vom Ort des Geschehens entfernt hatte). Gleichzeitig wurde es obligatorisch (es sei denn, dass ein besonders begründeter Ausnahmefall vorlag) und konnte nicht vor Ablauf der angeordneten Frist als ausgeführt anerkannt werden (Art. 84 § 2 pStGB¹⁰⁾). Dagegen wurde der Vorschlag nicht angenommen, das Führen von Kraftfahrzeugen aller Art im Fall der erneuten Verurteilung für die Straftat aus Art. 178a § 1 pStGB lebenslänglich zu verbieten.

Im Zuge des Kampfes gegen betrunkene Autofahrer wurde eine gewisse Asymmetrie in Bezug auf Fahrer von Kraftfahrzeugen und Fahrer von sonstigen Fahrzeugen (insbesondere von Fahrrädern) festgestellt. Dazu äußerte sich das Verfassungsgericht [Trybunał Konstytucyjny] im Beschluss von 05.05.2009 (Aktenzeichen: S 2/09), in dem es feststellte, dass Trunkenheitsfahrer von sonstigen Fahrzeugen nach aktueller Rechtslage strengeren straf-

⁷⁾ Begründung des Gesetzentwurfs, Druckschrift Nr. 1019 des Sejms der Republik Polen, III Legislaturperiode.

⁸⁾ Gesetzblatt aus dem Jahre 2010, Nr. 40, Pos. 227.

⁹⁾ Begründung des Gesetzentwurfs, Druckschrift Nr. 2115 des Sejms der Republik Polen, III Legislaturperiode.

¹⁰⁾ Die Änderung dieser Regelung erfolgte erst durch das Gesetz vom 20.02.2015 über die Änderung des Strafgesetzbuches und anderer Gesetzen am 01.07.2015. Sie führte in Art. 84 pStGB einen § 2a ein, wodurch, wenn eine Strafmaßnahme dauerhaft lebenslänglich angeordnet wurde, das Gericht diese als vollstreckt anerkennen konnte, wenn der Verurteilte die Rechtsordnung beachtete und keine Befürchtung der Wiederbegehung von Straftaten besteht, für die die Strafmaßnahme angeordnet wurde, und das Strafmittel mindestens 15 Jahre lang vollzogen wurde. Gehalten wurde dagegen die Unfähigkeit, die Strafe vorzeitig als vollzogen anzuerkennen, wenn das Fahrverbot für 3-15 Jahren aufgrund von Art. 42 § 2 pStGB verhängt wurde, also obligatorisch gegenüber demjenigen Täter, der eine Straftat gegen die Verkehrssicherheit u. a. im Zustand der Trunkenheit begangen hat.

rechtlichen Maßnahmen unterliegen als Trunkenheitsfahrer von Kraftfahrzeugen¹¹⁾). Das Gericht ordnete nämlich gemäß Art. 42 § 2 pStGB das Fahrverbot von Kraftfahrzeugen aller Art oder Kraftfahrzeugen bestimmter Art obligatorisch an, wenn der Täter sich zur Zeit der Begehung der Straftat gegen die Verkehrssicherheit im Trunkenheitszustand befand (bzw. unter Einfluss eines anderen Rauschmittels stand oder sich vom Ort des Geschehens entfernt hatte). Diese Strafmaßnahme wurde damit sowohl gegenüber dem betrunkenen Fahrer von Kraftfahrzeugen als auch gegenüber dem betrunkenen Fahrer von sonstigen Fahrzeugen angeordnet. Nach der zu dieser Zeit aktuellen ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs [Sąd Najwyższy] wurde im letzteren Fall außerdem aufgrund des (fakultativen) Art. 42 § 1 pStGB das Fahrverbot bezüglich dieser sonstigen Art von Fahrzeugen, die von einem trunkenen Fahrer gefahren wurden, angeordnet. Dies führte zu unverhältnismäßig starken Maßnahmen gegenüber dem Täter, der ein anderes Fahrzeug als ein Kraftfahrzeug fuhr und seine Straftat deswegen eine kleinere Gefahr im Verkehr mit sich brachte. Gegenüber diesem Täter wurde nämlich das Fahrverbot in einem größeren Ausmaß angeordnet als beim Fahrer eines Kraftwagens, weil es in diesem Fall beide Arten von Fahrzeugen umfasste. Um die Situation der beiden Tätergruppen auszugleichen, erweiterte das Gesetz über Änderung des Strafgesetzbuches von 25.11.2010¹²⁾ am 25.02.2011 in einem solchen Fall die Zielgruppe des Fahrverbots des Art. 42 § 2 pStGB auf andere Fahrzeuge, und zwar durch Streichung der Worte „Kraft-“ im Wortlaut der Vorschrift. Infolgedessen konnte das obligatorische Fahrverbot an die Art des Fahrzeugs, mit der die Straftat begangen wurde, angepasst werden.

Zur gleichen Zeit begann man die Legitimität der Straftat der Trunkenheitsfahrt (oder unter Einfluss eines anderen Rauschmittels), die mit anderen Fahrzeugen als Kraftfahrzeugen begangen wurden, in Frage zu stellen. Im Entwurf des Gesetzes, das die Regelung des Art. 178a § 2 pStGB abschaffte und ein solches Verhalten als Ordnungswidrigkeit einstuft, wurde darauf hingewiesen, dass – obwohl die Zahl solcher Vorfälle groß war (in einigen Jahren überschritt sie 60.000 Fälle) – eine abstrakte Gefahr der Taten dieser Art (meistens war es die Trunkenheitsfahrt von Radfahrern) viel kleiner ist als bei Kraftfahrzeugen. Diese These basierte auf Verletztenstatistiken. Aus der Berichterstattung „Verkehrsstörungen mit Radfahrern 2008–2011“, die durch die Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen [Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad] vorbereitet wurde, folgte, dass bei Unfällen mit Radfahrern meistens die Radfahrer selbst verletzt wurden. Die Anzahl der anderen verletzten Verkehrsteilnehmer betrug jährlich 50–60 Personen; getötet wurden dagegen 1–2 Personen. Dazu befand sich nur jeder vierzehnte Radfahrer, der an einem Straßenvorfall beteiligt war, unter dem Einfluss von Alkohol (in den Jahren 2006–2011 gab es nur einen Unfall mit Todesfolge, der von einem trunkenen Radfahrer verursacht wurde), wobei ein Teil dieser Ereignisse ohne Verschulden des Radfahrers aufgetreten war. Auf dieser Grundlage wurde angenommen, dass die Kriminalisierung von Trunkenheitsfahrten im Falle des Gebrauchs von anderen Fahrzeugen als Kraftfahrzeugen keinen wirklichen Einfluss auf die Erhöhung der Sicherheit im Verkehr hat. Dies begründet schlecht die Beteiligung der Zeit und Mittel der Strafverfolgungsorgane und Gerichte in Strafverfahren, unter anderen auch wegen der hohen Verfahrenskosten, die von der Staatskasse getragen werden. Es wurde berechnet, dass sich durch das Übertragen von solchen Fällen auf die Kategorie der Ordnungswidrigkeiten jährlich 1,5 Millionen Arbeitsstunden vom Staatsanwälten und 120 Millionen PLN einsparen lassen, und zwar dank des Rückgangs von Freiheitsstrafen¹³⁾. Deswegen wurde Art. 178a § 2 pStGB durch das Gesetz von 27.09.2013 über die Änderung der Strafprozessordnung und anderer Gesetze¹⁴⁾ ab 09.11.2013 aufgehoben.

3. Die letzten Änderungen (des Jahres 2015)

Eine weitere Änderung des Strafgesetzbuches im Bereich der Straftaten gegen die Verkehrssicherheit, die am 18.05.2015 durch das Gesetz vom 20.03.2015 über die Änderung des Strafgesetzbuches und anderer Gesetze¹⁵⁾ eingeführt wurde, wurde damit begründet, dass sie „dem Bedarf für weitere entscheidende und effiziente Maßnahmen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Beseitigung der Trunkenheitsfahrt, entspricht.“ Der Schwerpunkt des Entwurfs lag in einer Erhöhung der belastenden Wirkung der Sanktion für den Täter, nicht aber in einer Verschärfung der Grenzen der Strafgefährdung, was als ineffizient angesehen wurde¹⁶⁾.

¹¹⁾ Sammlung der offiziellen Entscheidungen des Verfassungsgerichts aus dem Jahre 2009, Heft 4A, Pos. 46.

¹²⁾ Gesetzblatt aus dem Jahre 2010, Nr. 17, Pos. 78.

¹³⁾ Begründung des Gesetzentwurfs, Druckschrift Nr. 378 und Nr. 870 des Sejms der Republik Polen, VII Legislaturperiode.

¹⁴⁾ Gesetzblatt der Republik Polen aus dem Jahre 2013, Pos. 1247.

¹⁵⁾ Gesetzblatt der Republik Polen aus dem Jahre 2015, Pos. 541.

¹⁶⁾ Und das obwohl solche Lösungen stets in Entwürfen der Änderung des Art. 178a pStGB vorgeschlagen werden. Siehe Begründung des Gesetzentwurfs von den Abgeordneten der Polnischen Bauernpartei [*Polskie Stronnictwo Ludowe*], Druckschrift Nr. 2182 des Sejms der Republik Polen, VII Legislaturperiode, und Begründung des Gesetzentwurfs von den Abgeordneten der Partei „Prawo i Sprawiedliwość“, Druckschrift Nr. 2169 des Sejms der Republik Polen, VII Legislaturperiode.

Die beabsichtigte Erhöhung der strafrechtlichen Belastung wurde mit einer Verlängerung des Zeitraums verbunden, für den das Fahrverbot für die wegen einer Trunkenheitsfahrt verurteilten Täter angeordnet werden konnte, und mit der Einführung der obligatorischen Anordnung einer Geldbuße.¹⁷⁾ Eine Mindesthöhe von Geldbuße und Geldleistung wurde gesetzlich festgelegt. Es wurde auch eine Kriminalisierung des Führens eines Kraftfahrzeuges ohne Führerschein vorgeschlagen, wenn dieser dem Täter aufgrund einer Entscheidung durch entsprechende Organe entzogen wurde. Unter den außerstrafrechtlichen Maßnahmen wurde die Einführung der Pflicht zum Einbau von Alkoholverwehrrichtungen vorgeschlagen, die bei denjenigen Personen Anwendung finden sollten, die nach dem Ablauf des Zeitraums, für welchen das Fahrverbot wegen einer Trunkenheitsfahrt gerichtlich angeordnet worden war, eine Wiedererlangung ihrer Führerscheine beantragten. Die Alkoholverwehrrichtung sollte in der vorgeschlagenen Form eine mit der Zündung verbundene Einrichtung sein, die von dem Fahrer fordert, dass er sich zwecks Startens des Fahrzeugs einer Atemalkoholkontrolle unterwirft. Wenn der Atemalkoholgehalt in der ausgeatmeten Luft ein zulässiges Niveau überschreitet, blockiert diese Einrichtung die Zündung¹⁸⁾.

Nach dem geänderten Art. 42 § 2 pStGB ist die Anordnung des Verbots, Kraftfahrzeuge aller Art oder Kraftfahrzeuge einer bestimmten Art zu führen, gegenüber (u. a.) dem Täter, der im Zustand der Trunkenheit eine Straftat gegen die Verkehrssicherheit begangen hat, aktuell für einen Zeitraum von 3 bis 15 Jahren (früher von 1 bis 10 Jahren) obligatorisch. Ebenfalls wurde Art. 42 § 3 pStGB durch eine obligatorische gerichtliche Anordnung des lebenslänglichen Fahrverbots von Kraftfahrzeugen aller Art ergänzt, wenn der Täter eine Straftat im Sinne von Art. 178a § 4 pStGB begangen hatte; es sei denn, dass ein besonders begründeter Ausnahmefall vorliegt¹⁹⁾. Außerdem ordnet das Gericht im Fall der Trunkenheitsfahrt obligatorisch eine Geldleistung zugunsten des Fonds für Opfer- und Straffälligenhilfe in Höhe von 5.000 bis 60.000 PLN an; und im Falle der Straftat aus Art. 178a § 4 pStGB in Höhe von 10.000 bis 60.000 PLN (aktuell Art. 43a § 1 i 2 pStGB). Wenn der Täter in solchem Zustand eine Katastrophe im Verkehr verursacht, die Gefahr ihrer Verursachung oder einen Unfall herbeiführt, wird er zu einer Geldbuße in Höhe von 10.000 bis 100.000 PLN zugunsten des Verletzten verpflichtet (Art. 47 § 3 und Art. 48 pStGB). Das Gesetz regelt auch die auf elektronischem Wege erfolgende öffentliche Bekanntmachung des Urteils.

Das oben genannte Gesetz führte einen neuen Typ von Straftat in Art. 180a pStGB ein. Diese begeht, wer im öffentlichen Verkehr, im verkehrsberuhigten Bereich oder im Verkehrsbereich ein Kraftfahrzeug ohne Führerschein führt, wenn dieser ihm aufgrund einer Entscheidung durch entsprechende Organe entzogen wurde. Diese Regelung sollte die Situation des Täters, der ein Kraftfahrzeug ohne Führerschein führt (und dadurch eine Ordnungswidrigkeit begeht) von der Situation desjenigen Täters unterscheiden, der den Führerschein wegen Verursachung einer besonderen Gefahr in der Form einer Trunkenheitsfahrt verloren hatte.²⁰⁾

Auch das vorgeschlagene Instrument der Alkoholverwehrrichtung wurde eingeführt. Und zwar sollte dieses (d.h. der Einbau einer solchen Sperre) bei denjenigen Personen verpflichtend sein, die nach dem Ablauf des Zeitraums, für die das Fahrverbot wegen einer Trunkenheitsfahrt gerichtlich angeordnet wurde, eine Wiedererlangung ihres Führerscheins beantragten. Diese Blockade verhindert den Betrieb des Kraftfahrzeugs, wenn der Atemalkoholgehalt in 1 dm³ ausgeatmeter Luft den Wert von 0,1 mg überschreitet. Da diese Maßnahme nach Ablauf des Fahrverbots angewendet wird und zudem nur, wenn der Täter die Wiedererlangung seines Führerscheins beantragt, wurde die Alkoholverwehrrichtung als Verwaltungs- und nicht eine strafrechtliche Maßnahme geregelt.²¹⁾

In der Begründung des Gesetzentwurfs wurde auch bemerkt, dass – wie die Statistiken es zeigen – bei der Mehrheit der Täter, die im Zustand der Trunkenheit fahren oder die in diesem Zustand Unfälle verursachen, die verhängte Strafe zur Bewährung ausgesetzt wird. Dies ist auch der Fall, wenn es sich um einen Täter einer Straftat aus Art. 178a § 4 pStGB handelt, bei dem die Strafe nur in besonders begründeten Fällen zur Bewährung ausgesetzt werden kann (Art. 69 § 4 pStGB). Nach den Angaben aus dem Jahr 2012 wurden sogar 69 % der Fälle als „besonders begründet“ betrachtet. Das ist nach der Meinung des Verfassers des Entwurfs eine der Erschei-

¹⁷⁾ Seit dem 16.05.2005 war die Geldbuße im Fall der Verurteilung eines Täters, der als Fahrer eines Kraftfahrzeugs eine Katastrophe, die Gefahr der Katastrophe oder einen Unfall im Verkehr verursacht hatte, anzuhängen, sofern er unter Alkoholeinfluss oder unter dem Einfluss eines anderen berauschenden Mittels stand, oder sich vom Unfallort unerlaubt entfernt hatte, und zwar in erster Linie zugunsten einer Einheit, die in Verkehrsunfällen Verletzten Hilfe leistet, und erst später dem Fonds für Opfer- und Straffälligenhilfe fakultativ (Art. 47 § 3 pStGB).

¹⁸⁾ Begründung des Gesetzentwurfs, Druckschrift Nr. 2586 des Sejms der Republik Polen, VII Legislaturperiode.

¹⁹⁾ Also im Fall der erneuten Verurteilung: für das Fahren eines Kraftfahrzeugs im Zustand der Trunkenheit oder unter dem Einfluss von anderen Rauschmitteln oder für das Verursachen einer Katastrophe, einer Gefahr der Katastrophe oder eines Unfalls im solchen Zustand, oder für das Fahren eines Kraftfahrzeugs im Zustand der Trunkenheit oder unter dem Einfluss von anderen Rauschmitteln zur Zeit eines Fahrverbots, das im Zusammenhang mit einer Verurteilung für eine Straftat angeordnet wurde.

²⁰⁾ Begründung des Gesetzentwurfs, Druckschrift Nr. 2586 des Sejms der Republik Polen, VII Legislaturperiode.

²¹⁾ Begründung zum Gesetzentwurf, Druckschrift Nr. 2586 des Sejms der Republik Polen, VII Legislaturperiode.

nungsformen einer großen in der Öffentlichkeit auftretenden Akzeptanz für solche Handlungen, die Straftaten in Verkehr im Zustand der Trunkenheit darstellen, die sich zudem durch fast jede soziale Gruppe zieht. Folgender Vorschlag wurde jedoch nicht angenommen: auf die Möglichkeit der Strafaussetzung zur Bewährung ganz zu verzichten, wenn es sich um einen Täter eines Unfalls mit Todesfolge handelte, der im Zustand der Trunkenheit oder im Zustand des Rausches einer anderen Art begangen wurde. Auch der Vorschlag, einen Verfall von Fahrzeugen einzuführen, wenn der Täter einen Unfall oder eine Katastrophe mit Todesfolge unter Alkoholeinfluss oder unter dem Einfluss von einem anderen berauschenden Mittel verursacht hatte, wurde wieder abgelehnt.²²⁾

4. Zusammenfassung

Die soeben genannten Änderungen des Strafgesetzbuches von 1997 mit Bezug auf die Täter der Trunkenheitsfahrt schildern das Bestreben – seit dem Jahr 2000, also seit dieses Verhalten eine Straftat geworden ist – ein Reaktionsmittel zu finden, welches die Verhinderung von der dadurch verursachten Gefahr für das Leben, die Gesundheit und das Vermögen ermöglichen würde. Es wurde dabei angenommen, dass die Erhöhung des gesetzlichen Rahmens der Strafandrohung, die für ein solches Verhalten vorgesehen ist, ineffektiv wäre und das Gleichgewicht im Strafsystem stören würde, da dadurch die Sanktionen für abstrakte Gefährungsdelikte (Art. 178a plStGB) mit den Sanktionen für die Verletzung derselben Rechtsgüter gleichgesetzt würden.²³⁾

Stattdessen wurden die bestehenden Strafmaßnahmen in einer Weise modifiziert, dass sie erheblich (organisatorisch und finanziell) belastend werden und zudem obligatorisch anzuordnen sind. In letzter Zeit wurde daher der Zeitraum des Fahrverbots für Täter, die zum ersten Mal wegen einer Trunkenheitsfahrt verurteilt worden, verlängert (aktuell von 3 auf 15 Jahre, ohne die Möglichkeit ihrer Anerkennung vor Ablauf der angeordneten Frist). Außerdem wurde das schon bisher vorhandene lebenslängliche Fahrverbot von Kraftfahrzeugen aller oder bestimmter Art für den Fall der erneuten Fahrt im Zustand der Trunkenheit oder zur Zeit eines Fahrverbots, das im Zusammenhang mit der Verurteilung für die Straftat angeordnet wurde, erstreckt (Art. 42 § 3 plStGB in Verbindung mit Art. 178a § 4 plStGB). Auch die bisher vorhandenen, aber jetzt wegen ihrer Höhe viel stärker belastenden finanziellen Sanktionen in Höhe von mindestens 5.000 PLN erstmals und 10.000 PLN im Fall der rückfälligen Trunkenheitsfahrt (Art. 43a § 2 plStGB) sind obligatorisch geworden.²⁴⁾ Die Einsetzung der strafrechtlichen Sanktionen wird durch Verwaltungsmaßnahmen unterstützt (wie die Alkoholverkehrssperre), deren Anwendung wieder durch strafrechtliche Sanktionen gesichert wird (Art. 180a plStGB).

Bei der Verschärfung der Behandlung von Tätern von Trunkenheitsfahrten wurde gleichzeitig die strafrechtliche Haftung der Täter einer Trunkenheitsfahrt mit anderen Fahrzeugen als Kraftfahrzeugen beseitigt (diese Tat ist eine Ordnungswidrigkeit geblieben). Es wurde nämlich festgestellt, dass die Gefährdung, die von einem solchem Verhalten ausgeht (in der Praxis war das in der Regel das Radfahren) deutlich geringer ist als im Falle der Fahrt von Kraftfahrzeugen, sodass eine ähnliche strafrechtliche Reaktion vollkommen inadäquat gewesen wäre.

Die hiermit geschilderten Rechtsetzungskonzepte zeigen, dass der polnische Gesetzgeber zumindest seit dem Jahr 2000 eindeutig dazu entschlossen ist, das Phänomen der betrunkenen Autofahrer (insbesondere derjenigen von Kraftfahrzeugen) zu bekämpfen und die durch sie verursachte Gefährdung zu beseitigen. Bisher waren die angewandten Regelungen nicht besonders effektiv, was in einer Einführung von immer neuen Lösungen resultierte. Die erhoffte Effizienz der neuesten Regelungen, die im Jahr 2015 eingeführt wurden, wird sich erst noch in der Praxis zeigen.

Anschrift der Verfasserin

Dr. Elzbieta Hryniewicz-Lach
Adam-Mickiewicz-Universität Posen
Collegium Juridicum
SW Marcin 90
61-809 Poznan
Email: hryniew@amu.edu.pl

²²⁾ Siehe Begründung zum Gesetzentwurf der Abgeordneten der Partei „Prawo i Sprawiedliwość“, Druckschrift Nr. 2169 des Sejms der Republik Polen, VII Legislaturperiode.

²³⁾ Siehe den Standpunkt des Ministerrates in Bezug auf den Gesetzentwurf der Abgeordneten über die Änderung des Strafgesetzbuches (Druckschrift Nr. 2169 des Sejms der Republik Polen, VII Legislaturperiode) und in Bezug auf den Gesetzentwurf der Abgeordneten über die Änderung des Strafgesetzbuches und anderer Gesetze (Druckschrift Nr. 2182 des Sejms der Republik Polen, VII Legislaturperiode), auf der Internetseite: www.premier.gov.pl.

²⁴⁾ Zum Vergleich sollte angemerkt werden, dass der monatliche Mindestlohn im Jahr 2015 1750 PLN brutto (1286,16 PLN netto) betrug. Das durchschnittliche Monatsgehalt im Unternehmenssektor betrug im Juni 2015 4095,26 PLN brutto (2919,76 PLN netto).

MACIEJ MAŁOLEPSZY

Die grundlegenden Unterschiede in der Strafbarkeit der Trunkenheitsfahrt nach dem deutschen und polnischen Strafrecht

I. Einleitung

Das deutsche und das polnische Strafrecht unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht. Die grundlegenden Unterschiede liegen nicht nur ganz allgemein im Bereich des Sanktionenrechts¹⁾, in der Art und Weise der Formulierung der Vorschriften²⁾ oder in der Form der Auslegung dieser Vorschriften.³⁾ Vielmehr machen diese sich auch im Bereich der Strafbarkeit der Trunkenheitsfahrt bemerkbar. Ich werde versuchen, diese Unterschiede in meinem Referat darzustellen. Angesichts der kurzen Zeit, die mir zur Verfügung steht, muss ich jedoch viele wichtige Aspekte außer Acht lassen. Insbesondere muss ich auf die Darstellung der Strafbarkeit derjenigen Fahrer verzichten, die unter Alkoholeinfluss ein anderes Fahrzeug als ein Kraftfahrzeug geführt haben. Außerdem werde ich die Strafbarkeit derjenigen Autofahrer außer Acht lassen, die das Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss geführt haben und zugleich eine konkrete Gefahr für die Gesundheit oder das Leben eines anderen Menschen verursacht haben. Die Zeit reicht leider auch nicht aus, um die Strafbarkeit derjenigen Autofahrer zu besprechen, die unter Alkoholeinfluss einen Unfall oder eine Katastrophe verursacht haben. Mein Referat wird sich daher nur auf die Strafbarkeit einer einfachen Trunkenheitsfahrt konzentrieren. Ich beginne mit der Darstellung der polnischen Rechtslage.

II. Die Strafbarkeit der Trunkenheitsfahrt nach dem deutschen und dem polnischen Strafrecht

1. Die polnische Rechtslage

Nach polnischem Recht sind bei der strafrechtlichen Bewertung der Trunkenheitsfahrt vor allem zwei Vorschriften relevant. In diesem Zusammenhang ist zunächst Art. 87 § 1 des polnischen Ordnungswidrigkeitengesetzbuches (płOWiG) zu erwähnen.

a) Art. 87 § 1 płOWiG

Diese Vorschrift lautet:

§ 1. Wer sich in einem Zustand befindet, der auf den Konsum von Alkohol oder von einem ähnlich wirkenden Mittel folgt, und dabei ein Kraftfahrzeug im Land-, Wasser- oder Luftverkehr führt, unterliegt einer Haftstrafe oder einer Geldstrafe, die nicht weniger als 50 Zloty beträgt.

Der Begriff „auf den Konsum von Alkohol folgend“ wird in Art. 46 Abs. 2 des Gesetzes vom 26. Oktober 1992 über die Erziehung zur Nüchternheit und über die Bekämpfung des Alkoholismus⁴⁾ definiert. Nach diesem liegt der Zustand, der auf den Alkoholkonsum folgt, dann vor, wenn der Alkoholgehalt im Organismus des betroffenen Menschen die folgenden Werte aufweist oder zu einem dieser Werte führt:

1. einen Blutalkoholgehalt von 0,2 ‰ bis 0,5 ‰ oder
2. ein Gehalt von 0,1 mg bis 0,25 mg Alkohol in 1 dm³ ausgeatmeter Luft.

Die Ordnungswidrigkeit nach Art. 87 § 1 płOWiG kann gemäß Art. 5 płOWiG⁵⁾ sowohl fahrlässig als auch vorsätzlich begangen werden.

¹⁾ Małolepszy, Geldstrafe und bedingte Freiheitsstrafe nach deutschem und polnischem Recht. Rechtshistorische Entwicklung und gegenwärtige Rechtslage im Vergleich, Berlin 2007.

²⁾ Małolepszy, Dimensionen der Rechtsvergleichung: Ermessen des Gerichts, Bonner Rechtsjournal 2/2010, S. 181–185; ders., *Kradzież z włamaniem w polskim i niemieckim prawie karnym* (im Druck).

³⁾ Małolepszy, Rechtsschöpfung durch die höchstrichterliche Rechtsprechung in Deutschland und Polen. Zur Methodik eines Vergleichs der Rechtskulturen beider Länder, in: von Bar, Wudarski (Hrsg.), *Deutschland und Polen in der europäischen Rechtsgemeinschaft*, München 2012, S. 735–752; ders., *Deutsche und polnische Auslegungs- und Argumentationskultur im Strafrecht. Eine vergleichende Analyse der Rechtsprechung von Bundesgerichtshof und Oberstem Gericht*, Berlin 2015.

⁴⁾ Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, Dz.U. 1982 Nr. 35, Pos. 230.

⁵⁾ Art. 5 płOWiG: Eine Ordnungswidrigkeit kann sowohl vorsätzlich als auch fahrlässig begangen werden, es sei denn, das Gesetz sieht eine Verantwortlichkeit nur im Falle einer vorsätzlichen Ordnungswidrigkeit vor.

b) Art. 178a § 1 und § 4 plStGB

Wenn die Blutkonzentration 0,5‰ überschreitet, begeht der Täter nach polnischem Recht keine Ordnungswidrigkeit, sondern eine Straftat im Sinne des Art. 178a plStGB. Diese Vorschrift lautet wie folgt:

§ 1. Wer im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss eines Rauschmittels ein Kraftfahrzeug im Land-, Wasser oder Luftverkehr führt, wird mit Geldstrafe, Freiheitsbeschränkungsstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren bestraft.

(...)

§ 4. Wurde der Täter der in § 1 genannten Tat früher rechtskräftig wegen Führens eines Kraftfahrzeugs im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss eines Rauschmittels oder wegen der in Art. 173, 174, 177 oder Art. 355 § 2 genannten Straftat, die im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss eines Rauschmittels begangen wurde, verurteilt oder hat er die in § 1 genannte Tat in der Zeit, in der gegen ihn ein Verbot des Führens von Kraftfahrzeugen in Zusammenhang mit der Verurteilung wegen einer Straftat verhängt war, begangen, wird er mit Freiheitsstrafe von 3 Monaten bis zu 5 Jahren bestraft.

Nach dem polnischen Recht ist der Trunkenheitszustand gesetzlich bestimmt. Art. 115 § 16 plStGB lautet:

Ein Trunkenheitszustand im Sinne dieses Gesetzbuches liegt vor, wenn:

1) der Blutalkoholgehalt den Wert von 0,5 Promille überschreitet oder zu einer diesen Wert überschreitenden Konzentration führt, oder

2) der Atemalkoholgehalt in einem dm³ der ausgeatmeten Luft einen Wert von 0,25 mg überschreitet oder zu einer diesen Wert überschreitenden Konzentration führt.

Aus der Gegenüberstellung der soeben dargestellten Vorschriften geht hervor, dass die Strafbarkeit der Trunkenheitsfahrt nach polnischem Recht vor allem von der Blutalkoholkonzentration abhängt. Ja nachdem wie hoch sie ist, liegt entweder eine Ordnungswidrigkeit oder eine Straftat vor. Das Gericht braucht in keinem der beiden Fälle die Frage zu erörtern, ob der Täter das Auto trotz der Blutalkoholkonzentration sicher führen konnte oder nicht. Der Vorteil der polnischen Rechtslage beruht darauf, dass sie in ihrer Handhabung relativ einfach ist.

Schließlich ist zu betonen, dass die Straftat nach Art. 178a § 1 plStGB nur vorsätzlich begangen werden kann. Warum der polnische Gesetzgeber bei dieser Straftat keine Fahrlässigkeit vorgesehen hat, bleibt unklar.

2. Die deutsche Rechtslage

In der deutschen Rechtsordnung sind für die Beurteilung der Trunkenheitsfahrt vor allem zwei Vorschriften von Bedeutung: § 24a StVG (Ordnungswidrigkeit) und § 316 StGB (Straftat).

a) § 24a StVG

Ich bespreche zunächst § 24a StVG. Diese Vorschrift lautet:

§ 24a StVG 0,5 Promille-Grenze

(1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 ‰ oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt.

(2) (...)

(3) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.

(4) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu dreitausend Euro geahndet werden.

§ 24a Abs. 1 StVG ist ein abstraktes Gefährdungsdelikt und verbietet das Führen eines Kraftfahrzeuges unter nicht mehr völlig unerheblichem Alkoholeinfluss (0,5 ‰ oder mehr Alkohol im Blut) ohne Rücksicht darauf, ob der Täter noch fahrsicher ist oder ob er Ausfallerscheinungen zeigt.⁶⁾ Wenn der Täter das Fahrzeug infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht sicher führen kann, kommt nicht mehr § 24a Abs. 1 StVG zur Anwendung, sondern § 316 StGB.

b) § 316 StGB

Diese Vorschrift lautet wie folgt:

§ 316 StGB Trunkenheit im Verkehr

(1) Wer im Verkehr (§§ 315 bis 315d) ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in § 315a oder § 315c mit Strafe bedroht ist.

(2) Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer die Tat fahrlässig begeht.

Der Begriff „nicht in der Lage sein, das Fahrzeug sicher zu führen“ ist im Gesetz nicht bestimmt. Nach der herrschenden Meinung liegt Fahrsicherheit vor, „wenn die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrers namentlich infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher Leistungsausfälle so weit herabgesetzt ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Auf-

⁶⁾ OLG Düsseldorf NZV 1993, 405.

treten schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern.“⁷⁾ Die Rechtsprechung unterscheidet dabei zwischen der „absoluten“ und der „relativen“ Fahrunsicherheit.

Die absolute Fahrunsicherheit hängt nicht von der Wirkung des Alkohols im Einzelfall ab, sondern wird beim Erreichen des jeweiligen Grenzwerts unwiderleglich vermutet.⁸⁾ Die Rechtsprechung nimmt für sämtliche Fahrer von Kraftfahrzeugen eine absolute Fahrunsicherheit bei einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,1 ‰ an.⁹⁾

Relative Fahrunsicherheit liegt dagegen vor, wenn die Tatzeit-Blutalkoholkonzentration unter 1,1 ‰ liegt, aber aufgrund zusätzlicher Tatsachen der Nachweis von alkohol- oder rauchmittelbedingter Fahrunsicherheit geführt werden kann.¹⁰⁾ Das bedeutsamste Indiz für die Fahrunsicherheit sind die sog. Ausfallerscheinungen wie z. B. ein nicht verkehrsbedingt veranlasstes Abkommen von der Fahrbahn, zu geringer Abstand beim Überholen, Fahrfehler beim Linksabbiegen, Fahren in Schlangenlinien etc.

Relative Fahrunsicherheit kann üblicherweise bei Erreichen einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 ‰ gegeben sein.¹¹⁾ Unterhalb dieses Richtwerts kann relative Fahrunsicherheit allenfalls bei Auftreten außergewöhnlicher Umstände vorliegen.¹²⁾

Aus der Zusammenstellung der oben dargestellten Vorschriften geht hervor, dass es nach deutschem Recht sehr wichtig ist, ob der Täter das Kraftfahrzeug sicher führen konnte. Wenn der Blutalkoholgehalt den Wert von 0,3 ‰ erreicht, muss geprüft werden, ob der Kraftfahrzeugführer das Auto sicher führen konnte. Wenn die Antwort negativ ausfällt, macht der Täter sich gemäß § 316 StGB strafbar. Wenn er das Kraftfahrzeug sicher führen konnte, bleibt seine Tat ohne Konsequenzen. Erst wenn der Blutalkoholgehalt 0,5 ‰ erreicht, begeht er eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG.

3. Zwischenergebnis

- Im polnischen Rechtssystem ist die Promillegrenze gesetzlich bestimmt. Der deutsche Gesetzgeber hat diese Methode nur im Ordnungswidrigkeitsrecht gewählt. Für das Strafgesetzbuch wird die Promillegrenze von der deutschen Rechtsprechung bestimmt.
- Der polnischen Rechtsordnung sind die Begriffe „absolute“ und „relative“ Fahrunsicherheit unbekannt.
- Nach polnischem Recht ist es auf der Tatbestandsmerkmalebene irrelevant, ob der Täter das Fahrzeug im Trunkenheitszustand sicher führen konnte. Hat der Alkoholgehalt im Blut des Täters die gesetzlich vorgesehenen Grenzen überschritten, macht dieser sich strafbar.
- Das polnische Recht sieht Fahrlässigkeit nur bei Ordnungswidrigkeit des Art. 87 § 1 pLOWiG vor.

III. Sanktionen

Erhebliche Unterschiede liegen auch im Bereich derjenigen Sanktionen vor, die sowohl nach der deutschen als auch nach der polnischen Rechtsordnung gegen Täter von Trunkenheitsfahrten verhängt werden können.

1. Strafen

a) Freiheitsstrafe

Während nach deutschem Recht eine Freiheitsstrafe nur dann zur Anwendung kommen kann, wenn der Täter eine Straftat gemäß § 316 StGB begeht, kann nach polnischem Recht schon wegen einer vorsätzlichen Ordnungswidrigkeit (Art. 87 § 1 pLOWiG) eine Haftstrafe verhängt werden. Die Haftstrafe, die im pLOWiG vorgesehen ist, entspricht von ihrem Wesensgehalt her der Freiheitsstrafe, da dem Täter die Freiheit entzogen wird. Nach Art. 19 pLOWiG dauert eine Haftstrafe 5 bis 30 Tage.

Das polnische Recht ist auch im Bereich seines Strafgesetzbuches wesentlich repressiver. Art. 178a § 1 pStGB sieht eine Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren vor; die Trunkenheit im Verkehr ist nach deutschem Recht gemäß § 316 StGB mit einer Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr bedroht.

⁷⁾BGHSt 13 90, 44 221, BGH NZV 2008, 528, Burmann BHHJJ 24. Aufl. 2016 § 316 RN 21, König LK 12. Aufl. 2008 § 316 RN 11.

⁸⁾Sternberg-Lieben, Hecker S/S 29. Aufl. 2014 § 316 RN 8, König LK § 316 RN 59 m.w.N.

⁹⁾Sternberg-Lieben, Hecker S/S § 316 RN 7, BGHSt 37 89, 44 219, BGH DAR 2007, 272, Bay ObLG NZV 1996, 75, OLG Köln NZV 1995, 454, Burmann BHHJ § 316 RN 22, Fischer 63. Aufl. 2016 § 316 RN 25, König LK § 316 RN 67 ff.

¹⁰⁾BGHSt 31 44, Fischer § 316 RN 14.

¹¹⁾Sternberg-Lieben, Hecker S/S § 316 RN 12, König LK § 316 RN 93 m.w.N.

¹²⁾Sternberg-Lieben, Hecker S/S § 316 RN 12, Bay ObLG StVE Nr. 94, OLG Saarbrücken NStZ-RR 2000, 13, Janker NZV 2001, 200, König LK § 316 RN 93 ff.; grds. abl. OLG Köln NZV 1989, 358, Wolters SK § 316 RN 28, Zieschang NK 4. Aufl. 2013 § 316 RN 29.

b) Geldbuße/Geldstrafe

Die Geldbuße/Geldstrafe¹³⁾ kann nach den Vorschriften beider Rechtsordnungen sowohl wegen einer Ordnungswidrigkeit als auch wegen einer Straftat verhängt werden. Der erste Unterschied liegt in der Höhe der Geldbuße bzw. der Geldstrafe. Die Ordnungswidrigkeit des § 24a StVG kann mit einer Geldbuße von bis zu 3.000 Euro geahndet werden. Nach polnischem Recht kann im Falle der Begehung der Ordnungswidrigkeit nach Art. 87 OwiG eine Geldstrafe bis zu 5.000 PLN (ca. 1.250 Euro) verhängt werden.

Auch im Falle der Begehung einer Straftat kann nach dem deutschen Recht eine wesentlich höhere Geldstrafe verhängt werden. Nach den Vorschriften beider Rechtsordnungen wird die Geldstrafe auf der Grundlage eines Tagessatzsystems verhängt. Die Anzahl der Tagesätze (PL: 10–540; DE: 5–360) und die Höhe eines Tagessatzes (PL: 10–2.000 PLN; DE: 1–30.000 EUR!!!) sind jedoch in beiden Rechtsordnungen unterschiedlich. Die höchste Geldstrafe kann nach dem polnischen StGB 1.080.000 PLN (ca. 270.000 EUR) betragen, nach dem deutschen StGB 10.800.000 EUR.

Der zweite Unterschied liegt im bei Ordnungswidrigkeiten einschlägigen Verfahren. Nach dem polnischen Recht muss jeder Fall des Art. 87 § 1 pLOWiG vor dem Gericht entschieden werden. Das polnische Gesetz über das Verfahren in Ordnungswidrigkeiten¹⁴⁾ schließt in seinem Art. 96 § 2 das vereinfachte Verfahren (sog. postępowanie mandatowe) bei Begehung der Ordnungswidrigkeit nach Art. 87 § 1 pLOWiG aus, da ein Fahrverbot in diesem Fall obligatorisch angeordnet werden muss.

Dagegen kann nach dem deutschen Recht die Geldbuße wegen Begehung der Ordnungswidrigkeit des § 24a StVG im Verwaltungsverfahren verhängt werden. Die maßgebende Bußgeldkatalog-Verordnung¹⁵⁾ sieht folgende Geldbußen vor:

Verstoß: Alkohol am Steuer	Bußgeld (€)
Fahren mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 – 1,09 ‰	500,-
– bei Eintrag eines vorherigen Verstoßes	1.000,-
– bei Eintrag zweier vorheriger Verstöße	1.500,-
Wenn besondere Umstände vorliegen, kann man von diesen Geldbußen abweichen.	

c) Freiheitsbeschränkungsstrafe

Das polnische StGB sieht eine Strafe vor, die dem deutschen Recht unbekannt ist, und zwar die Freiheitsbeschränkungsstrafe.¹⁶⁾ Diese Strafe kann auch gegen Täter von Trunkenheitsfahrten nach Art. 178a § 1 pStGB verhängt werden. Die Freiheitsbeschränkungsstrafe ist in Art. 34 pStGB geregelt.

§ 1. Wenn das Gesetz nichts anderes bestimmt, beträgt die Freiheitsbeschränkungsstrafe mindestens einen Monat und höchstens 2 Jahre; sie wird in Monaten und Jahren verhängt.

1a. Die Freiheitsbeschränkungsstrafe beruht auf:

- 1) der Pflicht, unentgeltliche, kontrollierte Arbeit für gemeinnützige Zwecke zu verrichten,
- 2) der Pflicht, am ständigen Aufenthaltsort oder an einem anderen bestimmten Ort zu verbleiben, während dabei die elektronische Aufsicht angewendet wird,
- 3) der Pflicht, von der in Art. 72 § 1 Pkt. 4 bis 7a die Rede ist,
- 4) einer Aufrechnung von 10 % bis 25 % des Monatsgehalts mit einem durch das Gericht bestimmten gemeinnützigen Zweck.

§ 1b. Die Pflichten und die Aufrechnung, von denen in § 1a die Rede ist, können gemeinsam oder einzeln verhängt werden.

§ 2. Während der Verbüßung der Freiheitsbeschränkungsstrafe werden dem Verurteilten die folgenden Pflichten auferlegt:

- 1) er darf seinen ständigen Aufenthaltsort nicht ohne die Zustimmung des Gerichts ändern,
- 2) *außer Kraft*
- 3) er ist in der Pflicht, Erklärungen über den Ablauf der Verbüßung seiner Freiheitsbeschränkungsstrafe zu tätigen.

§ 3. Verhängt das Gericht eine Freiheitsbeschränkungsstrafe, kann das Gericht eine nach Art. 39 Pkt. 7 bestimmte Geldleistung verhängen oder die Pflichten, von denen in Art. 72 § 1 Pkt. 2 und 3 die Rede ist.

¹³⁾ In Deutschland kann die Geldbuße bei einer Ordnungswidrigkeit und die Geldstrafe bei einer Straftat verhängt werden. In Polen kann die Geldstrafe sowohl bei einer Ordnungswidrigkeit als auch bei einer Straftat verhängt werden.

¹⁴⁾ Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, Dz.U. 2013 Pos. 395.

¹⁵⁾ Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung-BKATV).

¹⁶⁾ Kritisch zu der Reform der Freiheitsbeschränkungsstrafe im polnischen Rechtssystem siehe: Małolepszy, Die revolutionäre Reform des polnischen Strafzumessungsrechts und ihre möglichen Auswirkungen auf die Sanktionierung der Eigentumskriminalität, MSchrKrim 2/2015, S. 147–159.

Aus dem Inhalt dieser Vorschrift geht hervor, dass die Trunkenheitsfahrt im polnischen Rechtssystem mit einer gemeinnützigen Arbeit oder mit einer elektronischen Fußfessel sanktioniert werden kann.¹⁷⁾

2. Nebenstrafen/Strafmaßnahmen

a) Fahrverbot

In Polen kann gegen den Täter einer Trunkenheitsfahrt sowohl auf der Grundlage des pLOWiG (Art. 29) als auch auf der Grundlage des plStGB (Art. 42 § 2 und § 4) ein Fahrverbot verhängt werden. Die maßgeblichen Vorschriften lauten:

Art. 29 pLOWiG

§ 1 Das Verbot der Führung von Fahrzeugen wird in Monaten oder Jahren verhängt, und zwar für einen Zeitraum von 6 Monaten bis zu 3 Jahren.

§ 2. Wird ein Fahrverbot verhängt, so wird auch die Art des Fahrzeugs bestimmt, das vom Verbot betroffen ist.

§ 3. Das Verbot, von dem in § 1 die Rede ist, ist ab Eintritt der Rechtskraft des Urteils rechtsverbindlich. Wird ein Fahrverbot verhängt, so wird die Verpflichtung auferlegt, das zum Führen von Fahrzeugen berechtigende Dokument abzugeben, sofern dieses Dokument nicht bereits beschlagnahmt wurde. Bis zum Zeitpunkt des Vollzugs dieser Pflicht beginnt der Zeitraum, für den das Fahrverbot verhängt wurde, nicht.

§ 4. Auf das Fahrverbot wird der Zeitraum, in dem der Führerschein oder ein anderes zum Führen eines Fahrzeugs berechtigendes Dokument beschlagnahmt wurde, angerechnet.

Art. 42 § 2–4 plStGB

§ 2 Das Gericht ordnet das Verbot des Führens sämtlicher Fahrzeuge oder des Führens von Fahrzeugen bestimmter Art für mindestens drei Jahre an, wenn sich der Täter während der Begehung der in § 1 genannten Straftat in einem Trunkenheitszustand befand, unter Einfluss eines Rauschmittels stand oder sich von dem in Art. 173, 174 oder 177 bezeichneten Ort des Geschehens entfernt hat.

§ 3. Das Gericht verhängt ein lebenslanges Fahrverbot für sämtliche mechanische Fahrzeuge, wenn eine Straftat nach Art. 178a § 4 begangen wurde oder wenn der Täter während der Begehung der Straftat nach Art. 173 (die durch den Tod einer anderen Person oder durch eine schwere Gesundheitsschädigung erfolgsqualifiziert wird) oder während der Begehung einer Straftat nach Art. 177 § 2 bzw. Art. 355 § 2 betrunken war oder unter dem Einfluss eines Rauschmittels stand oder er vom Ort des Geschehens geflohen ist, es sei denn, es liegt ein besonderer Ausnahmefall vor, der durch besondere Umstände begründet ist.

§ 4. Das Gericht verhängt ein lebenslanges Fahrverbot für sämtliche mechanische Fahrzeuge, wenn die betroffene Person erneut unter den in § 3 beschriebenen Umständen verurteilt wurde.

Das in Art. 42 § 2 plStGB vorgesehene obligatorische Fahrverbot kann gemäß Art. 43 Abs. 1 plStGB bis zu 15 Jahre andauern. Im Falle des Rückfalls (Art. 178a § 4 plStGB) muss der Täter mit einem lebenslangen Fahrverbot rechnen, es sei denn, dass ein besonderer Ausnahmefall vorliegt (Art. 42 § 3 plStGB). Das polnische Strafvollstreckungsgesetzbuch sieht jedoch in Art. 182a die Möglichkeit der Umwandlung des soeben beschriebenen Fahrverbots in ein andersartiges Fahrverbot vor, und zwar in ein Fahrverbot, das nur solche Fahrzeuge erfasst, die über keine sog. Alkoholblockade verfügen. Dementsprechend kann der Täter nach der Umwandlung des Fahrverbots solche Fahrzeuge führen, die mit einer Alkoholblockade ausgestattet sind. Im Falle der Verhängung des Fahrverbots nach Art. 42 § 2 plStGB kann der Täter diese Begünstigung nach Ablauf der Hälfte der für das Fahrverbot vorgesehenen Zeit beantragen. Im Falle der Verhängung eines Fahrverbots nach Art. 42 § 3 und § 4 plStGB kommt diese Möglichkeit erst nach 10 Jahren in Betracht.

Die zum lebenslangen Fahrverbot Verurteilten können die Abschaffung dieser Strafmaßnahme gemäß Art. 84 § 2a plStGB auch nach 15 Jahren beantragen.

Das Fahrverbot führt im polnischen Recht zur Entziehung der Fahrerlaubnis, die die Verwaltungsbehörde infolge der Entscheidung des Gerichts anordnet (Art. 103 Abs. 1 Pkt. 4 des Gesetzes vom 05.01.2013)¹⁸⁾. Der Verurteilte kann nach dem Ablauf des Fahrverbots die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis beantragen.¹⁹⁾ Wenn das Fahrverbot auf der Grundlage des OWiG verhängt wurde und die Entziehung der Fahrerlaubnis kürzer als ein Jahr dauerte, muss der Täter medizinisch²⁰⁾ und psychologisch²¹⁾ untersucht werden, um die Fahrerlaubnis

¹⁷⁾ Kritisch zu dem Einsatz des elektronischen Hausarrests in der polnischen Rechtsordnung siehe: Hochmayr, Mafolepsy, Möglichkeiten und Grenzen des elektronisch überwachten Hausarrests. Eine rechtsvergleichende Betrachtung anlässlich der polnischen Reformvorhaben, in: Pływaczewski (Hrsg.), Current problems of the penal law and criminology, Warschau 2014, S. 31-53.

¹⁸⁾ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz.U. 2011 Nr. 30, Pos. 151.

¹⁹⁾ Art. 103 Abs. 3 des Gesetzes vom 05.01.2013.

²⁰⁾ Art. 99 Abs. 1 Pkt. 2a des Gesetzes vom 05.01.2013.

²¹⁾ Art. 99 Abs. 1 Pkt. 3a des Gesetzes vom 05.01.2013.

wiederzugewinnen. Wenn die Entziehung der Fahrerlaubnis länger als ein Jahr dauerte, was nach dem plStGB die Regel ist, muss der Täter zudem das praktische und das theoretische Examen bestehen.²²⁾

Auch nach dem deutschen Recht kann gegen einen Täter einer Trunkenheitsfahrt ein Fahrverbot wegen der Begehung einer Ordnungswidrigkeit des § 24a StVG und einer Straftat des § 316 StGB verhängt werden. Die maßgeblichen Vorschriften lauten:

§ 25 Abs. 1 StVG (Fahrverbot bei der Begehung einer Ordnungswidrigkeit)

Wird gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24, die er unter grober oder beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, eine Geldbuße festgesetzt, so kann ihm die Verwaltungsbehörde oder das Gericht in der Bußgeldentscheidung für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten verbieten, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen. Wird gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a eine Geldbuße festgesetzt, so ist in der Regel auch ein Fahrverbot anzuordnen.

§ 44 Abs. 1 StGB (Fahrverbot bei der Begehung einer Straftat)

Wird jemand wegen einer Straftat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, zu einer Freiheitsstrafe oder einer Geldstrafe verurteilt, so kann ihm das Gericht für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten verbieten, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen. Ein Fahrverbot ist in der Regel anzuordnen, wenn in den Fällen einer Verurteilung nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a, Abs. 3 oder § 316 die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 unterbleibt.

Aus der gemeinsamen Darstellung der deutschen und der polnischen Vorschriften gehen vor allem drei Unterschiede hervor. Der erste Unterschied betrifft die Dauer des Fahrverbots: Während in Deutschland sowohl wegen der Begehung einer Ordnungswidrigkeit (§ 24a StVG) als auch wegen der Begehung einer Straftat (§ 316 StGB) ein Fahrverbot von einem bis zu drei Monaten angeordnet werden kann, muss das Fahrverbot in Polen wegen der Begehung einer Ordnungswidrigkeit (Art. 87 § 1 pLOWiG) mindestens 6 Monate und höchstens drei Jahre dauern. Begeht der Täter eine Straftat nach Art. 178a plStGB, so muss er mit einem Fahrverbot von drei bis zu 15 Jahren rechnen. Im Falle des Rückfalls (178a § 4 plStGB) muss ein lebenslanges Fahrverbot angeordnet werden.

Der zweite Unterschied betrifft den Ermessensspielraum bei der Anordnung des Fahrverbots. Während das Gericht nach polnischem Recht sowohl bei der Ordnungswidrigkeit (Art. 87 § 1 pLOWiG)²³⁾ als auch bei der Straftat (Art. 178a plStGB) ein Fahrverbot anordnen muss, verbleibt diese Entscheidung nach deutschem Recht immer im Ermessen des Entscheidungsträgers. Zwar verwenden § 25 Abs. 1 StVG und § 44 Abs. 1 StGB den Begriff „in der Regel“, der auf die obligatorische Natur dieser Vorschriften hinweisen könnte. Beide Vorschriften lassen aber genug Spielraum, um in Ausnahmefällen von der Anordnung des Fahrverbots abzusehen.

Der dritte Unterschied betrifft die Konsequenzen des Fahrverbots: Nur im polnischen Rechtssystem führt das Fahrverbot zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

b) Geldsanktion

Das plStGB sieht überdies noch eine Strafmaßnahme vor, die dem deutschen StGB unbekannt ist. Art. 39 plStGB, der den Katalog der Strafmaßnahmen enthält, erwähnt in Punkt 7 eine Strafmaßnahme, die als „Geldsanktion“ bezeichnet wird. Eine Geldsanktion fließt nicht in die Staatskasse, so wie dies bei der Geldstrafe der Fall ist, sondern auf das Konto des Fonds, der den Opfern einer Straftat und dem Verurteilten nach der Entlassung aus dem Gefängnis Hilfe leistet.²⁴⁾ Gemäß Art. 43a plStGB muss das Gericht bei der Verurteilung des Täters einer Trunkenheitsfahrt auf der Grundlage des Art. 178a § 1 plStGB eine Geldsanktion in der Höhe von mindestens 5.000 PLN (ca. 1.200 Euro) bis zu 60.000 PLN (ca. 15.000 Euro) zugunsten dieses Fonds verhängen. Im Falle der Rückfalls (Art. 178a § 4 plStGB) beträgt die Höhe der Geldsanktionen mindestens 10.000 PLN (ca. 2.500 Euro).

3. Maßregel der Besserung und Sicherung

Erhebliche Unterschiede zwischen der deutschen und der polnischen Rechtsordnung liegen auch auf dem Gebiet der Maßregel der Besserung und Sicherung vor. Es ist absolut unmöglich, diese im Rahmen meines kurzen Referats zu besprechen. Ich konzentriere mich daher nur auf eine einzige Maßregel der Besserung und Sicherung, und zwar auf die Entziehung der Fahrerlaubnis.

²²⁾ Art. 49 Abs. 1 Pkt. 3a des Gesetzes vom 05.01.2013.

²³⁾ In diesem Zusammenhang muss Art. 41 pLOWiG berücksichtigt werden. Diese Vorschrift lautet: „Im Verhältnis zum Täter der Tathandlung kann man es bei einer Belehrung, einer Anmerkung oder bei einer Verwarnung belassen oder auch andere Erziehungsmaßnahmen anwenden.“

²⁴⁾ Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.

Das polnische StGB sieht im Gegensatz zum deutschen StGB keine Maßregel der Besserung und Sicherung vor, die als „Entziehung der Fahrerlaubnis“ bezeichnet wird. Nach dem plStGB kann jedoch das Fahrverbot in der Form einer Maßregel der Besserung und Sicherung gemäß Art. 93a § 2 angeordnet werden, wenn das Gesetz diese Möglichkeit vorsieht. Nach Art. 99 plStGB kann das Fahrverbot in der Form einer Maßregel der Besserung und Sicherung angeordnet werden, wenn der Täter während der Begehung einer Straftat vollkommen schuldunfähig war. Nach Art. 31 § 1 plStGB liegt Schuldunfähigkeit vor, wenn der Täter aufgrund einer psychischen Krankheit, einer geistigen Behinderung oder einer anderen Störung der seelischen Funktionen während der Tatbegehung unfähig war, die Bedeutung der Tat zu erkennen oder sein Verhalten zu steuern. Die Schuldunfähigkeit könnte jedoch bei dem Täter einer Trunkenheitsfahrt nur in Ausnahmefällen angenommen werden, weil Art. 31 § 3 plStGB die Anwendung des Art. 31 § 1 plStGB ausschließt, wenn sich der Täter in einen Trunkenheitsstand versetzt hat, der zum Ausschluss der Schuldfähigkeit führte, sofern er dies vorausgesehen hat oder hätte voraussehen können. Bisher habe ich nie gehört, dass in Polen ein Täter einer Trunkenheitsfahrt wegen Schuldunfähigkeit nicht verurteilt wurde.

Im Gegensatz zur polnischen Rechtsordnung sieht das deutsche StGB eine Maßregel der Besserung und Sicherung vor, die sich „Entziehung der Fahrerlaubnis“ nennt. Das Gericht ordnet diese Maßregel gemäß § 69 Abs. 1 StGB obligatorisch an, wenn der Täter:

1. eine rechtswidrige Tat bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat,
2. verurteilt oder nur deshalb nicht verurteilt wurde, weil seine Schuldunfähigkeit erwiesen oder nicht auszuschließen ist,
3. zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, was sich aus der Tat ergeben muss.

Im Falle der Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) ist der Täter gemäß § 69 Abs. 2 StGB in der Regel als zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet anzusehen. Wenn das Gericht ihm die Fahrerlaubnis entzieht, so bestimmt es gemäß § 69a Abs. 1 StGB zugleich, dass für einen Zeitraum von sechs Monaten bis zu fünf Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf (Sperrfrist). Die Sperrfrist kann für einen unbegrenzten Zeitraum angeordnet werden, wenn zu erwarten ist, dass die gesetzliche Höchstfrist zur Abwehr der von dem Täter drohenden Gefahr nicht ausreicht.

Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Rechtskraft des Urteils. Der Verurteilte kann erst nach Ablauf einer vom Gericht gemäß § 69a Abs. 1 StGB zu bestimmenden Sperrfrist die Wieder(neu)erteilung der Fahrerlaubnis bei der zuständigen Behörde beantragen.

4. Zwischenergebnis

- Das polnische Recht sieht bei der Trunkenheitsfahrt einen wesentlich größeren Anwendungsbereich für die Freiheitsstrafe vor, da diese schon im Rahmen der einschlägigen vorsätzlichen Ordnungswidrigkeit zur Anwendung kommen kann.
- Das deutsche Recht sieht höhere Androhungsgrenzen für Geldsanktionen vor, und das sowohl bei der Ordnungswidrigkeit als auch bei der Straftat.
- Die obligatorische Geldleistung in Höhe von mindestens 5.000 PLN wegen der Begehung einer Straftat ist dem deutschen Recht unbekannt.
- Eine Geldbuße wegen Ordnungswidrigkeiten kann im Wege des Verwaltungsverfahrens nur im deutschen Recht verhängt werden (Bußgeldkatalog).
- Nach polnischem Recht kann der Täter einer Trunkenheitsfahrt im Gegensatz zum deutschen Recht mit einer gemeinnützigen Arbeit und/oder einer elektronischen Fußfessel sanktioniert werden.
- Das Fahrverbot spielt in beiden Rechtsordnungen eine unterschiedliche Rolle. Im deutschen Recht stellt es eher einen Denkmittel dar; im polnischen Recht schließt es dagegen auch die ungeeigneten Kraftfahrzeugführer vom Straßenverkehr aus. Diese Funktion erfüllt im deutschen Recht die Maßnahme der Besserung und Sicherung (Entziehung der Fahrerlaubnis).
- In beiden Rechtsordnungen haben die Entscheidungsträger bei der Anordnung des Fahrverbots ein unterschiedliches Ermessen (in Polen muss das Fahrverbot obligatorisch angeordnet werden; in Deutschland wird es dagegen „in der Regel“ angewandt).

IV. Praktische Konsequenzen

Die sieben dargestellten Unterschiede haben praktische Konsequenzen, was die folgenden fünf Fälle verdeutlichen:

Fall 1

Der Täter hat 0,2 ‰ im Blut und führt ein Fahrzeug

Strafbarkeit nach	
deutschem Recht	polnischem Recht
Keine Strafbarkeit, es sei denn ein Fahranfänger hat das Fahrzeug geführt. ^{*)}	Art. 87 § 1 pLOWiG (Haftstrafe bis 30 Tagen, Geldstrafe bis 5.000 PLN, obligatorisches Fahrverbot von 6 Monaten bis zu 3 Jahren ^{*)})
^{*)} Bei Fahranfängern gilt gemäß § 24c StVG absolutes Alkoholverbot.	^{*)} Das Fahrverbot führt zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

Fall 2

Der Täter hat 0,3 ‰ bis weniger als 0,5 ‰ im Blut und kann das Fahrzeug sicher führen:

Deutsches Recht	Polnisches Recht
Keine Strafbarkeit, es sei denn ein Fahranfänger hat das Fahrzeug geführt. ^{*)}	Art. 87 § 1 pLOWiG (Haftstrafe bis 30 Tagen, Geldstrafe bis 5.000 PLN, obligatorisches Fahrverbot von 6 Monaten bis zu 3 Jahren ^{*)})
^{*)} Bei Fahranfängern gilt gemäß § 24c StVG absolutes Alkoholverbot.	^{*)} Das Fahrverbot führt zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

Fall 3

Der Täter hat 0,3 bis 0,5 ‰ im Blut und kann das Fahrzeug nicht sicher führen.

Deutsches Recht	Polnisches Recht
§ 316 StGB (Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr, Geldstrafe, Fahrverbot bis zu drei Monaten oder Entziehung der Fahrerlaubnis)	Art. 87 § 1 pLOWiG (Haftstrafe bis 30 Tagen, Geldstrafe bis 5.000 PLN, obligatorisches Fahrverbot von 6 Monaten bis zu 3 Jahren ^{*)})
	^{*)} Das Fahrverbot führt zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

Fall 4

Der Täter hat über 0,5 bis 1,09 ‰ im Blut und kann das Fahrzeug sicher führen.

Deutsches Recht	Polnisches Recht
§ 24a Abs. 1 StVG (Geldbuße bis 3.000 Euro, Fahrverbot bis zu drei Monaten)	Art. 178a Abs. 1 pStGB (Geldstrafe, Freiheitsbeschränkungsstrafe, Freiheitsstrafe, obligatorisches Fahrverbot von 3 bis zu 15 Jahren ^{*)} , obligatorische Geldsanktion in Höhe von mindestens 5.000 PLN)
	^{*)} Das Fahrverbot führt zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

Fall 5

Der Täter hat über 0,5 bis 1,09 ‰ im Blut und kann das Fahrzeug nicht sicher führen.

Deutsches Recht	Polnisches Recht
§ 316 StGB (Geldstrafe, Freiheitsstrafe, Fahrverbot oder Entziehung der Fahrerlaubnis)	Art. 178a Abs. 1 plStGB (Geldstrafe, Freiheitsbeschränkungsstrafe, Freiheitsstrafe, obligatorisches Fahrverbot von 3 bis zu 15 Jahren ^{*)} , obligatorische Geldsanktion in Höhe von mindestens 5.000 PLN) ^{*)} Das Fahrverbot führt zur Entziehung der Fahrerlaubnis.

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Maciej Małolepszy
Lehrstuhl für Polnisches Strafrecht
Europa-Universität Viadrina
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: malolepszy@europa-uni.de

UWE SCHEFFLER

Absolute und Relative Fahrunsicherheit – Trunkenheit ohne Fahrfehler und Fahrfehler ohne Trunkenheit?

Herr Kollege MAŁOLEPSZY hat uns gerade berichtet, dass im polnischen Recht eine Straftat – und nicht nur eine Ordnungswidrigkeit – vorliegt beim Fahren im „*Trunkenheitszustand*“¹⁾, der immer dann angenommen wird, wenn „*der Blutalkoholgehalt den Wert von 0,5 Promille überschreitet*“²⁾; inwieweit der (Kraft-)Fahrer³⁾ tatsächlich unter der Wirkung des Alkohols steht und fahrunsicher ist, ist unerheblich.

Das deutsche Strafrecht nimmt dagegen eine Straftat – und nicht nur eine Ordnungswidrigkeit – gemäß § 316 StGB allgemein an, wenn ein Fahrer „*infolge des Genusses alkoholischer Getränke ... nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen*“.

Wann ist nun aber in Deutschland jemand nicht mehr „*in der Lage*“, sein Fahrzeug „*sicher zu führen*“? Das Gesetz nennt hier keine Promillezahl. Es stellt stattdessen auf ein unbestimmtes Tatbestandsmerkmal, die „*Fahrunsicherheit*“ – manche sprechen auch von der „*Fahruntüchtigkeit*“⁴⁾ – ab. Ähnlich wie bei der Schuldunfähigkeit nimmt das deutsche Recht an, dass der Zustand Fahrunsicherheit bei allen Menschen bei einer anderen Trinkmenge – und auch bei ein und derselben Person abhängig von der jeweiligen Tagesform – eintreten kann.

Die seit Jahrzehnten allgemeine Ansicht in Literatur und Rechtsprechung sagt dazu: Für die Annahme von Fahrunsicherheit müsse „*die Gesamtleistungsfähigkeit des Fahrzeugführers, namentlich infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher Ausfälle, so weit herabgesetzt*“ sein, „*daß er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Eintritt schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern*“⁵⁾. Der Fahrer muss sich demgemäß tatsächlich in einem Trunkenheitszustand befinden haben, also wirklich unter Alkoholwirkung gestanden haben.

Es kann sehr schwierig sein, das Vorliegen alkoholbedingter Fahrunsicherheit im konkreten Einzelfall festzustellen. Dafür haben Rechtsprechung und Lehre in Deutschland zwei Wege des Nachweises entwickelt – Herr Kollege MAŁOLEPSZY hat es ebenfalls schon kurz erwähnt: Die Feststellung „*absoluter*“ sowie „*relativer*“ Fahrunsicherheit.

Absolute Fahrunsicherheit bedeutet, dass beim Vorliegen einer bestimmten, sehr hohen Blutalkoholkonzentration unwiderleglich vermutet wird, ein jeder Fahrzeugführer sei nicht mehr in der Lage, sein Fahrzeug sicher zu führen. *Relative* Fahruntüchtigkeit liegt dagegen vor, wenn zu einer geringeren Alkoholisierung noch alkoholtypische Verhaltensweisen insbesondere in Gestalt von Fahrfehlern hinzutreten.

Die Bezeichnungen als „*absolute*“ und „*relative*“ Fahrunsicherheit sind geeignet, Missverständnisse hervorzurufen. Die Relative Fahrunsicherheit ist insbesondere nicht etwa eine mindere Form der Fahrunsicherheit. In der Qualität gibt es zwischen Absoluter und Relativer Fahrunsicherheit keinen Unterschied. Die Verschiedenheit besteht vielmehr ausschließlich in der Art des Nachweises der Fahrunsicherheit⁶⁾.

¹⁾ Art. 178a § 1 Kodeks karny:

„*Wer im Trunkenheitszustand ... ein Kraftfahrzeug ... führt, wird mit ... Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren bestraft.*“

²⁾ Art. 115 § 16 Pkt. 1 Kodeks karny:

„*Ein Trunkenheitszustand im Sinne dieses Gesetzbuches liegt vor, wenn ... der Blutalkoholgehalt den Wert von 0,5 Promille überschreitet oder zu einer diesen Wert überschreitenden Konzentration führt ...*“

Die Feststellung eines Trunkenheitszustandes über die Atemalkoholkonzentration gemäß Pkt. 2 der Vorschrift („*wenn ... der Atemalkoholgehalt in einem 1 dm³ der ausgeatmeten Luft einen Wert von 0,25 mg überschreitet oder zu einer diesen Wert überschreitenden Konzentration führt*“) soll hier ausgeklammert bleiben, weil in Deutschland eine Atemalkoholmessung nur im Ordnungswidrigkeiten-, nicht aber im Strafrecht als Nachweismittel zulässig ist.

³⁾ Bis vor einiger Zeit hatte es in Polen für die erlaubte Promillezahl keine Bedeutung (allerdings für die Höhe der Strafandrohung), ob es sich um ein Kraftfahrzeug handelte oder ein anderes Fahrzeug, etwa ein Fahrrad. Art. 178a § 2 Kodeks karny lautete: „*Wer im Trunkenheitszustand ... ein anderes als das in § 1 genannte Fahrzeug führt, wird mit ... Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr bestraft.*“ Durch das Gesetz zur Änderung des Gesetzes der Strafprozessordnung und anderer Gesetze vom 27.09.2013 wurde Art. 178a § 2 Kodeks karny zum 09.11.2013 aufgehoben. Alkoholisierter Führer solcher Fahrzeuge können seitdem nur noch wegen einer Ordnungswidrigkeit, nicht wegen einer Straftat belangt werden.

⁴⁾ Zur Terminologie siehe BGH, BA 2008, 309 mit Anm. KÖNIG, NZV 2008, 492; RIEMENSCHNEIDER, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte – zugleich ein Beitrag zur Rechtsentwicklung, 2000, S. 49 f.; DENCKER, Festschrift für Klaus Geppert, 2011, S. 43 ff.

⁵⁾ Siehe nur aus der Rechtsprechung BGHSt 13, 83 (90); 44, 219 (221); BA 2008, 309.

⁶⁾ Siehe dazu BGHSt 31, 42 (44); FISCHER, Strafgesetzbuch, 62. Aufl. 2015, § 316 Rn. 12; HENTSCHEL, NJW 1984, 350.

Beide Nachweismethoden sind jedoch unter schuldstrafrechtlichen Gesichtspunkten nicht frei von Bedenken. (Nur) damit will ich mich im Folgenden beschäftigen.

Absolute Fahrunsicherheit – Bestrafung für Trunkenheit ohne Fahrfehler?

Beginnen wir mit der Absoluten Fahrunsicherheit.

Für Kraftfahrzeugführer wird seit 1990 Absolute Fahrunsicherheit bei einem Promillewert von 1,1 ‰ angenommen. Das sei (unter Hinzufügung eines Sicherheitszuschlages von 0,1 ‰⁷⁾ die Blutalkoholkonzentration, „bei der mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit bei jedem überzulegenden Fahrtüchtigkeit im Sinne einer Beherrschung des die Lenkung eines Fahrzeugs im Verkehr bildenden Gesamtvorgangs nicht mehr festgestellt werden kann“⁸⁾.

Prozessual wird daraus die Konsequenz gezogen, dass der Kraftfahrer mit dem Einwand, er habe gar nicht das Tatbestandsmerkmal des „nicht in der Lage“-Seins, „das Fahrzeug sicher zu führen“, erfüllt, gänzlich ungehört bleibt. Ihm wird von vornherein jeglicher Versuch, Beweis anzutreten, dass er etwa aufgrund von besonderer Alkoholgewöhnung⁹⁾ oder infolge einer krankhaften Störung¹⁰⁾ mit dem bei ihm festgestellten Promillewert von über 1,1 ‰ noch fahr sicher war, durch eine unwiderlegliche Beweisregel¹¹⁾ abgeschnitten. Der Bundesgerichtshof hatte schon 1957 dazu¹²⁾ ausgeführt¹³⁾: „Gegenüber [den] gesicherten und überzeugenden Ergebnissen der ärztlichen Wissenschaft¹⁴⁾ kann kein Kraftfahrer, auch nicht der an Alkohol gewöhnte, mit Aussicht auf Beachtung oder gar Erfolg noch geltend machen, auf ihn träfen jene Erkenntnisse nicht zu. Die Grenze ... ist so weit gezogen, daß auch alkoholverträgliche Fahrer, wenn sie sie erreichen, mit Sicherheit stets fahrtüchtig sind. Demgegenüber kann sich auch ein solcher Fahrer nicht mehr darauf berufen, eine Fahrprobe werde bei ihm ein abweichendes Ergebnis, also seine Fahrtüchtigkeit, ergeben ... Vielmehr muß einem solchen Belastungsversuch, wenn durch ihn ein Angeklagter seine Fahrtüchtigkeit trotz eines [darüber] liegenden Alkoholspiegels beweisen möchte, ... jeder beachtliche Beweiswert abgesprochen werden“¹⁵⁾.

⁷⁾ Der Sicherheitszuschlag dient allein dem Ausgleich der technisch und naturwissenschaftlich nicht ausschließbaren Messungenauigkeiten bei der Blutalkoholanalyse (BGHSt 37, 89 [92]).

⁸⁾ BGHSt 37, 89 (92) – Hervorhebung von hier.

⁹⁾ Siehe dazu REH, BA 1965/66, 199 ff.; siehe auch den Sachverhalt in BGHSt 10, 265: „Der Angeklagte hatte sich in der Hauptverhandlung darauf berufen, er trinke mit Rücksicht auf seinen Beruf als Brauereivertreter seit zehn Jahren täglich etwa 25 Glas Bier. Er sei deshalb an Alkohol gewöhnt und auch bei einem Blutalkoholgehalt von 1,92 ‰ noch fahrtüchtig.“

¹⁰⁾ Siehe zum Addisonismus (Unterfunktion der Nebennierenrinde) ARBAB-ZADEH, NJW 1967, 275 ff.; HAFKE JuS 1972, 448; Die Zeit 51/1966 vom 16. 12. 1966 (<http://www.zeit.de/1966/51/nur-ein-leichtes-augenzittern>); Der Spiegel 52/1966 vom 19. 12. 1966 (<http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-46415616.html>).

¹¹⁾ Kritisch zur Richtigkeit der Einordnung als Beweisregel RIEMENSCHNEIDER, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, S. 120 f.: „Da der Zustand der Fahrunsicherheit nicht ohne weiteres der sinnlichen Wahrnehmung zugänglich [ist] und die Wertung erfordert, welche Anforderungen an die Fahrunsicherheit zu stellen sind, ist er quantitativ nicht bestimmbar. Die vom BGH angegebene Definition ... besitzt jedenfalls keinen Bedeutungskern, der eine rein semantische Subsumtion erfordern würde.“

Kurz vor Drucklegung dieses Manuskriptes spöttisch ablehnend FISCHER, Vorsitzender des 2. Strafsenats des BGH: „Eine ‚unwiderlegliche Vermutung‘ ist dem deutschen Strafprozessrecht fremd. Die Annahme, ab 1,1 Promille Blutalkohol sei ‚unwiderleglich‘ vom objektiven Vorliegen des Tatbestandsmerkmals ‚Ungeeignetheit‘ (§ 316 [StGB]) auszugehen, ist daher systemwidrig. Es gibt auch keine Parallele zu solch einem Rechtsatz. Das gesamte materielle Strafrecht steht unter dem Vorbehalt seiner formellen Anwendbarkeit, und deren Formen bestimmen sich nach der Strafprozessordnung. Dort gibt es keine ‚unwiderleglichen‘ Vermutungen, keine ‚Durchschnittswerte‘ und ‚Beweiserleichterungen‘.“ (Zeit online vom 01.03.2016 [<http://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2016-03/strafrecht-justiz-trunkenheit-autofahren-fischer-im-recht/komplettansicht>]).

¹²⁾ Dass damals die Rechtsprechung noch von einer Grenze der Absoluten Fahrunsicherheit von 1,5 ‰ ausging (BGHSt 5, 168; 10, 265; 13, 83; 19, 243), kann hier unbeachtet bleiben, weil 0,5 ‰ davon als Sicherheitszuschlag zu verstehen waren; siehe dazu RIEMENSCHNEIDER, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, S. 57 f.

¹³⁾ BGHSt 10, 265 (268 f.) – Hervorhebung von hier.

¹⁴⁾ Der BGH wies hier auf die in BGHSt 5, 168 zitierten Stellungnahmen („Buhtz, der Verkehrsunfall 1938, 59 f.; Dettling-Schönberg-Schwarz, Lehrb. d. gerichtl. Medizin, 1951, 509 f.; Elbel im Artikel ‚Alkohol und Verkehrsunfall‘ im Handwörterbuch d. gerichtl. Medizin u. naturwissenschaftl. Kriminalistik 1940; Mueller, Gerichtliche Medizin 1953, 757 f.“) sowie auf das „Gutachten des Präsidenten des Bundesgesundheitsamtes unter VI, abgedruckt in Borgmann ‚Blutalkohol bei Verkehrsstraftaten‘ 1955“ hin.

¹⁵⁾ Darauf, dass hier ein überzeugender Beweis antrag auf erhöhte Alkoholtoleranz schwer vorstellbar erscheint, insbesondere ein Sachverständigenbeweis, der auf die Durchführung von Fahrproben und Alkoholbelastungsversuchen gerichtet ist, mangels Geeignetheit des Beweismittels i. S. d. § 244 Abs. 3 StPO regelmäßig abzulehnen wäre, kommt es danach überhaupt nicht mehr an.

Nun ging der Bundesgerichtshof damals noch von der „Sicherheit“, von der „Gewißheit“¹⁶⁾ aus, dass ein jeder ab der Grenze der Absoluten Fahrunsicherheit zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeuges nicht mehr in der Lage ist; der Bundesgerichtshof hatte 1954 sogar noch unmissverständlicher formuliert¹⁷⁾: „Jedenfalls ist die Sicherheitsgrenze¹⁸⁾ ... so gewählt, daß keinem Kraftfahrer, auch nicht dem trinkgewohnten, Unrecht geschieht, wenn er ohne Rücksicht auf sonstige Umstände des Falles ... verurteilt wird.“¹⁹⁾

Allerdings muss beim genauen Achtgeben eine zwischenzeitliche Änderung in der Ausdrucksweise auffallen: Der Bundesgerichtshof spricht in seiner neueren Rechtsprechung nur noch davon, die Fahrsicherheit sei bei Überschreitung der 1,1-Promillegrenze „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ ausgeschlossen.²⁰⁾

Das liegt offenbar daran, dass seit 1966²¹⁾ die Festlegung der Grenze Absoluter Fahrunsicherheit von 1,3 ‰ (einschließlich eines Sicherheitszuschlages von 0,2 ‰) auf einem Gutachten des Bundesgesundheitsamtes aus dem gleichen Jahr beruhte²²⁾, dessen Ergebnisse seitdem „als gesicherte wissenschaftliche Erfahrungssätze auch die Rechtsprechung“ binden²³⁾. Dort wird als Ergebnis statistischer Untersuchungen und deren Bewertung ausgeführt, bei einem Kraftfahrer sei bei einer Blutalkoholkonzentration zwischen 1,0 und 1,1 ‰ in 99,879 ‰ der Fälle Absolute Fahrunsicherheit anzunehmen – in 99,879, also nicht in 100 ‰ der Fälle. Anders formuliert bedeutet das jedoch, dass ungefähr jeder 740. Kraftfahrer mit dieser Blutalkoholkonzentration noch fahrsicher ist²⁴⁾ – und folglich verurteilt wird, obwohl er „eigentlich“ keine Straftat nach § 316 StGB begangen hat!

Kann man das vernachlässigen? Der Bundesgerichtshof hat dies nie erörtert²⁵⁾. Für einen Strafrechtsprofessor ist das schwerlich zu akzeptieren²⁶⁾. Darüber möchte ich aber jetzt nicht weiter nachdenken. Mir geht es um etwas anderes:

¹⁶⁾ BGHSt 10, 265 (268).

¹⁷⁾ BGHSt 5, 168 (171) – Hervorhebung von hier.

¹⁸⁾ Auch dort ging es um die Grenze von 1,5 ‰, was hier wiederum unbeachtet bleiben kann.

¹⁹⁾ Siehe aber auch ein paar Sätze zuvor (S. 170): „Bei einem Blutalkoholgehalt von 1 ‰ ist die Leistung bereits so beeinträchtigt, daß die meisten Menschen fahruntüchtig sind. Nur aus Sicherheitsgründen ... wird der Beginn unbedingter, d. h. von sonstigen Beweisanzeichen unabhängiger Fahrunfähigkeit erst bei einem Blutalkoholgehalt von 1,5 ‰ angesetzt ...“ – Hervorhebung von hier. Näher dazu RIEMENSCHNEIDER, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, S. 57 f.

²⁰⁾ BGHSt 21, 157 (161; 162); 37, 89 (92; 95).

²¹⁾ BGHSt 21, 157 (159): „Die Sachverständigenkommission hat eine Blutalkoholkonzentration von 1,0 ‰ bis 1,1 ‰ als denjenigen Grad der Alkoholisierung festgestellt, bei dem jeder Mensch alkoholbedingte Leistungsminderungen und Persönlichkeitsveränderungen aufweist, die einer Teilnahme am Straßenverkehr als Kraftfahrer entgegenstehen.“

²²⁾ Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Frage Alkohol bei Verkehrsstrafaten, 1966, S. 50; aufgrund der etwas unpräzisen Formulierung „BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰“ hatte der BGH seinen Überlegungen bei der Reduzierung des BAK-Grenzwertes von 1,5 ‰ auf 1,3 ‰ den für den Kraftfahrer günstigsten Wert von 1,1 ‰ (+ 0,2 ‰ Sicherheitszuschlag) zugrunde gelegt, vgl. BGHSt 21, 157 (161 f.).

²³⁾ Siehe insbesondere BGHSt 21, 157 (159); siehe auch BGHSt 37, 89 (91).

²⁴⁾ Näher HAFFKE, JuS 1972, 449 ff.; RIEMENSCHNEIDER, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, S. 81 ff.; vgl. auch STRATE, BA 1983, 190 f. Die Frage, ob sich aus der Formulierung „BAK zwischen 1,0 und 1,1 ‰“ und der Festsetzung der Fahrunsicherheit bei 1,1 ‰ eine Differenz ergibt, die diese Berechnung noch leicht verschieben könnte, soll hier offen bleiben.

²⁵⁾ Siehe RIEMENSCHNEIDER, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, S. 85.

²⁶⁾ Eine Kammer des Bundesverfassungsgerichts hat diese Rechtsprechung 1994 zwar ausdrücklich gebilligt, das Problem aber offenbar übersehen (NJW 1995, 125 [126] – Hervorhebung von hier): „Der von dem Beschwerdeführer beanstandete Ausschluß eines Gegenbeweises in Fällen der absoluten Fahrunfähigkeit beruht auf den Grundsätzen über die den Strafgerichten durch § 261 StPO übertragene Beweiswürdigung. Es entspricht fester, von Verfassungs wegen nicht zu beanstandender Auslegung des § 261 StPO durch die Rechtsprechung der Strafgerichte und das strafprozessuale Schrifttum, daß der Grundsatz der freien Beweiswürdigung die Bindung des Tatrichters an die ‚Gesetze der Erfahrung‘ nicht ausschließt. Es gibt wissenschaftliche Erkenntnisse, denen eine unbedingte, jeden Gegenbeweis mit anderen Mitteln ausschließende Beweiskraft zukommt. Solche allgemein als gesichert geltenden Erkenntnisse muß der Tatrichter als richtig hinnehmen, selbst wenn er ihre Grundlagen im einzelnen nicht selbst erschöpfend nachprüfen kann. Wo eine Tatsache aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnis feststeht, ist für eine abweichende richterliche Feststellung und Überzeugungsbildung kein Raum mehr. Demgemäß ist der Tatrichter bei der Beweiswürdigung an allgemeine Erfahrungssätze gebunden ... Einen solchen den Tatrichter bindenden allgemeinen Erfahrungssatz hat die Rechtsprechung der Strafgerichte, insbesondere des BGH, für die Ermittlung eines Grenzwertes der absoluten Fahrunfähigkeit in Auswertung aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse festgestellt. Damit haben sich die Strafgerichte im Rahmen ihrer gesetzlichen Zuständigkeit gehalten. Es ist danach von Verfassungs wegen nicht zu beanstanden, daß die Strafgerichte im Ausgangsverfahren eine Einzelfallprüfung der Fahrunfähigkeit des Beschwerdeführers aufgrund der von ihnen angewendeten allgemeinen Erfahrungssätze für entbehrlich gehalten haben.“
Kritisch dazu SCHEFFLER/HALECKER, BA 2004, 424.

Einer von 740 – genügt das eigentlich wenigstens noch für die abgeschwächte Bedingung des Bundesgerichtshofs, auf einem als absolut definierten Grenzwert müsse die Fahrsicherheit „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ ausgeschlossen sein²⁷⁾? – Schauen wir uns die sonstige deutsche Rechtsprechung zu anderen Sachverhalten an, in denen jemand nur aufgrund von Wahrscheinlichkeitsaussagen als einzigem Beweisanzeichen verurteilt werden soll:

Dem Oberlandesgericht Naumburg genügte es im Jahre 2000 für eine Verurteilung wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr nicht, dass der beim Angeklagten gemessene Wert der Atemalkoholkonzentration von 0,94 mg/l mit einer Wahrscheinlichkeit von 99,64 % einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 ‰ entspricht²⁸⁾. Und der Bundesgerichtshof selbst hatte 1992 in einer Entscheidung zum Beweiswert der DNA-Analyse eine Täterwahrscheinlichkeit von sogar 99,986 % (1:6.937) für eine Verurteilung wegen Vergewaltigung nicht ausreichen lassen²⁹⁾. Entgegengesetzt entschied der Bundesgerichtshof erst, wenn ein Merkmal bei „mehr als zehn Milliarden Personen kein zweites Mal“ vorkommt³⁰⁾, bei einem „Häufigkeitswert von 1:256 Milliarden“³¹⁾ sowie einer „Wahrscheinlichkeit von 99,9999999999 %“³²⁾. Zusammenfassend formulierte der Bundesgerichtshof, dass „jedenfalls bei einem Seltenheitswert im Millionenbereich“³³⁾ die Überzeugungsbildung ausschließlich auf einen statistischen Wert gestützt werden darf. „Im Millionenbereich“ – also dann doch wohl nicht schon im „Hunderterbereich“ – 1:740 – wie bei der Absoluten (Kraft-)Fahrsicherheit ...³⁴⁾

Noch problematischer sieht es bei alkoholisierten Fahrradfahrern aus: Seit 1986³⁵⁾ beruht der heute anerkannte Grenzwert von 1,6 ‰ für die Absolute Fahrlässigkeit von Radfahrern³⁶⁾ auf einer wissenschaftlichen Untersuchung des Gießener Rechtsmediziners GÜNTER SCHEWE aus dem Jahr 1984. SCHEWE kam zu dem Ergebnis, dass es bei 1,5 Promille „ausnahmslos zu Leistungseinbußen“ bei den von ihm untersuchten Probanden gekommen sei³⁷⁾. 2012 wollten Stimmen aus der Politik und Praxis den zu hoch empfundenen Grenzwert auf 1,1 ‰ senken³⁸⁾, mussten sich jedoch belehren lassen, dass es bei dem Institut der Absoluten Fahrsicherheit um eine Beweisregel geht, die auf gesicherte medizinisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisse gestützt sein muss³⁹⁾. Entgegen der allgemeinen Erwartung haben jedoch dann deshalb neu durchgeführte neue Untersuchungen an Radfahrern am Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf ergeben, „dass vereinzelt Probanden auch bei sehr hohen BAK jenseits der 1,6 ‰ noch unterhalb des durchschnittlichen Fehlerniveaus aller Probanden im nüchternen Zustand lagen“⁴⁰⁾. Für KURT-RÜDIGER MAATZ, bis vor einigen Jahren stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsstrafsenats des Bundesgerichtshofs, legen diese Ergebnisse konsequenterweise sogar nahe, „dass die Rechtsprechung den Grenzwert nach oben korrigieren müsste“⁴¹⁾. Inzwischen bestätigen Untersuchungen aus dem Institut für Rechtsmedizin der Universitätsmedizin Mainz diese Ergebnisse⁴²⁾. – Wie viele sicher Rad-

²⁷⁾ BGHSt 37, 89 (92; 95). Der BGH fügte allerdings (das Problem sehend?) etwas nebulös hinzu: „Zudem haben sich die Verkehrsverhältnisse seit 1966 so stark verändert, daß die Leistungsanforderungen an den einzelnen Kraftfahrer wesentlich gestiegen sind. Dies spiegelt sich besonders in der Zunahme der Verkehrsdichte wider. Auch haben sich vor allem auf Autobahnen und Schnellstraßen die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten erheblich gesteigert.“ (S. 94). Siehe dazu RIEMENSCHNEIDER, Fahrsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, S. 113; 120.

²⁸⁾ OLG Naumburg, BA 2001, 190 m. Anm. SCHEFFLER.

²⁹⁾ BGHSt 38, 320.

³⁰⁾ BGHSt 58, 212.

³¹⁾ BGH, NJW 2009, 1159.

³²⁾ BGH, NJW 1994, 1348.

³³⁾ BGH, NJW 2009, 1159; NStZ 2012, 403; BGHSt 58, 212.

³⁴⁾ Ausführlich hierzu SCHEFFLER/HALECKER, BA 2004, 423 ff.

³⁵⁾ BGHSt 34, 133.

³⁶⁾ Für Radfahrer nahm sodann 1986 der BGH auf Grundlage dieser Untersuchung unter Hinzufügung eines Sicherheitszuschlages von 0,2 ‰ absolute Fahrsicherheit ab 1,7 ‰ an (BGHSt 34, 133); seit Anfang der 1990er gehen die Strafgerichte wegen verfeinerter Messmethoden von einem Grenzwert von 1,6 ‰ aus (BayObLG, BA 1992, 282; OLG Hamm, NZV 1992, 198; OLG Celle, BA 1993, 134; PEGEL in Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch, 2. Aufl. 2014, § 316 Rn. 44 mit zahlr. Nachw. in Fn. 182).

³⁷⁾ SCHEWE/KNÖSS/LUDWIG/SCHÄUFELE/SCHUSTER, BA 1984, 96 (108).

³⁸⁾ Siehe näher SCHEFFLER, BA 2015, 72.

³⁹⁾ Siehe dazu instruktiv KÖNIG, DAR 2014, 399.

⁴⁰⁾ DALDRUP/HARTUNG/MAATZ/MINDIASHVILI/ROTH/SCHWENDER, Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahren, 2014, S. 49.

⁴¹⁾ MAATZ in Daldrup/Hartung/Maatz/Mindiashvili/Roth/Schwender, a. a. O., S. 53 sowie MAATZ/DALDRUP/RITZ-TIMME/MINDIASHVILI/HARTUNG, DAR 2015, 5; ähnlich KETTLER, SVR 2015, 8: „Nach diesen Erkenntnissen ist es unausweichlich, den Grenzwert künftig höher anzulegen als bisher.“

⁴²⁾ „... 10,4 % der bei diesem BAK-Level noch fahrfähigen Versuchspersonen ... zeigten beim 1,4–1,6 ‰ Level ... Fehlerwerte, die im oberen Quartil der Nüchternfahrten aller Versuchspersonen lagen. Damit erscheint die

fahrende mag es hier auf der Grundlage der Annahme Absoluter Fahrunsicherheit in den letzten knapp 30 Jahren gegeben haben, die bei gut 1,6 ‰ ruckzuck wegen Trunkenheit am Fahrradlenker bestraft worden sind?

Als letzte Stufe sei auf Bestrebungen hingewiesen, völlig „freihändig“ absolute Grenzwerte für (motorisierte) Rollstühle, für nicht auf Motorkraft beruhende Fortbewegungen (Rollenlassen, [An-]Schieben, Ziehen) sowie für Tret- und Paddelboote festzusetzen oder zu fordern, die Grenze der Absoluten Fahrunsicherheit für Kraftfahrzeugführer sollte „richtigerweise“ auch „im Schienenbahn-, Schwebebahn-, Schiffs- und Luftverkehr Anwendung finden“⁴³⁾. Das OLG Oldenburg, das die 1,1-Promillegrenze auf Pferdekutscher übertrug⁴⁴⁾, musste sich zu Recht von PETER KÖNIG, Richter am Bundesgerichtshof, erinnern lassen, dass es sich „bei dem Institut der ‚absoluten‘ Fahrunsicherheit um eine auf gesicherte medizinisch-naturwissenschaftliche Erkenntnisse gestützte Beweisregel“ handelt, was impliziere, „dass für die betreffende Bewegungsart im Verkehr naturwissenschaftliche Erkenntnisse vorhanden sein müssen“⁴⁵⁾.

Relative Fahrunsicherheit – Bestrafung für Fahrfehler ohne Trunkenheit?

Szenenwechsel. Kommen wir zur Relativen Fahrunsicherheit. Sie ist der „gesetzliche Grundfall“⁴⁶⁾.

Die Relative Fahrunsicherheit verlangt im Gegensatz zur Absoluten Fahrunsicherheit im konkreten Einzelfall den Nachweis, dass der Fahrer schon bei geringerer Trunkenheit alkoholbedingt nicht mehr instande gewesen ist, sein Fahrzeug eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Auftreten schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern.

Der Nachweis der Relativen Fahrunsicherheit kann nur auf Indizien beruhen, wobei dem Alkoholisierungsgrad des Fahrzeugführers der höchste Stellenwert zukommt: Je mehr sich das Maß der Blutalkoholkonzentration dem Wert nähert, bei dessen Vorhandensein jeder Mensch „mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ alle Merkmale der Fahrunsicherheit erfüllt, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass diese Merkmale auch bei dem konkreten Fahrer gegeben sind. Umgekehrt müssen die zusätzlichen Indizien umso gewichtiger sein, je niedriger die festgestellte Blutalkoholkonzentration ist. Die Untergrenze der Relativen Fahruntüchtigkeit aufgrund von Alkoholgenuß liegt nach nicht unumstrittener, aber herrschender Ansicht in Rechtsprechung und Literatur bei 0,3 ‰⁴⁷⁾. „Unter ungünstigen Umständen“⁴⁸⁾ kann danach schon bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,3 ‰ Fahrunsicherheit nicht mehr gegeben sein.

Festlegung einer sog. absoluten Fahrunsicherheit eines Betroffenen durch die Rechtsprechung mit dem Anspruch keinen Betroffenen zu benachteiligen ... im Einzelfall problematisch.“ EZLAN/LUCHMANN/HATZ/URBAN, BA 2015, 363 ff.

⁴³⁾ ZIESCHANG in Nomos-Kommentar zum Strafgesetzbuch, 4. Aufl. 2013, § 316 Rn. 25 ff.; dagegen RIEMEN-SCHNEIDER, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, S. 160 f.; siehe auch PEGEL in Münchener Kommentar zum StGB, § 316 Rn. 38 ff.; FISCHER, StGB, § 316 Rn. 25 f. Zur Befürwortung absoluter Grenzwerte bei Drogenkonsum siehe AG Moers, BA 2004, 276; AG Greifswald, BA 2007, 43; AG Tiergarten, BA 2010, 248 mit ablehnender Anm. KÖNIG/SEITZ, DAR 2010, 361; SALSGER, DAR 1994, 437 f.; siehe auch KÖNIG in Leipziger Kommentar zum Strafgesetzbuch, 12. Aufl. 11. Bd. 2008, § 316 Rn. 137a. Kurz vor Drucklegung dieses Manuskriptes spöttisch ablehnend FISCHER, Vorsitzender des 2. Strafsenats des BGH: „Autofahrer sind ab 1,1 Promille kriminell. Radfahrer ab 1,7 Promille, Bootsführer vielleicht auch, nicht aber Surfer. Schlauchbootfahrer noch nicht entschieden, Elbekahnfahrer jedenfalls ab 2,0 Promille. Krabbenfischer ab 2,5 Promille, vielleicht aber auch nicht, Seenotrettungskreuzerfahrer ab 1,1 Promille. Flüchtlingsbootesteuermänner und Flugkapitäne: Wir warten auf Weistümer. All das ist: Vermutung, Rechtspolitik, Konfliktvermeidungsrecht. Von Wissenschaft keine Spur.“ (Zeit online vom 01.03.2016 [http://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2016-03/strafrecht-justiz-trunkenheit-autofahren-fischer-im-recht/komplettansicht]).

⁴⁴⁾ OLG Oldenburg, BA 2014, 176.

⁴⁵⁾ KÖNIG, DAR 2014, 399: „Das Führen von durch zwei Pferde gezogenen Kutschen unterscheidet sich ... so sehr vom Führen von Kraftfahrzeugen, dass eine Übertragung der dazu existierenden Forschung und des darauf gegründeten Grenzwerts keinesfalls in Betracht kommt.“

⁴⁶⁾ FISCHER, StGB, § 316 Rn. 12.

⁴⁷⁾ „Nach allgemein gesicherten medizinischen Erkenntnissen beginnt eine verminderte Fahrtüchtigkeit bei einer forensisch nachweisbaren Blutalkoholkonzentration (BAK) von 0,3 ‰ bis 0,4 ‰.“ Begründung Gesetzentwurf des Bundesrates eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 19.05.1995, BT-DrS 13/1439, S. 4.

Eine Minderansicht nimmt an, das Auftreten „von ganz außergewöhnlichen Umständen“ (STERNBERG-LIEBEN/HECKER in Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch, 29. Aufl. 2014, § 316 Rn. 12; weitergehender PEGEL in Münchener Kommentar zum StGB, § 316 Rn. 66) könne sogar einmal bei einem Wert unter 0,3 ‰ die Annahme einer relativen Fahrunsicherheit rechtfertigen; siehe dazu OLG Saarbrücken NSTZ-RR 2000, 12.

⁴⁸⁾ BURMANN in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 23. Aufl. 2014, § 316 StGB Rn. 21; 26.

Die erforderlichen Indizien können zunächst einmal aus dem Verhalten des Fahrers nach der Fahrt gewonnen werden: etwa ein Stolpern und Schwanken beim Gehen, das Reden mit lallender Stimme oder ein unbesonnenes Benehmen bei der Polizeikontrolle⁴⁹⁾.

Insbesondere hat hier jedoch das sogenannte „alkoholtypische“ Fahrverhalten Bedeutung. Hier gibt es eine umfangreiche Kasuistik an Verhaltensweisen, die als alkoholtypisch in Betracht kommen. – Wir wollen versuchen, hier anhand eines bislang weniger in Betracht gezogenen Unterscheidungskriteriums ein wenig Ordnung herzustellen:

Man könnte zum einen von „vorsatzauffinen“ Fahrweisen sprechen: Als Beispiele aus Literatur und Rechtsprechung wären hier das wiederholte Überqueren der durchgezogenen Linie, das Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes, das Überholen trotz unklarer Verkehrslage, erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, Rotlichtverstöße, das Überfahren von Stopp-Schildern und überhaupt eine leichtsinnige, waghalsige, rücksichtlose oder gar aggressive, nötigende Fahrweise zu nennen⁵⁰⁾.

Zum anderen könnte man von „fahrlässigkeitsaffinen“ Fahrweisen sprechen: das Abkommen von der Fahrbahn, das Geradeausfahren in einer Kurve, Fahrfehler beim Linksabbiegen, auffälliges und wechselndes Schnell- und Langsamfahren, das Fahren bei Dunkelheit ohne Licht, das Anfahren parkender Fahrzeuge, das Auffahren auf bremsende Fahrzeuge, das Fahren in Schlangenlinien⁵¹⁾.

Verkürzt: Trunkenheit kann sich vor allem psychisch durch Enthemmung oder physisch durch Leistungsausfälle zeigen⁵²⁾.

Bei beiden hier analytisch getrennten Fallgruppen besteht jedoch ein und dasselbe Problem: All die genannten Verhaltensweisen kommen auch bei nüchternen Fahrern nicht selten vor. Es muss jedoch für eine Verurteilung festgestellt werden, dass ein Fahrfehler im konkreten Fall alkoholbedingt war, dass also gerade dieser Fahrer sich in nüchternem Zustand anders verhalten hätte.

Die „vorsatzauffinen“ Fahrweisen – von Fahr-„Fehlern“ mag ich hier eigentlich gar nicht mehr sprechen – sollen, so hört man allgemein, gerade bei jungen Fahrern sowie Fahrern PS-starker Autos und von Motorrädern auch nüchtern nicht gerade selten vorkommen. Die Behauptung eines solchen Fahrers, die ihm als alkoholbedingt vorgeworfene Fahrweise entspreche seinem Fahrstil, beruhe daher also nicht auf der festgestellten Blutalkoholkonzentration, kann nicht ohne Weiteres beiseitegeschoben werden: Mit Blick auf Radfahrer ist schon ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass etwa das Fahren „*verkehrt durch Einbahnstraßen*“ und „*das Missachten roter Ampeln ... keinen Schluss auf eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit*“ mehr zulasse⁵³⁾. Bei Kraftfahrern mag man vor allem bei – selbst massiven – Geschwindigkeitsüberschreitungen, riskantem Überholen oder dem Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes Ähnliches schlussfolgern können.

Die „fahrlässigkeitsaffinen“ Fehler wiederum können auch nüchtern jedem Kraftfahrzeugführer unterlaufen – und tun es zuhauf. Schlechte Autofahrer gibt es genug.

Wie soll man also feststellen, ob ein Fahrzeugführer ohne seinen Alkoholkonsum besser gefahren wäre⁵⁴⁾? Etwa durch einen Fahrversuch? Müsste dann bei „vorsatzauffinen“ Fahrweisen der Beschuldigte da dann beispielsweise „*die Kurve nur wieder genauso verwegen durchfahren wie zur Tatzeit, um sich in eine vorteilhafte prozessuale Lage zu bringen*“⁵⁵⁾? Und müsste bei „fahrlässigkeitsaffinen“ Fahrweisen der Beschuldigte nüchtern

⁴⁹⁾ ZIESCHANG in Nomos-Kommentar zum StGB, § 316 Rn. 35 mit weiteren Nachw.

⁵⁰⁾ PEGEL in Münchener Kommentar zum StGB, § 316 Rn. 62 f. mit weiteren Nachw.

⁵¹⁾ PEGEL a. a. O., Rn. 61 mit weiteren Nachw.

⁵²⁾ Ähnlich die Unterscheidung bei FISCHER, StGB, § 316 Rn. 9: „Für die Wirkungen des Alkohols ist es typisch, dass einerseits das subjektive Leistungsgefühl und die Wagnisbereitschaft gesteigert werden, die psychotechnische Leistungsfähigkeit andererseits aber abnimmt, nämlich Aufmerksamkeit, Auffassungsfähigkeit, Konzentration, Umstellungsfähigkeit, Geschicklichkeit und Reaktion ...“; ähnlich Rn. 35: Ein alkoholtypischer Fahrfehler ist ein solcher, „der in symptomatischer Weise auf die nach Alkoholenuss typischerweise auftretenden physiologischen (z. B. Verlängerung der Reaktionszeit; Beeinträchtigung des Gleichgewichtssinns; Einengung des Gesichtsfelds; Müdigkeit) und psychischen (z. B. Kritiklosigkeit; erhöhte Risikobereitschaft und Selbstüberschätzung) Folgen hinweist.“ Siehe auch BURMANN in Burmann/Heß/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, § 316 StGB Rn. 21: „Die Wirkung des Alkohols besteht in der ersten Phase nach der Aufnahme in einer Lockerung der Persönlichkeit u Steigerung des Selbstbewusstseins, Wegfall von Hemmungen. Der ‚Angעהeilerte‘ neigt daher zu leichtsinniger Unterschätzung der Gefahren. Im weiteren Verlauf tritt Ermüdung, Nachlassen des Auffassungsvermögens u der Reaktionsfähigkeit ein ...“

⁵³⁾ HUH, BA 2014, Sup. 14 f.; DERS., BA 2015, 132 f. Siehe auch das Verkehrslagebild „Radfahrer im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss“, S. 2 f.: „In den Medien und in der Öffentlichkeit wird zunehmend beklagt, dass Radfahrer bewusst Regeln verletzen (z. B.: Benutzen der falschen Richtungsfahrbahn, Missachtung des Rotlichts von Lichtsignalanlagen) und dabei die besonderen Risiken für sich oder andere außer Acht lassen.“

⁵⁴⁾ Ausführlich KÖNIG in Leipziger Kommentar zum StGB, § 316 Rn. 99.

⁵⁵⁾ KÖNIG a. a. O.

aus dem gleichen Grund absichtlich in einer Kurve geradeaus fahren? Oder soll ein angetrunkener Raser entlastet auf seine „Strafmandate“ wegen zu schnellem Fahren hinweisen können⁵⁶⁾, und ein anderer alkoholisierter Fahrer nach einem Einparkfehler auf schon früher verursachte ähnliche Blechschäden?

Kurzum: Es ist nicht ersichtlich, wie ein Gericht zur Feststellung der Fahrweise im nüchternen Zustand imstande sein sollte.

Die Rechtsprechung behilft sich vor diesem Hintergrund anders, und zwar mit einer Formel⁵⁷⁾: Je seltener ein bestimmter Fahrfehler bei nüchternen Fahrern vorkommt, und je häufiger er erfahrungsgemäß von alkoholisierten Fahrern begangen wird, desto eher könne angenommen werden, der Fehler wäre auch dem Beschuldigten im nüchternen Zustand nicht unterlaufen.

Befriedigend ist dies nicht: Die statistische Verteilung des jeweiligen Fahrfehlers auf Alkoholisierte und Nicht-alkoholisierte vermag keinen sicheren Aufschluss darüber zu geben, wie gerade dieser Beschuldigte in nüchternem Zustand gefahren wäre⁵⁸⁾. Versteckt arbeiten wir also somit auch hier, wie es ein Strafrechts-Kommentator ausdrücklich formuliert⁵⁹⁾, „mit einem statistischen Ansatz“.

Damit wird beim Konzept der Relativen Fahrunsicherheit in Kauf genommen, im Einzelfall nicht auf alkoholischer Beeinflussung beruhendes Fahrverhalten zu bestrafen. Nicht ein alkoholbedingtes, sondern ein alkoholtypisches Verhalten genügt zur Bestrafung: Wer Alkohol getrunken hat und einen bestimmten Fahrfehler begangen hat, kann schnell wegen Trunkenheit im Verkehr bestraft werden.

Überschreitung einer Promillegrenze – Bestrafung ohne Trunkenheit und ohne Fahrfehler?

Nun scheint sich als Ausweg aus diesem Dilemma anzubieten, nicht auf die Kombination von Absoluter und Relativer Fahruntüchtigkeit abzustellen⁶⁰⁾, sondern eine feste Promillegrenze in das Strafgesetzbuch zu schreiben⁶¹⁾, etwa wie in Polen eine Grenze von 0,5 ‰⁶²⁾. In Deutschland findet sich eine solche Grenze im Ordnungswidrigkeitentatbestand des § 24a Abs. 1 StVG⁶³⁾.

Klarheit, Eindeutigkeit und formale Gleichheit der Rechtsanwendung wären die schnell ersichtlichen, auf der Hand liegenden Vorteile. Aber gäbe es nicht auch bedenkenswerte Nachteile?

Insbesondere sollte man nicht übersehen, dass eine solche Regelung die Bestrafung von Fahrzeugführern bedeutet, die fahrsicher unterwegs sind und nichts und niemanden gefährden: 0,5 ‰ gilt bei Kraftfahrern zwar re-

⁵⁶⁾ Siehe KOTZ in Kotz/Rahlf, Praxis des Betäubungsmittelstrafrechts, 2012, Rn. 553: „Eine – auch erhebliche – Geschwindigkeitsüberschreitung sagt über eine ... Fahrunsicherheit ... nichts aus, wenn das Zentralregister des Verkehrssünder zahlreiche Einträge wegen überhöhter Geschwindigkeit ausweist.“

⁵⁷⁾ Ausführlich KÖNIG in Leipziger Kommentar zum StGB, § 316 Rn. 101.

⁵⁸⁾ RIEMENSCHNEIDER, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, S. 140: „Nach der *conditio-sine-qua-non*-Formel ist vielmehr zu fragen, ob der ‚Erfolg in seiner konkreten Gestalt‘ entfiele, wenn der Kraftfahrzeugführer nüchtern gewesen wäre.“

⁵⁹⁾ ERNEMANN in Satzger/Schluckebier/Widmaier, Strafgesetzbuch, 2. Aufl. 2014, § 316 Rn. 16.

⁶⁰⁾ Nicht näher betrachtet werden sollen hier Vorschläge zu einer Neufassung von § 316 Abs. 1 StGB mit einer konkreten Promillegrenze, die nur die Absolute Fahrunsicherheit eliminieren (MAATZ, BA 2014, Sup. 12 Fn. 41) oder aber den Bereich der Relativen Fahrunsicherheit ganz aus dem strafrechtlichen Regelungsbe- reich ausnehmen (RIEMENSCHNEIDER, Fahrunsicherheit oder Blutalkoholgehalt als Merkmal der Trunkenheitsdelikte, S. 270; 284).

Der Vorschlag von MAATZ, gekürzt um die den Atemalkohol betreffende Passagen:

„(1) <unverändert: ‚nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen‘>

(2) Nach Absatz 1 wird auch bestraft, wer im Straßenverkehr a) ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er 1,1 Promille oder mehr Alkohol im Blut ... oder b) ein sonstiges Fahrzeug führt, obwohl er 1,6 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blut...alkoholkonzentration führt.“

Der Vorschlag von RIEMENSCHNEIDER:

„1. Wer nach der Einnahme erheblicher Mengen Alkohol im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, wenn er zur Zeit der Tat 1,0 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt.“

⁶¹⁾ In Deutschland ist damit freilich zumindest auf absehbare Zeit nicht zu rechnen. Dazu DETLEF OOTTO BÖNKE, (damals) Ministerialrat im Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (NZV 2015, 19; BA 2015, 383 f.): „Dass der Gesetzgeber eine derart krasse Abkehr von der bisherigen Systematik vornehmen wird, ist angesichts des über Jahrzehnte entwickelten gesetzlichen Instrumentariums ... kaum zu erwarten, zumal der Rückgang der Alkoholunfälle im Straßenverkehr hierfür keinerlei Anlass bietet.“

⁶²⁾ Diese Grenze gilt seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes der Strafprozessordnung und anderer Gesetze vom 27.09.2013 nur noch für Kraftfahrzeugführer.

⁶³⁾ „Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er ... 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut ... hat ...“

gelmäßig als „kritische Grenze“⁶⁴), ab der oft schon mit verminderter Fahrsicherheit gerechnet werden kann – aber eben nur „kann“⁶⁵).

Bei Radfahrern haben die aktuellen Düsseldorfer Versuche bei 0,5 ‰ sogar „keinerlei Hinweis auf eine statistisch relevante Steigerung des Unfallrisikos“ ergeben⁶⁶). Auch die Mainzer Studie konstatierte⁶⁷): „Beim BAK-Level 0,4–0,6 ‰ ergab sich dagegen auch im anspruchsvollsten Teilabschnitt des Parcours kein signifikanter Fehlerzuwachs.“

Im deutschen Straßenverkehrsrecht ist schon der heutige § 316 StGB, der lediglich Fahrsicherheit, aber keine konkrete Gefährdung von Rechtsgütern voraussetzt, strukturell ein weitgehender Fremdkörper⁶⁸): Abstrakte Gefährdungen selbst von Leib und Leben durch (vorsätzliche oder fahrlässige) Fahrfehler wie etwa zu schnelles Fahren, Rotlichtverstöße oder Abstandsunterschreitungen werden ansonsten nur nach der Straßenverkehrsordnung als Ordnungswidrigkeiten geahndet. Eine Übertragung der 0,5-Promillegrenze entsprechend dem polnischen Recht in das Strafgesetzbuch würde nun aber bedeuten, nicht nur die abstrakte Gefährlichkeit der völlig folgenlosen Fahrt eines Fahrunsicheren zu pönalisieren, sondern, noch eine Reduktionstufe weiter, die „potentielle Gefahr einer abstrakten Gefahr“: Es hätte bei der Promillehöhe sein können, dass der Fahrer schon fahrunsicher gewesen wäre und dann eine (wenigstens abstrakte) Gefahr dargestellt hätte.

Ist es richtig, so weit zu gehen? Darf man wirklich mit dem Kriminalstrafrecht, der ultima ratio, gegen Verhaltensweisen vorgehen, die nichts und niemanden auch nur abstrakt gefährdet haben⁶⁹)? „Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt“, sagt Art. 2 Abs. 1 des deutschen Grundgesetzes.

Wer jetzt entgegnet, das hohe Gut der Verkehrssicherheit gebiete dennoch Beschränkungen der Handlungsfreiheit selbst nur potentiell abstrakt Gefährdender, sollte sich fragen, ob er dann auch für ein allgemeines Verbot des Fahrens für alle ältere Menschen sei, die möglicherweise auch schon altersbedingt schnell mal fahrunsicher sein könnten. Zumindest sollten wir dann aber auch erwägen, jede Ablenkungsmöglichkeit des Fahrers zu verbieten. Kein Radiohören, nicht mit dem Fahrer sprechen.

Und vielleicht sollten wir sogar Fußgängern die Benutzung von Smartphones untersagen, damit sie nicht andere übersehen und über den Haufen laufen: Nach einer Studie aus Kanada ist die Ablenkung von Verkehrsteilnehmern durch Handybenutzung mit einer Alkoholisierung von 0,8 ‰ vergleichbar⁷⁰)!

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Dr. Uwe Scheffler
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: scheffler@europa-uni.de

⁶⁴) FISCHER, StGB, § 316 Rn. 31; WOLTERS in Systematischer Kommentar zum Strafgesetzbuch, 131. Lfg. 2012, § 316 Rn. 26; ERNEMANN in Satzger/Schluckebier/Widmaier, StGB, § 316 Rn. 15.

⁶⁵) Vgl. FISCHER, StGB, § 316 Rn. 31: (Erst) „bei 0,8 ‰ ist bei der Mehrheit der Kraftfahrer eine Gefährdung anderer zu befürchten.“

⁶⁶) MAATZ in Daldrup/Hartung/Maatz/Mindiasvili/Roth/Schwender, Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern, S. 53.

⁶⁷) EZLAN/LUCHMANN/HATZ/URBAN, BA 2015, 363 ff.

⁶⁸) Siehe dazu ZIESCHANG in Nomos-Kommentar zum StGB, § 316 Rn. 4 ff.

⁶⁹) Vgl. ZIESCHANG a.a.O., Rn. 4: „... die bloße ‚Einübung in Rechtsbefolgung‘ [kann] keine ausreichende Grundlage für die Verhängung von Kriminalstrafe bei Ungefährlichkeit im Einzelfall bilden ... Der Aspekt der Ordnung rechtfertigt Kriminalstrafe nicht.“

⁷⁰) Siehe dazu Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 27.08.2015 (<http://www.derwesten.de/panorama/fussgaenger-mit-handys-ueberschaetzen-sich-selbst-im-verkehr-id11031522.html>). Es handelt sich um die Studie von DONALD REDELMEIER und ROBERT TIBSHIRANI (University of Toronto): Association between Cellular-Telephone Calls and Motor Vehicle Collisions, New Engl J Med 1997; 336: 453–458: „The relative risk is similar to the hazard associated with driving with a blood alcohol level at the legal limit“ (S. 456) – in Nordamerika bei 0,8 ‰ liegend.

THOMAS BODE

Alkohol am Steuer als „Januskopf“ der Schuld

Schuldreduktion bzw. -ausschluss durch Alkoholisierung nach §§ 21, 20 StGB einerseits und Strafbegründungsschuld in §§ 316, 315c StGB andererseits – wie passt das zusammen?

Bei §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a) und 316 StGB verdient die *Frage der Beeinträchtigung oder Aufhebung der Schuldfähigkeit* durch Alkoholisierung eine besondere Beachtung. Die durch Alkohol hervorgerufene Schuldverminderung nach § 21 StGB bzw. Schuldunfähigkeit nach § 20 StGB ist hier deshalb problematisch, weil diese Faktoren die Strafe effektiv senken, andererseits aber die Alkoholisierung im Fall des § 316 StGB strafbegründend ist. Es muss nur noch eine Autofahrt bzw. im Fall des § 315c StGB eine Straßenverkehrsgefährdung hinzukommen.

Wenn Alkoholisierung einmal strafbegründend, das andere Mal strafsenkend wirkt, kann das zu Unstimmigkeiten in der Rechtsdogmatik führen.

A. These: Je höher der Blutalkoholwert, desto wahrscheinlicher und höher ist die Strafbarkeit nach § 316 StGB

Schauen wir uns dazu das Zusammenspiel zwischen Alkoholisierung, Schuld und Strafe im Rahmen einer „normalen“ Trunkenheitsfahrt ohne konkrete Gefährdungstatbestände einmal genauer an und stellen dazu folgende These auf:

Je höher der Blutalkoholwert, desto größer ist die Gefahr für den betrunkenen Autofahrer, sich nach § 316 StGB strafbar zu machen. Dass man sich leichter überhaupt strafbar macht, gilt zunächst bis zum beweisrechtlich vermuteten Richtwert der absoluten Schuldunfähigkeit von 3 ‰ BAK. Ab diesem Wert kommt es gem. § 20 StGB zu einem abrupten Wegfall der Strafe nach § 316 StGB. Aber bereits bei geringeren Werten deutet sich ein Wechsel der Laufrichtung an. Nach § 21 StGB und dem dort vermuteten Richtwert von 2 ‰ bzw. 2,5 ‰ kommt es zu einer „kann“-Milderung. D. h. in diesen Fällen ist die Wahrscheinlichkeit, überhaupt bestraft zu werden, höher als etwa mit 1,7 ‰; allerdings *kann* die Strafe milder ausfallen. Denken wir uns zur abstrakten Strafdrohung zusätzlich eine Effektivstrafe, also nicht den Strafrahmen des § 316 StGB, sondern eine hypothetische Strafe, die den Täter praktisch erwarten kann, so sinkt nämlich die Straferwartung ab 2 ‰ bis sie ab 3 ‰ wieder ansteigt.

Ich dramatisiere dabei jedoch, da es in der Regel Geldstrafen und keine Freiheitsstrafen geben wird. Diese Dramatisierung hat einen Grund. Denn der Täter, der eigentlich nach § 20 StGB strafflos wäre, wird am Ende doch bestraft. Allerdings nicht – wie man eventuell meinen könnte – nach den Grundsätzen der *actio libera in causa* – für deren Erklärung heute herrschender Meinung wohl einzig das Vorverlagerungsmodell dogmatisch belastbar ist. § 316 StGB ist nach dem Wortlaut „Führen“ ein eigenhändiges Delikt, das nicht einfach durch das Anstoßen eines Kausalvorgangs begangen werden kann. Hier kommt vielmehr § 323a StGB zum Zuge. Diese Vorschrift bestraft den Vollrausch als solchen, wenn sich der Täter schuldhaft betrunken hat und volltrunken eine Straftat begeht, für die er wegen der Trunkenheit nicht bestraft werden kann – also auch eine Tat nach § 316 StGB. Für § 323a StGB gibt es ein Strafmaß, das jenes des § 316 StGB um 4 Jahre übertrifft. Selbst der Strafrahmen der konkreten Gefährdung nach § 315c StGB wird erfasst. Für den Fall der reinen Trunkenheitsfahrt ist der Strafrahmen des § 323a StGB allerdings durch den der Rauschtat begrenzt, also auf höchstens ein Jahr.

B. Effektive „Strafdelle“ bei verminderter Schuldfähigkeit

Es bleibt trotzdem effektiv eine erhebliche „Strafdelle“ für den Fall der verminderten Schuldfähigkeit bei einer Trunkenheitsfahrt. Müsste man demjenigen, der vor der Wahl steht, sich mit 1,6 ‰ betrunken ans Steuer zu setzen, nicht raten, wenn er schon meint fahren zu müssen, lieber noch ein, zwei Gläser mehr zu trinken und dann zu fahren, um in den Genuss der Kann-Milderung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB zu kommen? Auf die Lösung dieses Problems werde ich am Ende noch zurückkommen.

Betrachten wir nicht die effektive Strafe, sondern isoliert die zweite Spur des deutschen Strafrechts, die Maßregeln der Besserung und Sicherung, kommen wir für die Spur der Maßregeln zu einem konsequenten Ergebnis. Da es dort auf die Schuld nicht ankommt, kann die Fahrerlaubnis nach § 69 StGB entzogen und weiterhin deren Neuerwerb für bestimmte Zeit, im Extremfall sogar für immer gesperrt werden. Für die genaue Dauer kommt es auch auf die Person des Täters an, allerdings wäre es hier durchaus möglich, das Maß der Alkoholisierung mit in die Dauer des Entzuges und der Sperrung mit einfließen zu lassen, so dass – alle anderen Faktoren herausgerechnet – eine lineare Beziehung entstehen könnte.

C. Biologischer Hintergrund

Wie lässt sich nun die grundsätzliche Abnahme der Schuldfähigkeit durch Alkoholisierung und die Begründung der Schuld bei § 316 StGB sowie die Delle der Strafbarkeit zwischen 2 und 3 ‰ erklären? Dazu lohnt ein Blick auf die humanbiologischen Grundlagen der Auswirkungen von Alkohol.

Alkohol wirkt auf die Hirnchemie und stört so Verarbeitungsprozesse. Das Gehirn funktioniert nicht mehr wie im normalen Wachzustand. Dieser Prozess verläuft aber nicht digital, sondern kann gleichsam analog stufenlos gesteigert werden. Warum kommt es dann im Hinblick auf Trunkenheitsfahrten nicht zu einer stufenlosen Senkung der Schuldfähigkeit, sondern zur Abstufung der §§ 21, 20 StGB? – Die Antwort liegt im Unterschied der Zwecke verborgen, mit denen die Alkoholisierungsgrenzen verwendet werden: § 21 StGB ließe in Kombination mit § 46 StGB durchaus eine Feinabstimmung zu. Auch hier kommt es aber zu einem Problem: Wenn bei § 316 StGB die Trunkenheit bereits für den Tatbestand entscheidend ist, kann nach § 46 Abs. 3 StGB eigentlich dieser Gesichtspunkt nicht mehr für die Strafzumessung verwertet werden. Hier hilft nur die mehr oder weniger künstliche – wir werden das gleich sehen – Aufspaltung in Fahruntüchtigkeit durch Alkoholisierung und Enthemmung durch Alkoholisierung.

D. Unterscheidung: Motorische Defizite und Verringerung der Entscheidungsfreiheit

Und damit komme ich – auf Grundlage des vom Gesetzgeber implementierten Sanktionensystems – zu einem ersten entscheidenden Erklärungsversuch, warum die Schuld einerseits zu steigen und andererseits zu sinken scheint. Die Betonung liegt auf „scheint“, denn dies ist nur scheinbar der Fall:

1. Das Gehirn ist nach der Vorstellung des Gesetzgebers im unteren Bereich der Alkoholisierung durchaus in der Lage, sich für oder gegen ein Verhalten zu entscheiden, die Selbststeuerungskräfte werden als insoweit bis ca. 2 ‰ BAK als intakt gedacht.

2. Da die Motorik und die Reaktionsfähigkeit eher – also bereits im Bereich zwischen 0,3 und 2 ‰ – unter der Alkoholisierung leiden, kann es trotz bestehender Entscheidungsfähigkeit zu Fahruntüchtigkeit kommen, die der Täter auch erkennen und entsprechend reagieren kann.

3. Ab 2 ‰ überlappen sich diese beiden Stränge der Alkoholwirkung. Der Täter hat nun starke motorische und reaktive Defizite, sein Entscheidungsvermögen ist aber nach der Ansicht des Gesetzgebers erst jetzt so erheblich betroffen, dass sich eine Strafrahmensenkung über die Kann-Milderung im Einzelfall rechtfertigt.

Mit dieser Trennung auf Entscheidungsfreiheit einerseits und motorische Feinsteuerung andererseits der Wirkungen des Alkohols lässt sich also bereits wesentliche Verwirrung beseitigen.

E. Ebenensprung: Alkohol und Schuldfähigkeit – systemkritisch betrachtet

Wir steigen nun trotz dieses Ergebnisses eine Ebene nach oben und schauen uns die Wirkung des Alkohols auf der Ebene der Schuld systemkritisch an.

Mit der eben ins Zentrum meiner Überlegungen gestellten Entscheidungsfähigkeit ist eine Grundlage der herrschenden Schuldtheorie angesprochen: Schuld basiert danach auf Willensfreiheit. Wenn Entscheidungsfreiheit abnimmt, nimmt also auch Schuld ab. Dazu ein kleiner Exkurs zum strafrechtlichen, rechtsphilosophischen und neurowissenschaftlichen Streit um die Willensfreiheit und die Rolle, die Alkohol dabei nach meiner Ansicht spielt: Wenn der freie Wille im strengen Sinne bzw. im Sinne einer Akteurskausalität frei und nicht determiniert ist, stellt dies in einer ansonsten makroskopisch determinierten Welt eine Ausnahme dar. Das Universum, das sonst verlässlich anhand seiner vier physikalischen Grundkräfte berechenbar ist, hat hier gleichsam einen Riss. Aber für diesen Riss gibt es einen „Kleber“, mit dem man ihn wieder schließen kann: Das ist der Alkohol. Mit zunehmender Alkoholisierung wird der Mensch weniger entscheidungsfrei, bis er am Ende wieder in Bezug auf die Schuldfähigkeit wie ein Tier behandelt wird und sich in den normalen Fluss des Kausalgesetzes einfügt.

(Die vier Grundkräfte der Physik: die Gravitation, welche einen Apfel auf den Boden fallen lässt; die elektromagnetische Kraft, die dafür sorgt, dass der Atomkern positiv, die Elektronenhülle negativ geladen ist; die schwache Kraft, die für den Beta-Zerfall verantwortlich ist und schließlich die starke Kraft, welche die Atome zusammenhält.)

Damit wäre in größerem Rahmen die Frage aufgeworfen, ob durch alkoholinduzierte Schuldunfähigkeit wirklich völlige Willenslosigkeit eintritt oder ob der Schuldunfähige nicht nur zwar einen Willen, aber einen solchen außerhalb des Normalbereichs bildet. Die Frage der Wirkungen der Alkoholisierung würden bei einer Ausklammerung des freien Willens im Sinne eines reinen Präventionsstrafrechts eventuell anders beantwortet werden müssen.

Im Folgenden untersuche ich, ob sich die Bestrafung des fahruntüchtigen alkoholisierten Autofahrers systematisch in das geltende Recht einfügt oder einen in ein anderes Sanktionensystem, ein anderes Strafrecht gehörenden Fremdkörper darstellt. Dazu erläutere ich kurz den Standort der Alkoholeinwirkungen in einem reinen Präventionsstrafrecht und in einem reinen Schuldstrafrecht. Nach diesen beiden idealisierten Extremen lokalisiere ich diese spezielle Sanktion in der Mischform des deutschen zweispurigen Straf- und Maßregelrechts.

Alkoholisierung im Präventionsstrafrecht

In einem ausschließlich an Prävention orientierten Strafrecht hat die Schuldfähigkeit oder Schuldunfähigkeit keine Funktion. Hingegen ist eine Vorfeldstrafbarkeit – wie sie der Gesetzgeber mit den abstrakten und konkreten Gefährungsdelikten in § 316 und § 315c StGB und § 323a StGB angeordnet hat – unproblematisch zulässig und konsequent. Bei zu hoher Alkoholisierung ist der Täter allerdings nicht mehr für Strafdrohungen ansprechbar. Es käme dann darauf an, ob ein rein generalpräventiver Zweck das Strafrecht trägt oder ob man nicht gerade durch eine extrem hohe Strafe den nur noch eingeschränkt ansprechbaren Täter erreicht.

Die Bestrafung des durch Alkoholisierung fahruntüchtigen Täters ist jedenfalls mit einem reinen Präventionsstrafrecht bis zur Grenze der individuellen Ansprechbarkeit gut vereinbar.

Alkoholisierung und Schuldstrafrecht

Im einem reinen Schuldstrafrecht versteckt sich die Ansprechbarkeit inhaltlich als Kriterium der Schuldfähigkeit, denn ob jemand im Sinne des Schuldstrafrechts noch freiwillig handeln kann, wird sich gerade durch seine Ansprechbarkeit für normale, vernünftige Erwägungen und Abwägungen im Hinblick auf die Strafdrohung zeigen.

Hier wäre eine Bestrafung des Trunkenheitsfahrers ebenfalls nur bis zum Wegfall der Ansprechbarkeit und mithin der Schuld möglich. Allerdings ist Schuld nach der strengen Lehre eben nicht nur Ansprechbarkeit, sondern hat auch immanent dem Täter gegenüber einen gnädigen verständnisvollen Aspekt, so dass eine harte Strafe, um zum vermindert ansprechbaren Täter durchzudringen, nicht mit diesem Prinzip vereinbar wäre.

Schwierig mit dem Schuldprinzip zu vereinbaren ist aber die Tendenz des Gesetzgebers zur Vorfeldkriminalisierung. Insofern wäre fraglich, ob zum Schuldprinzip auch gehört, dass ein individuelles Rechtsgut tatsächlich verletzt sein muss. In einem rein repressiven Schuldstrafrecht, in dem es nur um die Bestrafung tatsächlicher Schädigungen anderer ohne konkreten Blick für die Gefahren in der Zukunft geht, wäre eine solche Vorfeldkriminalisierung wohl nicht zulässig.

Alkoholisierung im geltenden zweiseitigen Strafrecht

Im aktuellen Modell des zweiseitigen Strafrechts spielt die Ansprechbarkeit für Strafe zwar ebenfalls als Kriterium zur Bestimmung der Freiwilligkeit eine große Rolle, rein präventive Gesichtspunkte hinsichtlich des betrunkenen Autofahrers werden aber über die Maßregel des Entzugs der Fahrerlaubnis berücksichtigt. Außerdem fließen sie auch in das Schuldstrafrecht mit ein, vgl. § 46 I StGB. Wir haben es also mit einer Mischform zu tun, die eine gewisse Vorfeldkriminalisierung systemkonform aufnimmt, der Gesetzgeber hat sich nämlich nicht konsequent für eines der gezeigten Extreme entschieden.

Mit dem geltenden System wird eigentlich doch eine relativ ausgewogene und stringente Regelung der Sanktionierung der Trunkenheitsfahrt im geltenden Strafrechtssystem erreicht, vor allem, wenn man die Ansprechbarkeit „eine Autofahrt unter Alkoholeinfluss zu unterlassen“ strikt von der Fähigkeit zur „motorischen Steuerung und dem Absinken der Reiz-Reaktionsfähigkeit durch Alkohol“ trennt.

Lösung des praktischen Kernproblems – „Strafbarkeitsdelle“ bei § 21 StGB

Doch bleibt das effektive Kernproblem der Auswirkung des § 21 StGB bei der Bestrafung der Trunkenheitsfahrt nach §§ 316, 315c StGB ungelöst. Sie erinnern sich an die mögliche „Delle“ hinsichtlich dem Absinken der Strafbarkeit zwischen 2 und 3 ‰.

Einige vertreten insoweit eine Unanwendbarkeit des § 21 StGB auf diese Fallgruppe. Ich möchte mich hier entschieden gegen eine Unanwendbarkeit oder einen faktischen Verzicht auf die Milderung durch die Rechtsprechung aussprechen. Denn in den Fällen, in denen § 21 StGB einschlägig ist, nimmt eben schon die Ansprechbarkeit bzw. Entscheidungsfreiheit ab.

Es sind nicht nur die motorischen Fähigkeiten und die Reaktionsschnelligkeit, die reduziert werden.

Nur in einem krassen Präventionsstrafrecht wäre der Verzicht auf § 21 StGB systemkonform, weil dann der zukünftige Effekt der Strafe auf die Allgemeinheit und nicht die retrospektiv geringe Hemmschwelle im Vordergrund stünde. Auch könnte man auf dieser Grundlage meinen, § 21 StGB sei schlecht gesetzt, weil man mit härterer Strafe auch den etwas enthemmten Täter noch anspricht. In einem strengen Schuldstrafrecht müssten hingegen die bereits real früher als bei 2 ‰ einsetzenden negativen Folgen auf die Antrittshemmung für den Täter berücksichtigt werden.

Das geltende Recht geht hier einen Kompromiss ein, indem es zu Zwecken der Frühprävention den Vollrausch unter Strafe stellt und für die Verhinderung des Wiederholungsfalls Maßregeln vorhält, sowie insgesamt präventive und repressive Elemente in der Schuld berücksichtigt.

Dass im Fall der verminderten Schuldfähigkeit eine Delle oder Lücke im Strafsystem besteht, ist daher einstweilen als systemkompatibel hinzunehmen.

F. Fazit

„Schuld“ an der beschriebenen potentiellen „Strafbarkeitsdelle bei Trunkenheitsfahrten zwischen 2 und 3 ‰ ist vielmehr die Existenz des § 323a StGB, nicht eine Systemwidrigkeit im Rahmen des Zusammenspiels zwi-

schen §§ 316 und 21 StGB. Die seltsame Vorschrift des § 323a StGB erscheint auch in sich widersinnig: Ist nicht § 21 StGB fast immer auf § 323a StGB anzuwenden, da derjenige, der sich in den Vollrausch „säuft“, in der Regel bei den letzten Schlucken – es sei denn, er trinke alles in einem Zug aus – vermindert schuldfähig war? Es obliegt dem Gesetzgeber, § 323a StGB auch auf das Herantrinken an die verminderte Schuldfähigkeit auszudehnen. Sind dadurch alle Probleme gelöst? Mit jedem Rausch kommt auch der Kater. Ob die Ausdehnung des § 323a nicht im Hinblick auf die Vorfeldkriminalisierung zu weit ginge und man wahrscheinlich sprichwörtlich den Teufel mit dem Belzebug austriebe, ist eine andere Frage. Nüchtern betrachtet bleiben die Dinge vielleicht am besten so, wie sie sind.

Anschrift des Verfassers

Dr. Thomas Bode
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: bode@europa-uni.de

JAN C. JOERDEN

Zur Straflosigkeit des betrunkenen Fahrlehrers¹⁾

I.

Man stelle sich einen Fahrlehrer vor, der erheblich betrunken an seinem „Dienstort“, also dem Fahrschulwagen, erscheint, sich in den Fahrschulwagen setzt und nun einem Fahrschüler das Autofahren beibringen möchte.²⁾ Es scheint sehr nahe zu liegen, dass sich der betrunkene Fahrlehrer, spätestens dann, wenn der Fahrschüler das Kfz in Bewegung gesetzt hat, strafbar macht. Für einen juristischen Laien vielleicht überraschend ist dies in Deutschland jedoch nicht der Fall. In einem Land, in dem fast alles geregelt ist, insbesondere im Autovekehr, in dem der Fahrer eines Autos nicht einmal mit dem Handy (ohne Freisprecheinrichtung) telefonieren darf, ist es strafrechtlich nicht verboten, dass ein Fahrlehrer betrunken Fahrstunden gibt. Allerdings gilt dies nur so lange, wie er nicht selbst aktiv in die Lenkung oder andere betriebswesentliche technische Vorrichtungen (Bremsen, Schaltung etc.) eingreift.

II.

Der Grund für dieses auf den ersten Blick befremdliche Ergebnis liegt in Folgendem: § 316 StGB sieht vor, dass derjenige sich strafbar macht, der „ein Fahrzeug *führt*, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen.“ Dass der betrunkene Fahrlehrer sich nicht nach dieser Vorschrift strafbar macht, wenn er die Fahrstunde durchführt, ohne in das eigentliche Fahrgeschehen aktiv einzugreifen, beruht darauf, dass er das Fahrzeug nicht *führt*. Damit ist schon der objektive Tatbestand des § 316 StGB nicht erfüllt.³⁾ Dies jedenfalls dann, wenn man mit der ganz herrschenden Ansicht im deutschen Schrifttum der Auffassung folgt, dass das Führen eines Kfz i. S. v. § 316 StGB nur „eigenhändig“ erfolgen kann.⁴⁾ Diese Auffassung trägt der besonderen Pflichtenstellung des Kfz-Führers Rechnung – einer Pflichtenstellung, die einer anderen Person, die das Fahrzeug nicht (eigenhändig) führt, nicht zukommt. Solange daher der Fahrlehrer nicht ausnahmsweise aktiv in das Fahrgeschehen eingreift (z. B. indem er auf die zusätzliche Bremse des Fahrschulwagens tritt oder sogar ins Lenkrad greift), führt er das Fahrzeug nicht und macht sich daher auch nicht nach § 316 StGB strafbar.

Daran vermag auch § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG nichts zu ändern, obwohl dies auf den ersten Blick anders zu sein scheint. Dort heißt es: „Bei den Fahrten nach Satz 1 ... gilt im Sinne dieses Gesetzes der Fahrlehrer als Führer des Kraftfahrzeugs, wenn der Kraftfahrzeugführer keine entsprechende Fahrerlaubnis besitzt“. Gemeint sind mit „den Fahrten nach Satz 1“ der Vorschrift Fahrten „zur Ausbildung, zur Ablegung der Prüfung oder zur Begutachtung der Eignung oder Befähigung“; vgl. § 2 Abs. 15 S. 1 StVG. Es besteht indes – abgesehen von der Ansicht einzelner Gerichte⁵⁾ – die inzwischen gefestigte und m. E. auch zutreffende h. M., dass diese Vorschrift nicht dazu geeignet ist, die Eigenschaft eines Fahrzeugführers auch für das Strafrecht auf den Fahrlehrer überzuleiten, was im Übrigen auch bedeutet, dass der *Fahrschüler* seinerseits durchaus Fahrzeugführer bleibt, der sich ggf. nach § 316 StGB strafbar machen kann, wenn *er* betrunken das Fahrzeug tatsächlich führt. § 2 Abs. 15 S. 2 StVG dient nur dazu zu vermeiden, dass der (nüchterne) Fahrschüler sich strafbar macht, wenn er (noch) ohne Führerschein (bzw. Fahrerlaubnis) das Auto führt. Die in der Vorschrift enthaltene Fiktion stellt damit eine primär strassenverkehrsrechtliche Regelung dar, die allenfalls noch zivilrechtliche Haftungskonsequenzen hat, aber nicht aus dem das Fahrzeug nicht führenden Fahrlehrer einen Kfz-Führer auch im allgemein strafrechtlichen Sinne macht.

¹⁾ Um einige Fußnoten ergänztes Kurzreferat bei einer Tagung der strafrechtlichen Lehrstühle der Adam-Mickiewicz-Universität Poznan und der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) zu dem Thema „Betrunkene Autofahrer als Problem des Strafrechts“ am 5. Nov. 2015 in Poznan (Polen); der Referatsstil wurde weitgehend beibehalten.

²⁾ Vgl. zu derartigen Fallgestaltungen z. B. *AG Cottbus* BA 2003, 161 ff. m. *Rez. Joerden*, BA 2003, 104 ff.; *König*, DAR 2003, 448 ff.; *OLG Dresden* BA 2006 314 ff. m. *Anm. Joerden*, BA 2006, 316 ff.; *Jahn*, JuS 2006, 468 ff.

³⁾ Entsprechendes gilt auch im Hinblick auf § 315a und § 315c StGB, die ebenfalls auf das „Führen“ eines Fahrzeuges abstellen.

⁴⁾ Vgl. z. B. *Sternberg-Lieben/Hecker*, in: Schönke/Schröder, StGB, Kommentar, 29. Aufl., München 2014, § 316, Rn. 19 f.; *Lackner/Kühl*, StGB, Kommentar, 28. Aufl., München 2014, § 315c, Rn. 3; *Fischer*, StGB, Kommentar, § 316, Rn. 49; jeweils m. w. N. – Grundsätzlich ablehnend zur Rechtsfigur der Eigenhändigkeit aber etwa *Schubarth*, SchwZStr. 96, 325 ff.

⁵⁾ *AG Cottbus* BA 2003, 161 ff.; *AG Weißwasser* 1 Ds 160 Js 25791/04; vgl. auch *OLG Bamberg* NJW 2009, 2393 im Hinblick auf die Handy-Benutzung durch einen beifahrenden Fahrlehrer, der auch als Fahrzeugführer i. S. d. § 23 Abs. 1a StVO angesehen wurde. Dagegen allerdings zu Recht auf Anfrage des *OLG Karlsruhe* kürzlich *BGH* NSZ 2015, 409 mit zustimmender *Anm. Mitsch*.

III.

Die Straflosigkeit des betrunkenen Fahrlehrers beruht also zentral auf der Interpretation von § 316 StGB und seinem Begriff des Führens eines Kfz als eines eigenhändigen Delikts. Obwohl die h. M. dieser These folgt, bleibt es doch aus wissenschaftlicher Perspektive interessant zu fragen, ob auch eine andere Interpretation von § 316 StGB in Betracht käme und welche Schlussfolgerungen dann gezogen werden könnten. Zunächst ist aber hervorzuheben, dass jedenfalls bei der herrschenden Interpretation als eigenhändiges Delikt eine *Zurechnung* des Verhaltens des Fahrschülers als Verhalten des Fahrlehrers, um diesen auf diese Weise verantwortlich machen zu können, außer Betracht zu bleiben hat. Es ist geradezu das Konzept des eigenhändigen Delikts, dass die Zurechnungsfiguren, die über die unmittelbare Täterschaft hinausgehen, nicht funktionieren. So gibt es etwa kein Führen eines Kfz in *mittelbarer* Täterschaft gem. § 25 Abs. 1 2. Alt. StGB.

Sofern daher z. B. der A den betrunkenen B mit vorgehaltener Pistole zwingt, ein Fahrzeug zu führen, so kann das zwar eine Strafbarkeit des A wegen Anstiftung zum Delikt des § 316 StGB, nicht aber wegen Begehung dieses Delikts in mittelbarer Täterschaft auslösen, und zwar ganz unabhängig davon, ob der A seinerseits nüchtern oder betrunken ist. Es kämen allenfalls andere Normen (im Beispiel etwa § 240 StGB oder § 315b StGB) für eine Begründung der Strafbarkeit des A im *Modus der Täterschaft* in Betracht, aber jedenfalls nicht § 316 StGB. Dies gilt erst recht auch dann, wenn – in einer Abwandlung des Beispiels – der betrunkenen A den nicht betrunkenen B mit vorgehaltener Pistole zum Führen eines Kfz zwingt, da wiederum der Hintermann A hier nicht das Kfz führt, sondern nur der B, und zwar völlig unabhängig davon, ob A den B zu einem (gefährlichen) Fahrverhalten zwingt, das sonst nur ein Betrunkenener an den Tag legen würde. Ließe man jedoch das Dogma des § 316 StGB als eines eigenhändigen Delikts fallen, wäre dies anders und eine Strafbarkeit des A aus § 316 StGB wäre in beiden Abwandlungen des Falles grundsätzlich möglich. Dies auch in der ersten Variante der zuerst genannten Fallgestaltung, in der der betrunkenen B unter der Drohung des nüchternen A das Kfz unmittelbar führt, weil man das Merkmal der Trunkenheit nicht als ein besonderes persönliches Merkmal aufzufassen hätte, sondern als ein tatbezogenes Merkmal.

Geht es speziell um den betrunkenen Fahrlehrer, so ist klar, dass dann, wenn er nicht unmittelbar in die Führung des Kfz eingreift, keine unmittelbare Täterschaft im Hinblick auf § 316 StGB vorliegt. Wenn man aber auf die Eigenhändigkeit des Führens verzichtet, könnte mittelbare Täterschaft in Betracht kommen, und zwar auch ohne dass der Fahrschüler seinerseits betrunken ist, da ja dann der betrunkenen Fahrlehrer das Kfz (mittelbar) führen würde, weil ihm das Verhalten des Fahrschülers als eigenes zugerechnet würde. Fraglich ist dabei allerdings, ob die Einwirkungsmöglichkeiten eines Fahrlehrers auf seinen Fahrschüler schon eine hinreichende Drucksituation erzeugen, so dass der Fahrschüler als sein „Werkzeug“ betrachtet werden kann. Eigentlich ist das erst dann der Fall, wenn ein Zurechnungsdefizit bei dem unmittelbar Handelnden erzeugt oder ausgenutzt wird, so etwa, wenn der Hintermann einen erheblichen Nötigungsdruck aufbaut bzw. einen tatbestandsrelevanten Irrtum des Tatmittlers hervorruft oder ausnutzt.

Aus der bloßen Stellung als Fahrlehrer wird man dies kaum ableiten können. Immerhin gehen Teile von Rechtsprechung und Literatur aber schon auf der Basis der bestehenden Auslegung von § 316 StGB zur Eigenhändigkeit des Führens von einer (unmittelbaren) Täterschaft des betrunkenen Fahrlehrers aus, wenn dieser es bei dem Fahrschüler mit einem „blutigen Anfänger“ zu tun hat, dem er (weil bei diesem noch jedwede Fahrkenntnisse fehlen) gleichsam alles erklären und auch vorschreiben muss, wenn auch ohne selbst aktiv ins Fahrgeschehen einzugreifen.⁶⁾ Das ist vor allem deshalb bemerkenswert, weil auch dabei eigentlich kein *unmittelbares* (physisches) Führen des Kfz durch den Fahrlehrer erfolgt, sondern nur die geistige Einwirkung auf den Fahrschüler besonders stark ist. Mit der Figur der mittelbaren Täterschaft könnte man diese Konstellation bei Bestreiten der Eigenhändigkeit des Begriffs „führen“ recht gut erfassen. Wer aber diese These nicht mitträgt und – wie die überwiegende Literatur und Rechtsprechung – an der Eigenhändigkeit festhält, müsste eigentlich mangels dieser Eigenhändigkeit eine strafrechtliche Haftung des Fahrlehrers hier ebenso ablehnen wie in den Fällen, in denen der Fahrschüler schon Grundkenntnisse des praktischen Fahrens erworben hat. Die These jedenfalls, in solchen Fällen „führe“ der Fahrlehrer das Kfz doch bereits unmittelbar, weshalb die mittelbare Täterschaft nicht benötigt werde und man an der Eigenhändigkeit des Führens festhalten könne, überzeugt nicht. „Geführt“ wird hier vielleicht der Fahrschüler, aber nicht das Kfz.⁷⁾

IV.

Verzichtete man auf die These der Eigenhändigkeit des Führens im Rahmen von § 316 StGB, so käme auch die Möglichkeit von *Mittäterschaft* in größerem Ausmaß in Betracht als bei Aufrechterhaltung jener These. Denkbar ist Mittäterschaft natürlich auch bei Eigenhändigkeit, etwa dann, wenn der Fahrlehrer ständig ins Lenkrad greift oder auf die Bremse tritt, soweit dieses Vorgehen von dem Fahrschüler und ihm als ein gemeinsamer Tatplan zu-

⁶⁾ Vgl. etwa *OLG Hamm* VRS 37, 281 f.

⁷⁾ Im Ergebnis ebenso *König*, LK-König, § 315c, Rn. 41 („Führen durch Worte“); *ders.*, DAR 2003, 448 ff.; *ders.*, in *Henschel/König/Dauer*, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., München 2015, § 316 Rn. 5 (S. 1751) m. w. N. auch zu der gegenteiligen Ansicht.

sammenwirkenden Autofahrens getragen wird. Fehlt ein solcher gemeinsamer Tatplan bzw. Tatentschluss, hat man es in solchen Fällen aber ohnehin schon mit Nebentäterschaft zu tun, weil jeder der beiden eigenständig und eigenhändig das Fahrzeug (mit) führt; ein Rekurs auf Mittäterschaft ist dann im Grunde entbehrlich. Hinsichtlich der Mittäterschaft kommt es erst dann zu einem Problem mit der Eigenhändigkeit, wenn es notwendig wird, zumindest Teile des Verhaltens des Fahrerschülers dem Fahrlehrer als dessen eigenes Verhalten zuzurechnen, um ihn strafrechtlich verantwortlich machen zu können. Denn eine solche Zurechnung ist bei Eigenhändigkeit – wie bereits erläutert – nicht möglich.

Dazu folgendes Beispiel: Der Fahrerschüler erkennt, dass der Fahrlehrer betrunken ist, verabredet mit ihm aber gleichwohl, die geplante Fahrt durchzuführen. Während der Fahrt greift der Fahrlehrer nicht aktiv in das Fahrgeschehen ein. – Hier könnte nur bei Verzicht auf die Voraussetzung der Eigenhändigkeit kraft des gemeinsamen Tatentschlusses grundsätzlich sowohl dem Fahrerschüler das Verhalten des Fahrlehrers als auch dem Fahrlehrer das Verhalten des Fahrerschülers gem. § 25 Abs. 2 StGB als jeweils eigenes Verhalten zugerechnet werden. Das setzt allerdings weiterhin voraus, dass man auch ein arbeitsteiliges Vorgehen der beiden konstatieren würde (funktionale Täterschaft). Dieses letztere Kriterium dürfte aber (zumindest nach in der Rechtsprechung vertretener Ansicht)⁸⁾ sogar schon bei Tatbeiträgen des Fahrlehrers als gegeben angesehen werden können, die deutlich geringfügiger als die Tatbeiträge des das Fahrzeug führenden Fahrerschülers sind. In Betracht kämen dafür etwa auch die Bestimmung der Fahrtroute oder ein gelegentlicher Hinweis zur Fahrweise, nun allerdings mit der denkbaren Konsequenz, als ausreichender Tatbeitrag des Fahrlehrers zum mittäterschaftlichen Führen des Kfz angesehen zu werden.

Dabei wäre auch im Rahmen von Mittäterschaft für dieses Beispiel noch zu klären, welche Funktion dem Merkmal der Trunkenheit zukommt. Sähe man es nicht als besonderes persönliches (täterbezogenes) Merkmal, sondern – wie oben schon präferiert – als tatbezogenes Merkmal an, könnte es sogar dem (nüchternen) Fahrerschüler gem. § 25 Abs. 2 StGB (bei Kenntnis) zugerechnet werden; zumindest aber der Fahrlehrer wäre nach §§ 316, 25 Abs. 2 StGB strafbar, da ihm das tatbestandsrelevante Verhalten des Fahrerschülers (Führen des Kfz) kraft Mittäterschaft als eigenes Verhalten zugerechnet werden könnte und er das Merkmal der Trunkenheit ja selbst erfüllt.

V.

Weiterhin wäre bei einer Aufgabe der These von der Eigenhändigkeit bei § 316 StGB die Möglichkeit zu erörtern, inwieweit eine strafrechtliche Haftung des betrunkenen Fahrlehrers wegen eines *Unterlassens* in Frage kommen könnte. An seiner Stellung als (Überwacher-)Garant gem. § 13 StGB wird man kaum zweifeln können, denn er hat sinnvollerweise die Pflicht, dafür Sorge zu tragen, dass aus dem Betrieb seines Fahrschulwagens über den „Normalbetrieb“ hinaus keine (vermeidbaren) Gefahren für den Straßenverkehr (und für seinen Fahrerschüler)⁹⁾ erwachsen. Dementsprechend haben einige Gerichte gerade die Gefahr hervorgehoben, die von einem Fahrerschüler für den Straßenverkehr ausgehen kann, wenn der Fahrlehrer wegen Trunkenheit nicht in der Lage ist, den Fahrerschüler adäquat zu überwachen und ggf. angemessen in das Fahrgeschehen einzugreifen.¹⁰⁾

Man könnte daher erwägen, § 316 Abs. 1 StGB wie folgt zu lesen: „Wer im Verkehr (...) ein Fahrzeug *führen lässt*, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher *führen zu lassen*, wird ... bestraft...“ (Änderungen gegenüber dem Gesetzestext kursiv). Das Problem einer solchen Lesart besteht indes darin, dass sie kaum mehr mit dem Wortlaut von § 316 StGB in seiner aktuellen Fassung vereinbar ist. Auch lässt sich § 13 StGB schon deshalb nicht so einfach auf § 316 StGB übertragen, weil die dort inkriminierte Verhaltensweise nach h. M. nicht nur ein eigenhändiges Delikt, sondern zudem ein schlichtes Tätigkeitsdelikt darstellt, das keinen Erfolg wie etwa § 212 StGB kennt. Es sei denn, man würde auch von dieser These abrücken und schon in der Bewegung des Fahrzeugs aufgrund des Führens durch den Fahrerschüler einen Erfolg i. S. d. § 13 StGB sehen. Aber selbst dann bliebe immer noch zu fragen, ob dieses Ergebnis im Lichte von § 13 Abs. 1 a. E. StGB (sog. Entsprechensklausel) als unproblematisch gelten könnte.

VI.

Auf einen Verzicht auf die Eigenhändigkeit beim Führen eines Kfz im Rahmen von § 316 StGB läuft letztlich auch eine These von BLUM und WEBER¹¹⁾ hinaus. Die beiden Autoren argumentieren, dass „wohl niemand ernsthaft behaupten“ werde, „ein Lkw-Fahrer, der ... nach Einschaltung des Tempomaten die Hände vom Steuer

⁸⁾ Vgl. Nachweise dazu etwa bei Lackner/Kühl, § 25, Rn. 11.

⁹⁾ Demnach wäre er sowohl Überwachergarant hinsichtlich der Gefahren für die anderen Verkehrsteilnehmer als auch Beschützergarant im Hinblick auf seinen Fahrerschüler.

¹⁰⁾ Vgl. etwa AG Cottbus BA 2003, 161 ff.

¹¹⁾ Blum/Weber, NZV 2007, 228 f.

nimmt, die FüÙe hochlegt und andere Dinge erledigt, sei nicht mehr Führer des Kraftfahrzeuges.“ Ein weiteres Beispiel sei „die automatische Einparkhilfe ... Auch während dieses automatischen Einparkens dürfte es unstrittig sein, dass immer noch der menschliche Fahrer das Fahrzeug führt und es nicht gerade führerlos ist.“¹²⁾

Dem ist zunächst entgegenzuhalten, dass in diesen Fällen ohnehin nur dann ein Problem auftritt, wenn die betreffende Person nicht schon betrunken ist, *bevor* der Tempomat eingeschaltet oder der automatische Einparkhilfe das Lenken überlassen wird; es geht also nur um die Fälle, in denen der (bisherige) Fahrzeugführer das weitere Fahrgeschehen dem Tempomat bzw. der Einparkhilfe überlässt und sich erst dann betrinkt; denn andernfalls hätte er sich ja schon vor diesem Zeitpunkt nach § 316 StGB strafbar gemacht, da er ohne Tempomat und ohne Einparkhilfe unstrittig das Fahrzeug führt.

Nun sind aber natürlich Fälle denkbar, in denen der (bisherige) Fahrzeugführer das Fahrzeug automatisch einparken lässt und sich dann während dieses Parkvorganges bis zum Zustand des § 316 StGB betrinkt. Das kann auch durchaus gefährlich sein, etwa wenn der Fahrer nicht durch Bremsen eingreift, wenn ein Kind dazwischen läuft und der Automat diese Situation nicht beherrscht (z. B. weil die Abstandssensoren ausgefallen sind). Aber ein solcher Fall ist gerade ein Fall des *unterlassenen* Führens des Kfz, eben weil die betreffende Person nicht durch Bremsen in das Geschehen eingreift.¹³⁾ Man wird daher auch während dieser Zeit des Wirkens der Einparkhilfe nicht davon sprechen können, dass die vor Einschalten der Einparkhilfe das Kfz führende Person das Kfz jetzt noch (eigenhändig) führt. Nur dann, wenn man auf die Eigenhändigkeit des „Führens“ verzichtet, wäre eine andere Konstruktion immerhin denkbar (Führen durch Unterlassen des Eingreifens; vgl. oben V.).

Dementsprechend dürfte auch zu entscheiden sein, wenn einmal die Segnungen des vollautomatischen Fahrens vollständig entwickelt sind. Wer immer dann noch in das Geschehen als Verantwortlicher eingreifen könnte, führt das Fahrzeug allenfalls durch Unterlassen, wenn er nicht eingreift. Ein eigenhändiges Führen ist das nicht und daher auch kein Führen i. S. d. § 316 StGB, sofern man an dem Kriterium der Eigenhändigkeit festhält.

VII.

Zusammenfassend lässt sich daher festhalten, dass der Verzicht auf die These von der Eigenhändigkeit des Führens eines Kfz im Rahmen von § 316 StGB durchaus erweiterte Möglichkeiten einer strafrechtlichen Haftung des nicht unmittelbar das Fahrzeug Führenden, also insbesondere des betrunkenen Fahrlehrers, eröffnen würde. Allerdings dürfte vor allem im Hinblick auf eine etwaige Unterlassungsstrafbarkeit dafür eine Gesetzesänderung notwendig sein. Bleibt man dagegen bei der These der Eigenhändigkeit, kann der betrunkene Fahrlehrer strafrechtlich nicht nach § 316 StGB haftbar gemacht werden, sofern er nicht auch selbst aktiv den Fahrschulwagen führt.¹⁴⁾

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Dr. h.c. Jan C. Joerden
Lehrstuhl Strafrecht, insbesondere Internationales Strafrecht
und Strafrechtsvergleichung, Rechtsphilosophie
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
GroÙe Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: joerden@europa-uni.de

¹²⁾ Ebd., S. 229.

¹³⁾ Zu einem „Führen“ könnte das Laufenlassen der Einparkhilfe allenfalls dann werden, wenn man der betreffenden Person ihr Nichtführen während des Betriebs der Einparkhilfe *außerordentlich* als „Führen“ zurechnen würde, weil sie sich selbst ihrer Handlungsmöglichkeit begeben hat, indem sie die Einparkhilfe aktiviert hat. Indes würde auch eine solche außerordentliche Zurechnung scheitern, solange man das Führen eines Kfz als eigenhändig ansieht. Näher dazu Joerden, Strukturen des strafrechtlichen Verantwortlichkeitsbegriffs, Berlin 1988, S. 57 ff., 82 ff.

¹⁴⁾ König, DAR 2003, 450, weist zu Recht auf die Möglichkeit der Einführung eines Sondertatbestandes etwa im Fahrlehrergesetz hin, um den Fall des betrunkenen Fahrlehrers strafrechtlich erfassen zu können. Da die Fälle indes wohl relativ selten sind, mag man vorläufig auch auf eine spezielle Strafnorm verzichten.

STEFAN SEITERLE

Der betrunkene Autofahrer fährt untern allein

Schließt die Tateilnahme des Mitfahrers die Strafbarkeit des Fahrers nach § 315c StGB aus?

Bei der Thematik des Mitfahrers des betrunkenen Autofahrers geht es um schwierige Fragen der Beurteilung der Strafbarkeit des Fahrers und des Mitfahrers nach verschiedenen Delikten. Besondere Problembereiche betreffen die Zurechnung im Rahmen der Fahrlässigkeitsdelikte, die Einwilligung insbesondere in Bezug auf § 315c StGB und Aspekte einer Teilnahme strafbarkeit des Mitfahrers.

Zur Illustration ein Alltagsfall: Nach der Feier im Anschluss an eine spannende Tagung fragt M den absolut fahrtüchtigen F, ob er ihn mit in die Stadt nehmen könne. Nach einigem Zögern lässt sich F schließlich überreden. Auf der Fahrt führt eine alkoholbedingte Unachtsamkeit des F dazu, dass das Fahrzeug gegen einen Zaun kracht, wodurch M verletzt wird.

Dieser Fall mag strafrechtlich zunächst harmlos erscheinen, der Schein trügt jedoch. Für SCHRÖDER stellen dergleichen Fälle „die strafrechtliche Dogmatik ... vor schwierigste Probleme, die nur mit erheblichem Aufwand gelöst werden können.“¹⁾

Die Strafbarkeit des Fahrers nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB

Ich will aus dem Problemstrauß nur einen Aspekt herausgreifen, der die Strafbarkeit des Fahrers nach § 315c StGB betrifft, aber auch die Frage der Teilnahme des Beifahrers streift. Das Problem lautet: Ist der Mitfahrer auch dann ein „anderer Mensch“ im Sinne des § 315c StGB, der durch den Fahrer gefährdet werden kann, wenn er Teilnehmer, also Anstifter oder Gehilfe ist? Oder ist er kein „anderer Mensch“, und der Fahrer bleibt in Bezug auf § 315c StGB straflos?

Die strafrechtliche „Spannung“ erfordert mehrere Annahmen

Damit die Frage strafrechtlich „spannend“ wird, muss zunächst vorausgesetzt werden, dass außer dem Mitfahrer (und ggf. dem Fahrer selbst) keine weiteren Personen oder Sachen (von bedeutendem Wert) konkret gefährdet werden. Denn in diesem Fall würden sich die meisten Probleme der Trunkenheitsfahrt mit Mitfahrer nicht mehr stellen, weil es dann nicht mehr darauf ankommt, ob der Mitfahrer vom Schutzbereich des § 315c StGB erfasst ist oder nicht. Der Mitfahrer muss also „Alleingefährdeter“ sein.

Vorausgesetzt wird außerdem, dass die Einwilligung des Mitfahrers in die Gefährdung *tatsächlich erfolgt* ist. Dazu reicht jedenfalls die konkludente Zustimmung aus, sie kann also auch bereits in dem bloßen Zusteigen in das Fahrzeug liegen. Es lässt sich sogar fragen, ob überhaupt Fälle denkbar sind, in denen jemand die Fahrtüchtigkeit des Fahrers erkennt, gleichwohl ohne weiteres mitfährt und aber trotzdem *nicht* in eine (etwaige) Gesundheitsgefährdung einwilligt.²⁾

Schließlich muss im konkreten Fall auch tatsächlich eine konkrete Gefährdung für den Mitfahrer entstanden sein, damit der Rahmen für die zu besprechenden Anwendungsprobleme überhaupt eröffnet ist. Nach einer bekannten Definition ist Gefahr ein Zustand, der die „naheliegende Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit“ der Rechtsgutsbeeinträchtigung mit sich bringt.³⁾ Früher vertrat der BGH einmal die Ansicht, dass das *bloße Mitfahren* mit einem Fahrnsicheren, ohne dass es zu groben Fahrfehlern oder riskanten Manövern gekommen wäre, bereits zur Annahme einer konkreten Gesundheitsgefährdung für den Mitfahrer ausreicht.⁴⁾ Für diese Rechtsprechung hatte also bereits *jede* Mitnahme eines Fahrgastes für den betrunkenen Fahrer die Strafbarkeit nach § 315c StGB eröffnet, zumal für die Rechtsprechung die Zustimmung des Mitfahrers ohne Belang ist. Mittlerweile ist der BGH aber, nach dem „Aufstand“ mehrerer Obergerichte,⁵⁾ von dieser Ansicht wieder abgerückt.⁶⁾ Und zwar berechtigterweise, denn die Gefährdungshandlung kann nicht zugleich der konkrete Gefahrerfolg sein.⁷⁾

Über eine Ausnahme davon wird nachgedacht für den Fall, dass die rauschbedingte Fahrtüchtigkeit des Fahrers so schwerwiegend ist, dass dieser zu einer kontrollierten Fahrt überhaupt nicht mehr in der Lage ist.⁸⁾ Diese Überlegung ist aber, zumindest so formuliert, ebenfalls kritisch zu beurteilen. Denn entweder ist die Fahrtüch-

¹⁾ Schröder, JuS 1994, 846.

²⁾ So implizit Matt/Renzikowski, § 315c Rn. 27, der Einwilligungen in Verkehrsverstöße von Einwilligungen in Gefährdungen unterscheidet.

³⁾ BGHSt 18, 271.

⁴⁾ BGH, NSStZ 1985, 263, 264; BGH, NSStZ 1989, 73, 74.

⁵⁾ BayObLG NSStZ 1990, 237, 238; OLG Köln, NZV 1991, 358.

⁶⁾ BGH, NSStZ 1996, 83.

⁷⁾ SK-StGB-Wolters, § 315c Rn. 19.

⁸⁾ BGH, NSStZ 1996, 83, 84; Geppert, Jura 2001, 559, 564.

tigkeit so ausgeprägt, dass der Fahrer, etwa durch permanente hochriskante Fahrmanöver, damit gleichsam eine *konkrete Dauergefahr* schafft. Dann handelt es sich aber nicht um eine *Ausnahme*, sondern dann ist die konkrete Gefahr *positiv festgestellt*. Will man mit dieser Formulierung aber sagen, dass die Tatsache der Unmöglichkeit einer kontrollierten Fahrt *als solche* bereits für die konkrete Gefährdung im Sinne des § 315c StGB ausreichen soll, fehlt es wiederum an der positiven Feststellung zumindest einer tatsächlich gesundheitsgefährdenden Situation.⁹⁾ Zuzustimmen ist der Rechtsprechung darin, dass die Anforderungen an die Konkretheit des Gefährderfolges umso geringer sein können, je gefahrenträchtiger schon die diesen bedingende Handlung ist; ein reines *Gefahrgefühl* reicht aber eben nicht aus, vielmehr muss das Rechtsgut in eine wirkliche „Existenzkrise“ geführt worden sein.¹⁰⁾

Unter den Voraussetzungen also, dass der Mitfahrer tatsächlich einer konkreten Gesundheitsgefährdung zugestimmt hat, dass es im Laufe der Fahrt auch zu einer konkreten Gefährdung des Mitfahrers gekommen ist, und dass außer ihm keine weitere Sache oder Person gefährdet wurde, lautet die entscheidende – und schwierige – Frage: Hat sich der Fahrer dann nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB strafbar gemacht?

Mitfahrer als taugliche Gefährdungsobjekte?

Zunächst ließe sich noch überlegen, ob Mitfahrer *generell* „andere Menschen“ im Sinne der Norm sein können. Allerdings ist dieses Problem seit Änderung des § 315a StGB a. F. im Jahr 1964 gelöst. Denn spätestens mit Entfernung der „Gemeingefahr“ aus dem Tatbestand – woraus der BGH seinerzeit Zweifel an der generellen Eignung von Mitfahrern als Gefährdungsobjekte entwickelt hatte¹¹⁾ – gibt es keine plausible Begründung mehr für die gegenteilige Sichtweise.¹²⁾

Beteiligte Mitfahrer als taugliche Gefährdungsobjekte?

Damit zu meinem eigentlichen Thema: So eindeutig mittlerweile auch die Antwort auf die Frage ist, ob „normale“ Mitfahrer vom Schutz des § 315c StGB erfasst sind, so kontrovers wird diskutiert, ob das auch dann noch gilt, wenn es sich bei dem weiteren Fahrzeuginsassen um einen Teilnehmer an der Tat des Fahrers handelt. Die Rechtsprechung¹³⁾ und Teile des Schrifttums¹⁴⁾ sind der Meinung, „Teilnehmer der Tat“ seien *keine* tauglichen Gefährdungsobjekte des § 315c StGB, weshalb eine entsprechende Strafbarkeit ausscheide, wenn der Mitfahrer der allein (konkret) Gefährdete ist. Argumentiert wird dabei mit „rechtslogischen Erwägungen“, Tatteilnehmer könnten des strafrechtlichen Schutzes nicht teilhaftig werden, weil der Schutz der Norm sich auf die nicht an der Tat beteiligten Verkehrsteilnehmer beschränke.¹⁵⁾

Ich will mich im Folgenden mit einigen Argumenten auseinandersetzen, die gegen diese Auffassung und somit für die Einbeziehung von Tatteilnehmern in den Schutzbereich des § 315c StGB sprechen.

Kann der alleingefährdete Mitfahrer „Tatteilnehmer“ sein?

Zunächst irritiert die Rede von der „Tatteilnahme“. Denn für die benannte Auffassung scheidet die Strafbarkeit des Fahrers ja gerade *aus*, wenn es sich bei dem Alleingefährdeten um einen „Teilnehmer“ handelt. Mangels rechtswidriger Haupttat kommt eine Teilnahmestrafbarkeit nach dieser Ansicht dann gerade *nicht* mehr in Betracht. Wie kann sich die Frage, ob ein „Tatteilnehmer“ vom Schutz des § 315c StGB erfasst ist, dann aber überhaupt stellen? Ob dieses Problem mit der Erwägung, man müsse eben fragen, ob Teilnahme *vorläge*, wenn sie, „abgesehen von der möglichen Untauglichkeit des Teilnehmers als Gefährdungsobjekt“, gegeben *wäre*,¹⁶⁾ so einfach zu lösen ist, erscheint jedenfalls zweifelhaft.

Man könnte natürlich die Rede von der „Tatteilnahme“ weit verstehen und eine Teilnahme an § 316 StGB ausreichen lassen. Selbst wenn man diesen (Aus-)Weg aber nicht für zu einfach hielte, wäre er doch allenfalls für § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB gangbar. Denn schon bei § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB fehlt ein Auffangtatbestand wie § 316 StGB, so dass der Verweis auf eine Teilnahmemöglichkeit an dieser Norm bezüglich des aufgezeigten Strukturproblems insgesamt nicht weiterhilft.

Weitere Argumente gegen die Auffassung der Rechtsprechung

Neben dieser eher exotischen Erwägung sprechen aber auch zahlreiche weitere Argumente gegen den Ausschluss von Teilnehmern aus dem Schutzbereich des § 315c StGB.

⁹⁾ Vgl. Eisele, JA 2007, 168, 171.

¹⁰⁾ SK-StGB-Wolters, § 315c Rn. 19.

¹¹⁾ BGHSt 11, 199, 203.

¹²⁾ Geppert, Jura 2001, 559, 565.

¹³⁾ BGHSt 27, 40, 43; OLG Karlsruhe, NJW 1967, 2321, 2322; BGH, NJW 1991, 1120.

¹⁴⁾ StVR-Burmann § 315c StGB Rn 5; Fischer § 315c Rn. 15a; Lackner/Kühl-Heger, § 315c Rn. 25 (jeweils ohne Begründung).

¹⁵⁾ BGHSt 11, 199, 203.

¹⁶⁾ Hillenkamp, JuS 1977, 166, 168.

Zu diesen Argumenten zählt allerdings nicht der Hinweis auf den bekannten „Verfolgerfall“. Hier hatte der BGH die Mittäterschaft desjenigen bejaht, der, infolge eines *error in persona*, von seinem eigenen Kumpanen als vermeintlicher Verfolger mit Tötungsvorsatz angeschossen worden war.¹⁷⁾ Mit dem Hinweis auf diese Entscheidung wird die Auffassung vertreten, Tatbeteiligte müssten ebenfalls von dem Schutz des § 315c StGB erfasst sein, weil sich der BGH andernfalls in einen Widerspruch zu seiner Entscheidung in dem „Verfolgerfall“ manövriere.¹⁸⁾

Diese Argumentation ist aber mindestens aus zwei Gründen nicht stichhaltig. Erstens wird hier dabei dieselbe Perspektive eingenommen wie in der hier interessierenden Konstellation. Bei der Thematik der Auswirkung von Mitfahrern geht es um die Strafbarkeit des *Fahrers* und die Frage des *Einbezugs* etwaiger Teilnehmer in den durch seine Tat angegriffenen *Schutzbereich*. Der *Verfolgerfall* betrifft demgegenüber die Frage, ob der *Geschädigte selber zugleich Täter sein kann*, sie betrifft somit einen völlig anders gelagerten Problembereich.

Zum Zweiten besteht bei dem Verfolgerfall die Besonderheit, dass sich der handelnde Täter in einem *Irrtum* befand. Hätten A und B in einer anderen Konstellation verabredet, dass A auf B „einfach so“, in vollem Bewusstsein über dessen Identität, mit Tötungsabsicht schießen sollte, hätte der BGH vermutlich kaum die Mittäterschaft einer irrtumsfrei begangenen Körperverletzung „an sich selbst“ bejaht.

Der Vorwurf eines (potentiellen) Widerspruchs lässt sich gegen den BGH folglich kaum erheben.

Nun zu überzeugenderen Argumenten gegen die Auffassung, dass ein Teilnehmer nicht zu dem Kreis der von der § 315c StGB Geschützten gehöre.

Zunächst ist es eine bloße Behauptung der Rechtsprechung, dass § 315c StGB nur die „anderen“ unbeteiligten Verkehrsteilnehmer und nicht auch die (strukturellen) Teilnehmer an der Tat schützen will.¹⁹⁾ Der Wortlaut oder allgemeine strafrechtliche Grundsätze schließen die Einbeziehung von Tatbeteiligten jedenfalls keineswegs aus.²⁰⁾ Es ist auch zunächst nicht ersichtlich, weshalb § 315c StGB insoweit anders beurteilt werden sollte als etwa § 223 StGB, wo das Opfer ohne weiteres zugleich Teilnehmer an der Tat sein kann und umgekehrt. Man denke etwa an den Masochisten, der den Sadisten zum Schlagen auffordert. Kaum jemand würde bestreiten, dass der Masochist hier zumindest taugliches *Opfer* der folgenden Körperverletzungshandlung ist.²¹⁾ (Dass die Strafbarkeit wegen der – ihre Wirksamkeit vorausgesetzt – *Einwilligung* dann doch entfällt, ist hierbei nicht der maßgebende Aspekt.)

Aus *praktischer Sicht* wäre der Ausschluss der Teilnehmer aus dem Schutzbereich des § 315c StGB darüber hinaus deswegen problematisch, weil dann schon *Zweifel* darüber, ob der alleingefährdete Mitfahrer Teilnehmer ist, zur Anwendung des in-dubio-pro-reo-Grundsatzes und folglich einem Ausschluss der Strafbarkeit des Fahrers nach § 315c StGB führen müsste. Da gerade eine Strafbarkeit des Mitfahrers wegen (psychischer) Beihilfe aber wohl nur selten überzeugend ausgeschlossen werden könnte, hätte dies eine weitgehende Entkriminalisierung von alkoholisierten Fahren nach § 315c StGB zur Folge, bei denen der Fahrer nicht allein ist und kein anderer als der Mitfahrer gefährdet wurde.²²⁾

Ein weiterer Aspekt: Wie bereits erwähnt, hält die Rechtsprechung eine *Einwilligung* in die konkrete Gefährdung im Rahmen einer Mitfahrt mit einem fahrsicheren Autofahrer für unbeachtlich, da das (angeblich vorrangig) geschützte Rechtsgut der Sicherheit des Straßenverkehrs nicht disponibel sei. Wie auch immer man dazu stehen mag: Die Ansicht, dass Teilnehmer vom Schutz des § 315c StGB nicht erfasst sind, bedeutet zumindest *faktisch* doch die Möglichkeit der Einwilligung für Teilnehmer, da sie es durch ihren Entschluss, Teilnehmer zu sein oder nicht, in der Hand haben, über die Strafbarkeit des Fahrers zu entscheiden. Das, was einem „normalen“ Mitfahrer verwehrt wäre, wäre dem „Teilnehmer“ gestattet.²³⁾ Das kann schwerlich richtig sein.

Falsche Verortung der Problematik

Besonders deutlich wird die Zweifelhaftigkeit der BGH-Rechtsprechung schließlich an folgendem Fallbeispiel: Angenommen, A überredet B, betrunken nach Hause zu fahren, während A seinerseits zu Fuß durch den Wald läuft. Später erreicht B mit dem Auto die Stelle, an der sich A gerade befindet und überfährt diesen aufgrund seiner Alkoholisierung beinahe.²⁴⁾ Beim Wort genommen, müsste die Rechtsprechung auch in diesem Fall zu einem Strafbarkeitsausschluss des B kommen, da A den B schließlich zu der Trunkenheitsfahrt überredet hat, und er somit als (potentieller) Anstifter und somit Tatteilnehmer in Betracht kommt. Man darf davon ausgehen, dass

¹⁷⁾ BGHSt 11, 268.

¹⁸⁾ Vgl. Schröder, JuS 1994, 846, 847.

¹⁹⁾ Dass der Fahrer selbst nicht taugliches Gefährdungsobjekt ist, ergibt sich allerdings unmissverständlich bereits aus dem Wortlaut, wonach „ein anderer Mensch“ gefährdet werden muss.

²⁰⁾ Irene Sternberg-Lieben, JuS 1998, 430, 431: „Eine derartige Verwirkung des strafrechtlichen Schutzes kennt unsere Rechtsordnung aber nicht“; ebenso SK-StGB-Wolters, Vor § 306, Rn. 9; OLG Stuttgart, NJW 1976, 1904.

²¹⁾ Vgl. Graul, JuS 1992, 321, 324; Schröder, JuS 1994, 846, 847.

²²⁾ OLG Stuttgart, NJW 1976, 1904.

²³⁾ Saal, NZV 1998, 50.

²⁴⁾ Hillenkamp, JuS 1977, 166, 169 f.

die Rechtsprechung diese Konsequenz aber kaum ziehen würde. Für diese Weigerung hätte sie auch einen sachlichen Grund. Der Fall macht nämlich deutlich, dass es auf die (potentiell-strukturelle) *Teilnehmereigenschaft* gar nicht ankommt. Vielmehr gründet die eigentliche Problematik in der Tatsache, dass im ersten Fall der „Teilnehmer“ der konkreten Gefährdung seiner körperlichen Unversehrtheit zumindest konkludent *zugestimmt* hat. Der Fußgänger in der Fallabwandlung wird aber regelmäßig mit einer Gesundheitsgefährdung durch den alkoholisierten Autofahrer *nicht* einverstanden sein. Der Tatbeteiligte ist somit nicht deswegen nicht schutzbedürftig, weil er (struktureller) *Teilnehmer* an der Tat ist – auch solche können in diesen Fällen schutzbedürftig sein –²⁵⁾, sondern weil er auf diesen Schutz *freiwillig* verzichtet. Die Diskussion ist somit bei der Frage *Teilnehmer* oder *nicht* zumindest falsch angesiedelt und kann sinnvoll nur im Rahmen der *Zustimmungs*problematik diskutiert werden.²⁶⁾

Anschrift des Verfassers

Dr. Stefan Seiterle
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: seiterle@europa-uni.de

²⁵⁾ Eisele JA 2007, 168, 171.

²⁶⁾ Ebenso Geppert, Jura 2001, 559, 565; SK-Wolters, Vor § 306, Rn. 9; Hillenkamp, JuS 1977, 163, 170.

DAWID LIGOCKI

Strafbarkeit Nahestehender des Fahrzeugführers wegen Nichteinschreitens gegen seine Trunkenheitsfahrt

A. Einleitung

Am 06.02.2014 empfahl die Kommission der Gerechtigkeit und der Menschenrechte des Sejm, „die Einführung einer strafrechtlichen Haftung Dritter, darunter nahestehender Personen, zu erwägen, die die Alkoholisierung eines Fahrzeugführers wahrnehmen und nichts unternehmen, um ihn vom Führen des Fahrzeugs im Trunkenheitszustand abzuhalten.“¹⁾ Die Anregung erfolgte vor dem Hintergrund eines Unfalls in Kamień Pomorski, der von einem betrunkenen Fahrer herbeigeführt worden war und bei dem sechs Personen tödlich verletzt worden waren. Die Einführung einer Strafbarkeit Dritter ist einer der Vorschläge innerhalb eines breiten Maßnahmenpakets, das erklärtermaßen die „stille soziale Akzeptanz“ für trunkenen Autofahrer bekämpfen soll. Die konkrete Empfehlung wurde jedoch vom Ministerrat nicht aufgegriffen. Da der Ruf nach einer Verschärfung des Strafrechts anlässlich tödlicher Unfälle, die von betrunkenen Autofahrern verursacht werden, häufig wiederkehrt, erscheint es dennoch sinnvoll, sich mit der Frage der strafrechtlichen Haftung Dritter auseinanderzusetzen.

Dem Vorschlag ist nicht zu entnehmen, was für „Dritte“ angedacht wurden. Die Auswahl in die Pflicht zu nehmender Gruppen sollte dem Ministerrat überlassen werden. Speziell hat die Kommission „Nahestehende“ benannt und damit zu verstehen gegeben, dass insbesondere im Hinblick auf diese Personengruppe eine Einführung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit erwogen werden sollte. Aus diesem Grunde werden sich meine Überlegungen auf Nahestehende beschränken. Die Anknüpfungstat wird die folgenlose Trunkenheit im Verkehr sein.

Diese Tat wird im deutschen Strafgesetzbuch in § 316 pönalisiert. Nach Absatz 1 dieser Regelung wird die vorsätzliche Trunkenheitsfahrt bestraft, während Absatz 2 eine Fahrlässigkeitsstrafbarkeit vorsieht. Im polnischen Strafgesetzbuch ist die Strafbarkeit vorsätzlicher folgenloser Trunkenheitsfahrten in Art. 178a § 1 geregelt. Eine Fahrlässigkeitsvariante wurde, anders als im deutschen Recht, nicht vorgesehen. Das Schutzgut beider Straftatbestände ist die Sicherheit im Verkehr als Universalrechtsgut.²⁾

Im Folgenden wird zunächst untersucht, ob Dritte *de lege lata* strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden können. Anschließend wird erörtert, ob sich die Einführung eines eigenen Unterlassungstatbestands empfiehlt.

B. Deutschland

I. Grundsätzliche Möglichkeit einer Beihilfe durch Unterlassen

Bei dem Tatbestand des § 316 StGB handelt es sich wegen der Tathandlung des „Führens“ um ein eigenhändiges Delikt, das täterschaftlich nur von demjenigen begangen werden kann, der das Fahrzeug im Zustand der Fahruntüchtigkeit selbst führt.³⁾ Damit scheiden sowohl mittelbare Täterschaft als auch uneigenhändige Mittäterschaft aus.⁴⁾ Dritte können sich grundsätzlich nur als Teilnehmer, d. h. als Anstifter (§ 26 dStGB) oder Gehilfen (§ 27 dStGB), an § 316 Abs. 1 dStGB beteiligen.⁵⁾

Eine weitere Beschränkung der Möglichkeit der Beteiligung folgt daraus, dass eine Beihilfe dem Grundsatz der limitierten Akzessorietät zufolge nur dann in Betracht kommt, wenn eine vorsätzliche rechtswidrige Haupttat eines anderen vorliegt. Bezogen auf die folgenlose Trunkenheitsfahrt kommt daher von vornherein nur die Vorsatzvariante ins Spiel. Handelt der Haupttäter ohne Bewusstsein der Fahruntüchtigkeit, so fehlt es mangels Vorsatzes an einer tauglichen Haupttat. Einer fahrlässigen täterschaftlichen Unterlassung durch den Dritten nach § 316 Abs. 2 dStGB steht wiederum die fehlende Fahrzeugföhreigenschaft entgegen.

Schreitet der Dritte gegen eine Trunkenheitsfahrt nicht ein, liegt ein Unterlassen vor. Eine Strafbarkeit kommt nur bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 13 dStGB in Betracht.

Zu allererst sind jedoch zwei Vorfragen zu klären. Erstens ist unstritten, ob eine Beteiligung durch Unterlassen am Begehungsdelikt eines anderen als Beihilfe qualifiziert werden kann.⁶⁾ Es wird teils vertreten, dass wegen

¹⁾ Dezyderat nr 4 Komisji Sprawiedliwosci i Praw Czlowieka uchwalony na posiedzeniu w dniu 6 lutego 2014 r. do Prezesa Rady Ministrów dotyczący zamierzeń Rady Ministrów w sprawie zapobiegania wypadkom drogowym popełnianym przez kierujących w stanie nietrzeźwości, [http://orka.sejm.gov.pl/opinie7.nsf/nazwa/spc_d4/\\$file/spc_d4.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/opinie7.nsf/nazwa/spc_d4/$file/spc_d4.pdf) (letzter Zugang am 09.09.2015).

²⁾ Heger, in: Lackner/Kühl, StGB, 28. Aufl. (2014), § 316 Rdnr. 1; Zieschang, in: NK-StGB, 4. Aufl. (2013), § 316 Rdnr. 11; a. A. Freund, in: MüKo-StGB, 2. Aufl. (2011), vor §§ 13 ff. Rdnr. 49; Budyn-Kulik, in: Mozgawa (Hrsg.), Kodeks karny, 6. Aufl. (2014), Art. 178a Rdnr. 2.

³⁾ Pegel, in: MüKo-StGB, 2. Aufl. (2014), § 316 Rdnr. 2.

⁴⁾ König, in: LK-StGB, 2000, § 316 Rdnr. 231.

⁵⁾ Zieschang, in: NK-StGB, 4. Aufl. (2013), § 316 Rdnr. 12.

⁶⁾ Zum Problem Hoffmann-Holland, ZStW 118 (2006), 620 (620 ff.).

der stetigen Tatherrschaft des Unterlassenden⁷⁾ oder der „Verletzung der tatbestandsbegründenden Erfolgsabwendungspflicht“⁸⁾ eine (Neben-)Täterschaft durch Unterlassen vorliege. Allerdings sind sich selbst die Ansichten, die Täterschaft annehmen, darin einig, dass eine Beihilfestrafbarkeit ausnahmsweise dann eingreifen kann, wenn die Täterschaft – wie hier – an der mangelnden Täterqualität scheitert.⁹⁾ Die Entscheidung des Streits, zu dem mittlerweile eine unübersehbare Anzahl von Ansichten vertreten wird,¹⁰⁾ kann also dahinstehen.

Zweitens ist fraglich, ob eine Beihilfe durch Unterlassen zur vorsätzlichen Trunkenheitsfahrt, also einem *erfolgsunabhängigen* Delikt, konstruktiv möglich ist.¹¹⁾ Ausweislich des Wortlauts des § 13 Abs. 1 dStGB muss die Abwendung eines „Erfolg[es], der zum Tatbestand eines Strafgesetzes gehört“, unterlassen werden. Diese Formulierung impliziert bei unbefangener Lesart, dass die Strafbarkeit unechten Unterlassens nur bei Erfolgsdelikten, nicht aber bei abstrakten Gefährlichkeitsdelikten, zu denen § 316 dStGB gehört, denkbar sei.¹²⁾ Der Streit braucht nicht entschieden zu werden, da bei der Beihilfe durch Unterlassen die Haupttat als solche – mag sie auch ein Tätigkeitsdelikt sein – den Erfolg der Beihilfe darstellt.¹³⁾ In dieser Konstellation ist eine Beihilfe durch Unterlassen nach wohl einhelliger Ansicht möglich.¹⁴⁾

II. Problematik der Garantenstellung Nahestehender

Zentrales Kriterium der Unterlassungsstrafbarkeit nach § 13 dStGB ist eine Garantenstellung. Darunter versteht man eine „besondere Pflichtenstellung, die über die für jedermann geltende Handlungspflicht hinausgeht“.¹⁵⁾ Es ist also zu fragen, ob nahestehende Personen eine besondere Pflicht trifft, gegen die Trunkenheitsfahrt des Fahrzeugführers einzuschreiten. Zu differenzieren ist zwischen Beschützer- und Überwachergarantenstellungen.

Da Nahestehenden eine Pflicht zum Schutz des Straßenverkehrs nicht obliegt, kommt eine diesbezügliche Beschützergarantenstellung nicht in Betracht. Denn sie stehen dem Rechtsgut der Sicherheit im Verkehr, einem Universalrechtsgut, nicht näher als jede andere Person.

In Frage kommt allein eine Überwachergarantenstellung, also die Verantwortlichkeit für eine bestimmte Gefahrenquelle.¹⁶⁾ Diese Gefahrenquelle ist bei einer Trunkenheitsfahrt der Fahruntüchtige, der im Begriff ist, im Trunkenheitszustand ein Fahrzeug zu führen.

Entscheidend für die Existenz einer solchen Pflicht ist die Beziehung, die zwischen dem Dritten und dem Täter besteht. Das maßgebliche Kriterium ist das Vorliegen einer Aufsichtspflicht, aus der eine Befehlsgewalt bzw. Autoritätsstellung erwächst, die dem Dritten die Möglichkeit verschafft, den anderen entsprechend zu beeinflussen. Mit ihr korrespondiert die Erwartung der Allgemeinheit, dass die Person, die über Machtmittel verfügt, den Täter von der Umsetzung seines deliktischen Entschlusses abhalten kann und wird.¹⁷⁾ Eine Garantenpflicht zur Verhinderung fremder Straftaten bedeutet also, dass der Garant die Lebensführung des Täters beaufsichtigen und diesen ggf. davon abhalten muss, Unrecht zu tun.¹⁸⁾

Ob solche Pflichten zwischen nahestehenden Personen existieren, muss *in concreto* entschieden werden. Als musterhafter Ausgangspunkt kann die Überwachergarantenstellung im Eltern-Kind-Verhältnis dienen. Da die Eltern aufgrund ihrer familienrechtlich begründeten Aufsichtspflicht die Kinder „überwachen“ müssen, damit diese keine Schäden anrichten, gibt es auch eine Pflicht zur Verhinderung einer Trunkenheitsfahrt des Kindes.¹⁹⁾ Diese Garantenstellung besteht grundsätzlich bis zum Eintritt der Volljährigkeit des Kindes.²⁰⁾ Die Pflicht folgt aus einem formal begründeten Überordnungsverhältnis der Eltern, der Erziehungsgewalt.

Dort, wo es kein Aufsichtsverhältnis gibt, muss akzeptiert werden, dass jeder Mensch, der bewusst von seiner Handlungsfreiheit Gebrauch macht, grundsätzlich selbst für die Folgen seines Tuns verantwortlich ist.²¹⁾ Dies gilt auch für die Ehe, die auf Gleichberechtigung beruht und keine Befehlsgewalt des einen Ehegatten gegenüber dem

⁷⁾ Freund, in: MüKo-StGB, 2. Aufl. (2011), § 13 Rdnr. 267.

⁸⁾ Roxin, Strafrecht AT II, 2003, § 31 Rdnr. 140.

⁹⁾ Siehe Roxin, Strafrecht AT II, 2003, § 31 Rdnr. 140.

¹⁰⁾ Zum Meinungsstand siehe Freund, in: MüKo-StGB, 2. Aufl. (2012), § 13 Rdnrn. 266 ff. m. w. N.

¹¹⁾ Stree/Bosch, in: Schönke/Schröder, 29. Aufl. (2014), § 13 Rdnr. 3; Tenckhoff, in: Spendel-FS (1992), 347 (349 ff.).

¹²⁾ So z. B. Welzel, Das Deutsche Strafrecht, 11. Aufl. (1969), S. 211.

¹³⁾ Die Beihilfe zu einem Tätigkeitsdelikt ist selbst ein Erfolgsdelikt, Tenckhoff, in: Spendel-FS (1992), 347 (349 ff.).

¹⁴⁾ Freund, in: MüKo-StGB, 2. Aufl. (2012), § 13 Rdnr. 227 f.

¹⁵⁾ BGH Urt. v. 19.04.2000 – 3 StR 442/99, NJW 2000, 2754.

¹⁶⁾ Tag, in: Dölling/Duttge/Rössner, Gesamtes Strafrecht, 3. Aufl. (2013), § 13 Rdnr. 15.

¹⁷⁾ Otto, Jura 1985, 592 (599).

¹⁸⁾ Kühl, in: Lackner/Kühl, StGB, 28. Aufl. (2014), § 13 Rdnr. 14 m. w. N.

¹⁹⁾ Kühl, JuS 2007, 497 (502).

²⁰⁾ Otto, Jura 1985, 592 (599); Rengier, Strafrecht AT, 6. Aufl. (2014), § 50 Rdnr. 63.

²¹⁾ Roxin, Strafrecht AT II, 2003, § 32 Rdnr. 126.

anderen begründet²²), mögen auch die Ehegatten im Einzelfall aufeinander zu hören pflegen. Da ein Herrschaftsverhältnis fehlt, die Ehegatten vielmehr einander auf gleicher Ebene gegenüberstehen, kann die Allgemeinheit nicht berechtigterweise erwarten, dass der eine Ehegatte Straftaten des anderen entgegenwirkt. Insofern kann keine Überwachergarantstellung zwischen Ehegatten angenommen werden. Dies gilt nicht anders für Lebenspartner oder Geschwister.

C. Polen

I. Sondertatbestand des Art. 179 plStGB

Das polnische Strafgesetzbuch kennt bereits mit Art. 179 einen Sondertatbestand²³), der das Geschehenlassen von Trunkenheitsfahrten anderer pönalisiert. Der Straftatbestand sieht die Strafbarkeit u. a. desjenigen vor, der es entgegen einer besonderen Pflicht zulässt, dass eine Person, die sich im Trunkenheitszustand befindet, ein Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße führt. Die Tathandlung des Zulassens kann in einem schlichten Unterlassen bestehen.²⁴ Den Täter muss eine „besondere Pflicht“ treffen, die Sicherheit im Verkehr zu schützen und somit ein Führen des Fahrzeugs durch einen Trunkenheitsfahrer zu verhindern.²⁵ Diese kann sich aus Rechtsvorschriften, bekleideten Posten und Ämtern, Arbeitsverhältnissen oder freiwilliger Übernahme ergeben (z. B. Fahrdienstleiter, Mitarbeiter des TÜV, Fahrlehrer).²⁶ Nahestehende Personen, die Zeugen des Alkoholkonsums sind, kann eine solche Pflicht nicht treffen.

II. Grundsätzliche Möglichkeit einer Beihilfe durch Unterlassen

Da Art. 179a plStGB nur von demjenigen, der im Trunkenheitszustand ein Kraftfahrzeug führt, verwirklicht werden kann, liegt – nach vorzugswürdiger, jedoch nicht unbestrittener Ansicht – die Annahme eines echten Sonderdelikts nahe.²⁷

Das polnische Recht lässt die Mitwirkung²⁸) eines *Extraneus* an der Tat eines *Intraneus* gem. Art. 21 § 2 plStGB zu, wenn der persönliche Umstand, der zum gesetzlichen Tatbestand gehört und sich auf den Täter bezieht, den Mitwirkenden zwar nicht unbedingt betrifft, er diesen Umstand aber kennt. Sowohl der Trunkenheitszustand als auch die Tathandlung des Führens eines Fahrzeugs sind gesetzliche, strafbegründende Tatbestandsmerkmale i. S. d. Art. 21 § 2 plStGB.²⁹) Eine strafbare Mitwirkung kommt also bei vorhandenem Wissen in Betracht.

Auch im polnischen Recht kann die Abgrenzung von Beihilfe durch Unterlassen und täterschaftlichem Unterlassen problematisch sein.³⁰) Einer Problemdarstellung bedarf es auch hier nicht, weil ein täterschaftliches Unterlassen des Dritten ohnehin an dessen fehlender Täterqualität als Kraftfahrzeugführer scheitert. Ein Führen kann nur durch aktives Tun erfolgen.³¹) Es kommt also nur eine Beihilfe durch Unterlassen in Frage.

Art. 18 § 3 S. 2 plStGB sieht explizit vor, dass eine Beihilfe auch durch Unterlassen möglich ist. Der Unterlassende muss „entgegen einer besonderen rechtlichen Pflicht, die Begehung einer verbotenen Tat zu verhindern, durch sein Unterlassen deren Begehung durch eine andere Person erleichtert haben“. Es bestehen keine Zweifel an der Zulässigkeit der Beihilfe zu Tätigkeits- und abstrakten Gefährdungsdelikten.³²)

²²) *Roxin*, Strafrecht AT II, 2003, § 32 Rdnr. 126.

²³) Erklärtes Ziel dieses Sonderstrafatbestandes ist es, die strafrechtliche Haftung bestimmter Personengruppen, die sonst grundsätzlich (nur) wegen Beihilfe zu Art. 178a plStGB bestraft würden, zu verschärfen. Insofern sind die Anforderungen an die Handlungspflicht i. R. d. Art. 179 plStGB trotz der missverständlichen Formulierung („besondere Pflicht“ ohne den Zusatz „rechtlich“) höher als nach Art. 2 und 18 § 3 S. 2 plStGB, siehe Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, druk nr 1756, 2007-05-18.

²⁴) *Budyn-Kulik*, in: *Mozgawa* (Hrsg.), *Kodeks karny. Komentarz*, 6. Aufl. (2014), Art. 179 Rdnr. 2.

²⁵) *Citowicz*, in: *Królikowski* (Hrsg.), *Kodeks karny. Komentarz*. Tom I, 1. Aufl. (2013), Art. 179 Rdnr. 3 u. 20 f.

²⁶) *Stefański*, *Przestępstwa drogowe w nowym Kodeksie karnym*, 1999, S. 257.

²⁷) So *Citowicz*, in: *Królikowski/Zawłocki* (Hrsg.), *Kodeks karny. Część szczególna*. Tom I, 2013, Art. 178a Rdnr. 24; *Razowski*, in: *Giezek* (Hrsg.), *Kodeks karny. Część szczególna*, 2014, Art. 178a Rdnr. 3; a. A. *Halas*, in: *Grześkowiak/Wiak* (Hrsg.), *Kodeks karny*, 3. Aufl. (2015), Art. 178a Rdnr. 4.

²⁸) Täterschaftliche Beteiligung, Anstiftung sowie Beihilfe.

²⁹) *Stefański*, *Przestępstwa przeciw bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, 2000, Art. 178a Rdnr. 12.

³⁰) *Pohl*, *RPEiS* 2/2000, 79 (85); *Sakowicz*, in: *Zawłocki* (Hrsg.), *Kodeks karny. Część ogólna*. Tom I, 3. Aufl. (2015), Art. 18 Rdnr. 37.

³¹) *Budyn-Kulik*, in: *Mozgawa* (Hrsg.), *Kodeks karny*, 6. Aufl. (2014), Art. 178a Rdnr. 2.

³²) *Kardas*, in: *Zoll* (Hrsg.), *Kodeks karny. Część ogólna*. Tom I, 2. Aufl. (2004), Art. 18 Rdnr. 164; *Sakowicz*, in: *Zawłocki* (Hrsg.), *Kodeks karny. Część ogólna*. Tom I, 3. Aufl. (2015), Art. 18 Rdnr. 103.

III. Problematik der Garantenstellung Nahestehender

Aus dem Wortlaut des Art. 18 § 3 S. 2 plStGB, der auf eine enge Auslegung hindeutet („besondere rechtliche Pflicht“), folgt *a contrario*, dass bloß moralische Gebote sowie nicht an einen bestimmten Personenkreis adressierte Handlungspflichten nicht genügen.³³) Die Anforderungen, die an die Pflichtbegründung des Unterlassenden im polnischen Strafrecht gestellt werden, dürften jedenfalls nicht niedriger anzusetzen sein als nach § 13 dStGB.

Nahestehende eines Fahrzeugführers trifft keine Pflicht, die Sicherheit im Straßenverkehr zu schützen. Damit haben sie keine Obhutsgarantenstellung gegenüber dem Schutzgut des Art. 178a plStGB. Eine Überwachergarantenstellung kann im Verhältnis der Eltern zum Kind angenommen werden. Sie sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass das Kind andere nicht schädigt. Da es innerhalb von Ehe- und anderen partnerschaftlichen, d. h. gleichgeordneten Verhältnissen an Aufsichtsbefugnissen fehlt, können Überwachergarantenstellungen dort nicht bejaht werden.

D. Erstreckung der Garantenstellung durch Auslegung auf Nahestehende?

Dass Nahestehenden nach Rechtsprechung und h. M. keine Garantenstellung zukommt, ist das Ergebnis einer Auslegung des § 13 dStGB und der Art. 2 und 18 § 3 S. 2 plStGB, die eine „rechtliche Einstandspflicht“ bzw. eine „besondere rechtliche Pflicht“ voraussetzen, diese im Übrigen aber weder konkretisieren noch erkennen lassen, aus welchen Quellen sie sich ergeben kann. Zwar lässt das Adjektiv „rechtlich“ darauf schließen, dass bloße sozialetische Handlungsgebote ausgenommen sind, doch ist dieser Befund für kasuistische Abgrenzungsfragen von geringem Erkenntniswert, da hierdurch nur eine Grobselektion ermöglicht wird. Die Unschärfe der Ausprägung der strafbarkeitsbegründenden Handlungspflicht bietet mitunter Anlass dazu, die Verfassungskonformität der Regelungen unter dem Gesichtspunkt des *nullum crimen sine lege*-Grundsatzes in Frage zu stellen.³⁴)

Zu überlegen ist, ob über die Ansicht der Rechtsprechung und Lehre hinaus gehend, die Begründung einer Garantenstellung Nahestehender zur Verhinderung von Straftaten haltbar wäre. Ursprünglich wurden die möglichen Herkunftsquellen eng verstanden und auf gesetzliche bzw. vertragliche Rechtsgründe beschränkt.³⁵) Heutzutage wird im deutschen Recht eine ausdrücklich geregelte Handlungspflicht nicht als erforderlich erachtet. Einstandspflichten können auch entstehen, wenn ungeschriebene sozialetische Erwartungen zu rechtlichen Pflichten erstarken. Dies bedeutet, dass der Rechtsanwender in Bestimmung dessen, was eine Pflicht darstellt, sich an der gesellschaftlichen Ordnung zu orientieren hat.³⁶) Im polnischen Schrifttum scheint das Erfordernis der besonderen rechtlichen Pflicht zumindest vergleichbar eng interpretiert zu werden. Es herrscht Streit über die zulässigen Herkunftsquellen der Pflicht. Sie kann sich jedenfalls aus Rechtsvorschrift, Gerichtsentscheidung, Vertrag und Berufsstellung ergeben.³⁷) Angesichts des offenen Wortlauts kann dem Bestimmtheitsgebot nur durch eine restriktive Auslegung des Pflichterfordernisses Genüge getan werden.³⁸)

Der Annahme einer **Beschützergarantenstellung** in Bezug auf die Sicherheit im Verkehr ist eine Absage zu erteilen. Andernfalls würde einer Person, die in einem Näheverhältnis zum Fahrzeugführer steht und dessen Alkoholisierung erkennt, eine Eingriffspflicht zum Schutz der abstrakten Sicherheit des Verkehrs, also eines Rechtsguts der Allgemeinheit, auferlegt. Abgesehen davon, dass es keine soziale, geschweige denn eine rechtliche, Erwartung gibt, die dem Einzelnen ein Handeln zur Verhinderung abstrakter Gefahren abverlangt, würde die Entstehung des an das Schutzgut als Pflichtquelle zu knüpfenden Handlungsgebots von einem sachfremden Kriterium einer nahen persönlichen Beziehung abhängen. Die Allgemeinheit kann überdies kein berechtigtes Vertrauen auf das Tätigwerden einer Person zum Schutz eines Rechtsguts hegen, dem diese nicht näher steht als jeder andere. Ferner wäre die zwischen Handeln und Unterlassen notwendige Bewirkensäquivalenz nicht hergestellt, wenn man z. B. eine aktive Aushändigung des Autoschlüssels durch eine Person mit der bloßen Passivität eines Nahestehenden vergleicht.³⁹)

³³) Grzeškowiak, in: Grzeškowiak (Hrsg.), Kodeks karny. Komentarz, 3. Aufl. (2015), Art. 2 Rdnr. 3. Siehe *Kubiczki*, *Przestępstwo popełnione przez zaniechanie. Zagadnienia podstawowe*, 1975, S. 158 ff.

³⁴) *Seebode*, in: Spindel-FS 1992, S. 317 (317 ff.); *Królikowski*, in: Zawłocki (Hrsg.), Kodeks karny. Część ogólna, Tom I, 3. Aufl. (2015), Art. 2 Rdnr. 38.

³⁵) *Pawlik*, in: Roxin-FS 2011, S. 931 (931 ff.).

³⁶) *Grzeškowiak*, in: Grzeškowiak (Hrsg.), Kodeks karny. Komentarz, 3. Aufl. (2015), Art. 2 Rdnr. 4.

³⁷) *Marek*, Kodeks karny. Komentarz, 5. Aufl. (2010), Art. 2 Rdnr. 6.

³⁸) *Wohlhers/Gaede*, in: NK-StGB, 4. Aufl. (2013), § 13 Rdnr. 29; *Grzeškowiak*, in: Grzeškowiak (Hrsg.), Kodeks karny. Komentarz, 3. Aufl. (2015), Art. 2 Rdnr. 4.

³⁹) *Kühl*, JuS 2007, 497 (498). Auch *Kaufmann*, JuS 1961, 173 (174). Obwohl eine Gleichstellungsklausel nach dem Vorbild des § 13 Abs. 1 dStGB im polnischen Strafgesetzbuch nicht vorzufinden ist, liegt auch dem polnischen unechten Unterlassungsdelikt der Gedanke einer Gleichstellung von Tun und Unterlassen zugrunde, vgl. *Królikowski*, in: Zawłocki (Hrsg.), Kodeks karny. Część ogólna. Tom I, 3. Aufl. (2015), Art. 2 Rdnr. 16.

Eine Erweiterung der **Überwachungsgarantenstellung** ist ebenfalls abzulehnen. Aus der Rechtsordnung lässt sich keine generelle Pflicht ableiten, Straftaten Nahestehender zu verhüten. Wie § 138 dStGB und Art. 240 plStGB⁴⁰⁾, die deliktsspezifische Ausnahmen vorsehen, zeigen, ist man nur in engen Grenzen – bei schwerwiegenden Taten – verpflichtet, gegen Delikte anderer vorzugehen. Für die Erwartung, gegen fremde Taten – gerade beim Bestehen einer engen persönlichen Beziehung – einzuschreiten, und für die begehungsgleiche Bestrafung einer Passivität bietet die Rechtsordnung keinen Anhalt. Außerhalb der vorstehend genannten Normen sehen die Rechtssysteme Handlungsgebote zur Verhinderung fremder Straftaten nur dann vor, wenn der Unterlassende gegenüber dem Handelnden entweder eine Aufsichtsstellung innehat oder sonst eine besondere Autorität genießt (z. B. Erziehungsberechtigter gegenüber dem Minderjährigen, Lehrer gegenüber dem Schüler während des Schulbetriebs, Vollzugspersonal gegenüber Gefangenen). Pflichtbegründend ist somit stets ein Überordnungsverhältnis. Jenseits von Aufsichtsverhältnissen muss die Autonomie des Handelnden, Straftaten zu begehen, „respektiert“ werden. Diese Ablehnung des Paternalismus innerhalb von Gleichordnungsbeziehungen manifestiert sich darin, dass ein gegen fremde Straftaten nichts unternehmender Dritter nicht haftbar gemacht wird.

E. Einführung eines eigenständigen Straftatbestandes?

Damit fehlt es in den Strafgesetzbüchern beider Staaten an einem Instrument zur Bestrafung derjenigen, die es unterlassen, gegen die Trunkenheitsfahrt eines Nahestehenden vorzugehen. Zu erwägen ist, ob es sinnvoll wäre, einen eigenen Unterlassungstatbestand einzuführen. Er könnte die Strafbarkeit an die (erfolgsbezogene) *Nichtverhinderung* einer Trunkenheitsfahrt bzw. die (handlungsbezogene) *Nichtvornahme* von Maßnahmen, die geeignet sind, eine Trunkenheitsfahrt zu verhindern, durch *jedermann* bzw. nur durch einen *Nahestehenden*, der den Alkoholkonsum wahrnimmt, knüpfen. Die Strafbestimmung würde selbst sämtliche strafbegründenden Voraussetzungen aufweisen, eines Rückgriffs auf § 13 dStGB bzw. Art. 2 plStGB also nicht bedürfen, weshalb es sich um einen echten Unterlassungstatbestand handeln würde.

Die gesetzgeberische Praxis zeigt, dass dem echten Unterlassungsdelikt wesenseigen ist, die bloße *Nichtvornahme* einer Handlung durch *jedermann* zu kriminalisieren.⁴¹⁾ Damit sind echte Unterlassungsdelikte wegen ihrer prinzipiellen Erfolgsunabhängigkeit das Gegenstück zu schlichten Tätigkeitsdelikten.⁴²⁾ Der Unterlassende steht grundsätzlich nicht dafür ein, den Erfolg abzuwenden.⁴³⁾

Mit diesem gesetzlichen Phänotyp würde die Einführung eines an jedermann adressierten Gebots, „geeignete Maßnahmen gegen eine Trunkenheitsfahrt vorzunehmen“, nicht konfliktieren.⁴⁴⁾ Als fragwürdig müsste hingegen die Pönalisierung der „Nichtverhinderung“ der Trunkenheitsfahrt bezeichnet werden. Ein solches strafbewehrtes Erfolgsabwendungsgebot ließe sich unter dem Gesichtspunkt des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes schwerlich begründen.⁴⁵⁾

Einem eigens an Nahestehende gerichteten Gebot zum Tätigwerden läge eine kombinierte Handlungspflicht zugrunde. Sie würde Wesenselemente einer deliktsspezifisch auf die Tat des § 316 dStGB bzw. Art. 178a plStGB, d. h. nach Beschützerkriterien, begrenzten Überwachungspflicht aufweisen. Zum Eingreifen wäre nicht jede Person aufgerufen, sondern nur der Nahestehende. Der Grund dafür läge zwangsläufig in der Nähebeziehung. Dass es sich bei dieser um keinen anerkennungsfähigen Legitimationsgrund handelt, wurde bereits dargelegt. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Pflicht im Verhältnis zwischen Nahestehenden möglicherweise einen Eingriff

⁴⁰⁾ Art. 240 § 1 plStGB engt das Handlungsgebot dadurch ein, dass eine vertrauenswürdige Kenntnis von einer verbotenen Tat im strafbaren Vorbereitungs-, im Versuchs- oder Vollendungsstadium vorausgesetzt wird.

⁴¹⁾ Siehe dazu *Kaufmann*, JuS 1961, 173 (173) mit kritischen Anmerkungen.

⁴²⁾ Die geforderte Tätigkeit muss freilich auf eine Erfolgsabwendung berechnet sein; es ist bloß keine effektive Abwendung „geschuldet“, *Böhm*, JuS 1961, 177 (178). In diesem Sinne auch *Kühl*, JuS 2007, 497 (499). *Kubicki*, Przetępstwo popełnione przez zaniechanie, *Zagadnienia podstawowe*, 1975, S. 83.

⁴³⁾ *Herzberg*, Die Unterlassung im Strafrecht und das Garantenprinzip, 1972, S. 26; *Kühl*, JuS 2007, 497 (499). Daran ändert nichts der Umstand, dass manche vertypten Unterlassungsdelikte einen Erfolg voraussetzen (z. B. § 170 Abs. 1 dStGB, Art. 209 § 1 plStGB). Der geforderte Erfolgseintritt hat in diesen Fällen eine strafbarkeitsbegrenzende Funktion. Die Unterlassungsstrafbarkeit tritt nur dann ein, wenn der Täter untätig bleibt und zusätzlich ein Erfolg eintritt. Es wird nicht verlangt, dass der Täter den Erfolg verhindert. So scheidet z. B. eine Strafbarkeit nach § 170 Abs. 1 dStGB aus, wenn der Lebensbedarf des Berechtigten zwar gefährdet ist und damit der Tatbestandserfolg eintritt, der Verpflichtete sich jedoch nicht seiner Unterhaltspflicht entzieht. Der Handlungspflichtige schuldet also keine Erfolgsverhinderung um jeden Preis, sondern nur entsprechende Bemühungen.

⁴⁴⁾ Es erscheint dabei notwendig, als weitere (einschränkende) Voraussetzung aufzunehmen, dass die Trunkenheitsfahrt tatsächlich stattfindet, insofern ein Erfolg eintritt.

⁴⁵⁾ An der Beurteilung ändert sich nichts, wenn man die (ungeschriebenen) Tatbestandsregulative der physisch-realen Möglichkeit und der Zumutbarkeit der Erfolgsverhinderung berücksichtigt. Denn es ist – trotz dieser einschränkenden Kriterien – nicht ersichtlich, warum dem Einzelnen *überhaupt* eine Erfolgsabwendung ohne weitere Begründung abverlangt wird, dazu *Kühl*, JuS 2007, 497 (499).

in das Recht auf Familienleben nach sich zöge, etwa wenn der Nahestehende staatliche Organe unterrichten müsste. Diesem Konflikt tragen bereits § 139 Abs. 3 S. 1 dStGB und Art. 240 § 3 plStGB Rechnung, die Strafbefreiungen vorsehen, wenn das Unterlassen zugunsten eines Angehörigen bzw. Nahestehenden erfolgt, und das – der diskutierten Normierung entgegengesetzte – Ziel einer Nicht-Kriminalisierung verfolgt.

Des Weiteren wäre die Regelung unter dem Aspekt des Gestaltungsspielraums des Gesetzgebers und der Kohärenz des Strafrechtssystems bedenklich. Fälle, in denen der Gesetzgeber von dem Einzelnen erwartet, Maßnahmen gegen bevorstehende Straftaten bzw. verbotene Taten zu ergreifen, sind in § 138 Abs. 1 dStGB und Art. 240 plStGB⁴⁶⁾ geregelt. Bei diesen Vorschriften handelt es sich um echte Unterlassungstatbestände, deren Handlungsgebot jedermann trifft. Dem Betroffenen wird eine Anzeige, also eine Warnung, zugemutet. Auf eine effektive Verhinderung kommt es nicht an. Außerdem muss es sich bei der Tat um eine der Katalogtaten – die allesamt schwere Delikte sind – handeln.

Der erwogene Straftatbestand dürfte vor diesem Hintergrund ein Fremdkörper im Strafrechtssystem sein. Zum einen würde die Beschränkung der Handlungspflicht auf Nahestehende einen aus Gründen des Rechtsgüterschutzes sachfremden Umstand darstellen. Wollte man das Rechtsgut schützen, müsste die Handlungspflicht jedermann treffen, der Kenntnis hat, dass ein Betrunkener im Begriff ist, ein Fahrzeug zu führen. Eine Beschränkung auf Nahestehende würde implizieren, dass der Unwert des Unterlassens gerade in dem Näheverhältnis wurzelt.

Zum anderen handelt es sich bei § 316 Abs. 1 dStGB bzw. Art. 178a § 1 plStGB – trotz der sozialen Missbilligung von Trunkenheitsfahrten – um abstrakte Gefährlichkeitsdelikte, deren Begehung im Höchstmaß mit einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr bzw. bis zwei Jahre bedroht ist, also nicht um schwere Kriminalität.

Zudem wäre die Legitimation des Unterlassungstatbestandes vor dem Hintergrund der OWiG-Tatbestände nach §§ 69a Abs. 5 Nr. 3, 31 Abs. 2 StVZO und Art. 96 § 1 Nr. 3 plOWiG kaum zu erklären, die gegenständliche Unterlassungen des Halters des Fahrzeugs und ähnlicher Personen als (nur!) Ordnungswidrigkeiten sanktionieren. Der verletzte Verkehrssicherungspflicht wohnt ein sozialer Unwertgehalt inne, nicht aber der bloßen Wahrnehmung der Alkoholisierung und der Nähebeziehung.

Neben der Kohäsion des Rechtssystems, die einer Einfügung des in Rede stehenden Unterlassungstatbestandes widerspricht, muss man sich der Frage zuwenden, unter welchen Voraussetzungen der Strafgesetzgeber positive Pflichten begründen und mit den Mitteln des Strafrechts durchsetzen darf. Der Gesetzgeber genießt einen weiten Gestaltungsspielraum, der jedoch nicht mit völliger Beliebigkeit gleichgesetzt werden darf. Die Kriminalisierung einer Verhaltensweise bedarf stets einer Rechtfertigung.⁴⁷⁾

Werden strafbewehrte Handlungsverbote normiert, wird von dem Einzelnen erwartet, dass er sich einer Handlung enthält. Bei einer Aufforderung zum Schutz der Sicherheit des Straßenverkehrs wird dem Einzelnen ein Handlungsgebot auferlegt, d. h. die Pflicht, aktiv tätig zu werden. Verletzungen von Handlungsverboten können eher mit Kriminalstrafe sanktioniert werden als Zuwiderhandlungen gegen Handlungsgebote, da letztere herkömmlicherweise in den Bereich der Moral gehören.⁴⁸⁾ Der Einzelne wird bei positiven Pflichten aufgefordert, außerhalb seiner Rechtssphäre schützend tätig zu werden. Daher besteht gegenüber der Einführung echter Unterlassungsdelikte eine erhöhte Begründungsbedürftigkeit.⁴⁹⁾

Nach alledem stellt sich die Frage, ob eine solche Pflicht verhältnismäßig, und insbesondere angemessen wäre, wenn die einzigen Auslösemomente für die Handlungspflicht die – u. U. durchaus zufällige – Wahrnehmung der Alkoholisierung und die Nähebeziehung zum Fahrzeugführer wären. Diese Umstände stehen in keiner sachlichen Verantwortungsrelation (etwa Ingerenz, Verkehrssicherungspflichten) zur Gefahr der Trunkenheitsfahrt. Die Handlungspflicht würde vielmehr alleine auf die potenzielle faktische Möglichkeit, den Fahrzeugführer zu beeinflussen, gegründet.

F. Fazit

Nahestehende, die gegen eine Trunkenheitsfahrt trotz erkannter Alkoholisierung nicht einschreiten, sind nach der derzeitigen Rechtslage grundsätzlich nicht strafbar. Eine Beihilfe durch Unterlassen scheidet bereits an einer Garantenstellung. Eine Obhutsgarantenstellung gegenüber dem Straßenverkehr besteht nicht. Da regelmäßig keine Aufsichtsstellung des Nahestehenden gegenüber dem Trunkenheitsfahrer existieren wird, kann eine Überwachergarantenstellung ebenso wenig angenommen werden.

⁴⁶⁾ Art. 240 plStGB knüpft auch an die Nichtanzeige einer bereits vollendeten Tat an.

⁴⁷⁾ Ausführlich *Tavares*, in: Volk-FS (2009), S. 813 (819).

⁴⁸⁾ *Kühl*, JuS 2007, 497 (498); *Seelmann*, JuS 1987, L 33 (L 36).

⁴⁹⁾ Eingehend *Kühl*, JuS 2007, 497 (499).

Die Einführung eines echten Unterlassungsstraftatbestandes lässt Bedenken im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz aufkommen. Sie erscheint nicht zuletzt mit dem Normgefüge im Bereich von Unterlassungen im gegenwärtigen Sanktionensystem schwer vereinbar.

Anschrift des Verfassers

Dawid Ligocki, LL.M.
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: Ligocki@europa-uni.de

MICHAŁ GŁUCHOWSKI

Die Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad im deutschen und polnischen Recht

Neue Tendenzen an der Grenze zwischen Straftat und Ordnungswidrigkeit

In den letzten Jahren erregte die gesetzliche Regelung der Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad sowohl in Deutschland als auch in Polen eine bedeutend stärkere Aufmerksamkeit. Die Tendenzen in diesen beiden Ländern gehen allerdings in entgegengesetzte Richtungen. In Polen wurde die Repression gegen Radfahrer erheblich gemindert; in Deutschland hingegen werden die Vorschläge zur Verschärfung der aktuellen Rechtslage immer lauter. Daher erscheint es sinnvoll, die jeweiligen Regelungen in den beiden Ländern miteinander zu vergleichen.

I. Die polnische Regelung

In Polen wurde die folgenlose Trunkenheitsfahrt (sowohl die mit einem Kraftfahrzeug als auch die mit einem anderen Fahrzeug) seit 1972 gem. Art. 87 des polnischen Ordnungswidrigkeitengesetzbuchs¹⁾ (płOWiGB) lediglich als Ordnungswidrigkeit geahndet, wenn die Blutalkoholkonzentration²⁾ (BAK) des Fahrers mehr als bzw. ab dem 01. 10. 1991 zumindest 0,2 ‰³⁾ betrug. Im Jahre 2000 kam es aber zu einer signifikanten Verschärfung der Verantwortlichkeit der Fahrer, als der Gesetzgeber einen neuen Art. 178a in das polnische Strafgesetzbuch⁴⁾

¹⁾ Ordnungswidrigkeitengesetzbuch vom 20.05.1971 (einheitlicher Text GBl. 2013 Pos. 482).

Die Urfassung des inzwischen viermal geänderten Art. 87 płOWiGB lautete:

„§ 1. Wer im Zustand, der auf den Alkoholkonsum oder den Konsum eines ähnlich wirkenden Mittels hindeutet, ein Kraftfahrzeug führt, das zum Land-, Wasser- oder Luftverkehr bestimmt ist, wird mit Arreststrafe oder mit Geldbuße bestraft.

§ 2. Wer im Zustand, der auf den Alkoholkonsum oder den Konsum eines ähnlich wirkenden Mittels hindeutet, ein anderes als in § 1 bezeichnetes Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße führt, wird mit Arreststrafe bis zu 2 Monaten oder mit Geldbuße bestraft.

§ 3. Im Falle der Begehung der in § 1 genannten Ordnungswidrigkeit kann das Verbot der Führung von Kraftfahrzeugen angeordnet werden, und es wird angeordnet, wenn der Täter sich im Trunkenheitszustand befand.“

²⁾ Zwecks einer besseren Übersichtlichkeit wird in den weiteren Ausführungen auf die Angabe der Atemalkoholkonzentration neben der Blutalkoholkonzentration grds. verzichtet, obwohl die polnischen und die deutschen Vorschriften alternativ auch die Atemalkoholkonzentration angeben.

³⁾ Art. 87 płOWiGB nennt als Tatbestandsmerkmal nur den „Zustand nach dem Alkoholkonsum“ (in den älteren Vorschriften noch als „Zustand, der auf den Alkoholkonsum hindeutet“ genannt) ohne Angabe der genauen in Zahlen ausgedrückten Intoxikation. In der Praxis war aber anerkannt, dass dieser Begriff als Überschreitung der 0,2 ‰-Grenze zu verstehen war – so definierte ihn das polnische Oberste Gericht in den Richtlinien der Justiz und Gerichtspraxis in Angelegenheiten der Verkehrsstrafaten, Beschluss vom 28. 02. 1975, V KZP 2/74, OSNKW 3–4/1975, Pos. 33, These 7. Erst im Jahre 1982 wurde die Definition des „Zustands nach dem Alkoholkonsum“ gesetzlich verankert, und zwar als ein Zustand, bei dem die BAK mehr als 0,2 ‰ und nicht mehr als 0,5 ‰ beträgt – Art. 46 Abs. 2 a. F. des Gesetzes vom 26. 10. 1982 über die Erziehung zur Nüchternheit und zur Bekämpfung des Alkoholismus (Urtext GBl. 1982 Nr. 35, Pos. 230). Diese Definition wurde aber durch die Novelle vom 27. 07. 1991 (GBl. 1991 Nr. 73, Pos. 321) auf die heute geltende Fassung gebracht, wonach der „Zustand nach dem Alkoholkonsum“ bei einer Alkoholmenge im Organismus vorliegt, bei der der Blutalkoholgehalt von 0,2 ‰ bis 0,5 ‰ beträgt bzw. die Alkoholmenge zu diesem Gehalt führt (Art. 46 Abs. 2 Pkt. 1), oder bei der der Atemalkoholgehalt in einem dm³ der ausgeatmeten Luft 0,1 mg bis 0,25 mg beträgt oder die Alkoholmenge zu diesem Gehalt führt (Pkt. 2). Die missverständliche BAK-Obergrenze des „Zustands nach dem Alkoholkonsum“ von 0,5 ‰ erklärt sich dadurch, dass bei ihrer Überschreitung ein „Trunkenheitszustand“ vorliegt (Art. 46 Abs. 3 dieses Gesetzes; siehe auch unten Fn. 6), der den „Zustand nach dem Alkoholkonsum“ einbegriff (so das polnische Oberste Gericht im Beschluss vom 07. 06. 2002, I KZP 14/02, Prokuratura i Prawo – Beilage 9/2002, Pos. 16).

⁴⁾ Strafgesetzbuch vom 06. 06. 1997 (GBl. 1997 Nr. 88, Pos. 553).

Die Urfassung des Art. 178a płStGB lautete:

„§ 1. Wer im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss eines Rauschmittels ein Kraftfahrzeug im Land-, Wasser- oder Luftverkehr führt, wird mit Geldstrafe, Freiheitsbeschränkungsstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren bestraft.

(plStGB) einfügte⁵⁾. Nach diesem wurde das Führen eines Fahrzeugs bei einer BAK von mehr als 0,5 ‰⁶⁾ als Straftat verfolgt. Der Straffrahmen bei der Fahrt mit einem Kraftfahrzeug umfasste eine Geldstrafe, eine Freiheitsbeschränkungsstrafe oder eine Freiheitsstrafe von bis zu 2 Jahren. Bei einer Fahrt mit einem anderen Fahrzeug, darunter mit einem Fahrrad, wurde die Obergrenze auf ein Jahr Freiheitsstrafe gemindert. Der Ordnungswidrigkeitentatbestand bei einer BAK ab 0,2 ‰ wurde beibehalten und funktionierte neben der strafrechtlichen Regelung.

Bei der Lektüre der Begründung des Reformentwurfs kann man jedoch leicht den Eindruck gewinnen, dass der polnische Gesetzgeber bei der Verschärfung des Rechts nur die Kraftfahrzeugführer im Auge behalten⁷⁾ und nicht verdeutlicht hat, ob die strafrechtliche Ahndung der Führer der übrigen Fahrzeuge angemessen erscheint.⁸⁾ Die Antwort auf diese Frage liefern die statistischen Daten aus der Zeit nach der Einführung der Reform, darunter der Bericht der polnischen Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen – GDDKiA (*Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad*) für die Jahre 2008–2011.⁹⁾

Laut Bericht befanden sich ca. 5 % der Radfahrer, die einen Unfall verursacht haben, unter Alkoholeinfluss. Im Schnitt waren es fast 595 Unfälle pro Jahr.¹⁰⁾ Von allen Todesopfern der durch einen betrunkenen Fahrer verursachten Unfälle haben ca. 2–3 % ihr Leben in einem Unfall verloren, den ein betrunkenen Radfahrer verursacht hatte. Hervorzuheben ist allerdings, dass es sich dabei fast ausschließlich um die betrunkenen Radfahrer selbst handelte – innerhalb von 6 Jahren (2006–2011) ist nur eine Person ums Leben gekommen, die nicht gleichzeitig ein betrunkenen Radfahrer war.¹¹⁾

Diese Daten lassen schlussfolgern, dass das Ausmaß der durch alkoholisierte Radfahrer verursachten Gefahr für die Allgemeinheit unvergleichbar kleiner ist als im Falle der betrunkenen Kraftfahrzeugführer.

Während der fast dreizehnjährigen Geltungsdauer des Art. 178a § 2 StGB wurde keine abschreckende Wirkung der verschärften Repression gegenüber Radfahrern beobachtet.¹²⁾ Dagegen hatte die Reform signifikante Folgen finanzieller und gesellschaftlicher Art. Mit der Ausnahme des ersten Jahres wurden aufgrund dieser Vorschrift jährlich über 50.000 bis fast 80.000 Personen wegen einer Trunkenheitsfahrt mit einem „anderen“, d. h. nicht motorgetriebenen Fahrzeug verurteilt.¹³⁾ Diese Zahl war nicht viel kleiner als die Zahl der wegen einer

§ 2. Wer im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss eines Rauschmittels ein anderes als in § 1 bezeichnetes Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße oder im verkehrsberühigten Bereich führt, wird mit Geldstrafe, Freiheitsbeschränkungsstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr bestraft.

§ 3. Im Falle der Verurteilung wegen der in § 1 oder § 2 bezeichneten Straftat kann das Gericht die öffentliche Bekanntmachung des Urteils anordnen.“

⁵⁾ Art. 1 Pkt. 7 des Gesetzes vom 14.06.2000 zur Änderung des Strafgesetzbuchs (GBI. 2000 Nr. 48, Pos. 548).

⁶⁾ Auch Art. 178a plStGB nennt die zahlenmäßige Intoxikationsgrenze nicht direkt, sondern benutzt den Begriff des „Trunkenheitszustands“. Art. 115 § 16 plStGB definiert ihn als ein Zustand, bei dem „der Blutalkoholgehalt 0,5 ‰ übersteigt oder zu einem diesen Wert übersteigenden Gehalt führt“ (Pkt. 1), oder bei dem „der Atemalkoholgehalt in einem dm³ der ausgeatmeten Luft einen Wert von 0,25 mg übersteigt oder zu einem diesen Wert übersteigenden Gehalt führt“ (Pkt. 2).

⁷⁾ Der Gesetzgeber hat die Verschärfung der damaligen Rechtslage mit Berufung auf die Notwendigkeit einer effektiveren „Bekämpfung der sozialen Seuche, nämlich der Führung der Kraftfahrzeuge [Hervorhebung – M.G.] durch betrunkenen Fahrer“ begründet, „was sehr oft in Unfällen resultiert, in welchen tausende Menschen das Leben und die Gesundheit verlieren“ – die Begründung des Gesetzesentwurfs vom 10.03.1999 zur Änderung des Strafgesetzbuchs (Sejm-Drucksache Nr. 1019).

⁸⁾ *Zajęc*, Paragraf na Drodze 5/2013, 40 f.; *Krzyżewska*, Logistyka 3/2014, 3419.

⁹⁾ GDDKiA, Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2008–2011, abrufbar unter: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/zdarzenia_rowerowe_2008_2011.pdf. Auf diesen Bericht beruft sich der polnische Gesetzgeber in der Begründung des Gesetzesentwurfs vom 08.11.2012, der die Aufhebung des Art. 178a § 2 plStGB vorsah (Sejm-Drucksache Nr. 870), S. 135 f.

¹⁰⁾ GDDKiA, Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2008–2011, S. 36.

¹¹⁾ GDDKiA, Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w latach 2008–2011, S. 36.

¹²⁾ *Kotowski*, *Wojсковy Przegląd Prawniczy* 4/2013, 113; *Jankowski*, in: *Siemaszko* (Hrsg.), *Prawo w Działaniu*, Band 8, 2010, S. 45; *Stefański*, in: *Pikulski/Romańczuk-Gręcka* (Hrsg.), *Granice kryminalizacji i penalizacji*, 2013, S. 205; vgl. auch die Begründung des Gesetzesentwurfs vom 08.11.2012 zur Änderung der Strafprozessordnung, des Strafgesetzbuchs und einiger anderer Gesetze (Sejm-Drucksache Nr. 870), S. 136.

¹³⁾ Genaue Daten für die Jahre 2001–2012 werden angegeben von *Stefański*, in: *Pikulski/Romańczuk-Gręcka* (Hrsg.), *Granice kryminalizacji i penalizacji*, 2013, S. 204; etwas abweichende, aber vergleichbare Zahlen für die Jahre 2001–2010 nennt *Leleental*, in: *Pikulski/Romańczuk-Gręcka* (Hrsg.), *Granice kryminalizacji i penalizacji*, 2013, S. 291. In den weiteren Ausführungen werden grds. nur die Zahlen aus der ersten Quelle berücksichtigt.

Trunkenheitsfahrt verurteilten Kraftfahrer, und in den Jahren 2004¹⁴⁾–2006 überstieg sie die Zahl der verurteilten Kraftfahrer¹⁵⁾). Eine Freiheitsstrafe wurde in über 30 % der Verurteilungen nach § 2 verhängt. Obwohl mehr als 95 % dieser Freiheitsstrafen zur Bewährung ausgesetzt wurden, war ihre absolute Zahl so groß, dass auch die Anzahl der unbedingten Freiheitsstrafen nicht verschwindend klein war. Die entscheidende Bedeutung ist aber zwei anderen Faktoren beizumessen: zum einen wurde die Aussetzung der Freiheitsstrafe in einer beachtlichen Zahl an Fällen widerrufen¹⁶⁾, und zum anderen wurden viele Ersatzfreiheitsstrafen angeordnet. Die Justizvollzugsanstalten füllten sich mit Verurteilten für eine Trunkenheitsfahrt mit einem „anderen“ Fahrzeug, vornehmlich mit einem Fahrrad. Am 31.12.2011 verweilten 12.794 von ihnen in den Justizvollzugsanstalten¹⁷⁾ und machten ca. 17,6 % aller Gefangenen aus.¹⁸⁾ In der Zeitspanne von Anfang Juni 2008 bis zum 10. Juni 2011 wurden 54.623 Freiheitsstrafen wegen einer Trunkenheitsfahrt mit einem „anderen“ Fahrzeug entweder bereits vollständig vollstreckt oder ihre Vollstreckung war gerade in Gange – diese Gesamtzahl setzt sich aus 22.385 Hauptstrafen und 32.238 Ersatzfreiheitsstrafen zusammen.¹⁹⁾ Von diesen Daten ausgehend scheint es nicht übertrieben, eine Schätzung dahingehend zu treffen, dass während der gesamten fast 13-jährigen Geltungsdauer des Art. 178 § 2 pStGB wohl über 100.000 verurteilte Fahrer eines „anderen“ Fahrzeugs ihre Freiheitsstrafe abgeleistet haben.²⁰⁾

Die Tragung der Unterhaltskosten²¹⁾ einer derart großen Zahl von Insassen bewertete der polnische Gesetzgeber schließlich als eine unverhältnismäßig große Belastung für die Staatskasse.²²⁾ Die wichtigsten negativen Folgen betrafen allerdings die Interessen der Verurteilten selbst. Die schädlichen Auswirkungen der Freiheitsstrafen sind allgemein bekannt und die betrunkenen Radfahrer waren zumeist im geschlossenen Vollzug untergebracht.²³⁾ Schließlich hatte der Gesetzgeber, wenn auch mit Verspätung, die Irrationalität seiner repressiven Strafpolitik erkannt und im Jahre 2013 den § 2 des Art. 178a pStGB aufgehoben.²⁴⁾ Das Delikt der Führung eines „anderen“ als eines motorgetriebenen Fahrzeugs bei einer BAK von mehr als 0,5 ‰ wurde in das Ordnungswidrigkeitengesetzbuch verschoben (Art. 87 § 1a); die „alte“ Ordnungswidrigkeit nach Art. 87 § 2 pLOWiGB, also die Fahrt bei einer BAK von 0,2 ‰ bis 0,5 ‰, besteht fort, wobei die Strafandrohung im ersten der beiden Fälle natürlich höher ist.²⁵⁾ Damit kann eine folgenlose Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad ungeachtet der BAK nur als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

¹⁴⁾Nach den Angaben von *Leleental* auch im Jahre 2003 – *Leleental*, in: *Pikulski/Romańczuk-Grącka* (Hrsg.), *Granice kryminalizacji i penalizacji*, 2013, S. 290 f.

¹⁵⁾*Stefański*, in: *Pikulski/Romańczuk-Grącka* (Hrsg.), *Granice kryminalizacji i penalizacji*, 2013, S. 204.

¹⁶⁾ Anders aber *Zajac*, *Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych* 1/2013, 31 ff., der die Anzahl der faktisch vollstreckten Strafen bagatellisiert und die Empfindlichkeit der zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafen bezweifelt. Zu Recht kritisch hierzu *Stefański*, *Prokuratura i Prawo* 4/2014, 59 f.

¹⁷⁾Die Begründung des Gesetzesentwurfs vom 08.11.2012 zur Änderung der Strafprozessordnung, des Strafgesetzbuchs und einiger anderer Gesetze (Sejm-Drucksache Nr. 870), S. 135.

¹⁸⁾An diesem Tag verweilten in den polnischen Justizvollzugsanstalten insgesamt 72.692 Strafgefangene – *Główny Urząd Statystyczny, Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej* 2012, Warszawa 2012, S. 178.

¹⁹⁾*Leleental*, in: *Pikulski/Romańczuk-Grącka* (Hrsg.), *Granice kryminalizacji i penalizacji*, 2013, S. 297 f.

²⁰⁾Vgl. *Leleental*, in: *Pikulski/Romańczuk-Grącka* (Hrsg.), *Granice kryminalizacji i penalizacji*, 2013, S. 298.

²¹⁾Ausführlich hierzu *Leleental*, in: *Pikulski/Romańczuk-Grącka* (Hrsg.), *Granice kryminalizacji i penalizacji*, 2013, S. 293 ff.

²²⁾Die Begründung des Gesetzesentwurfs vom 08.11.2012 zur Änderung der Strafprozessordnung, des Strafgesetzbuchs und einiger anderer Gesetze (Sejm-Drucksache Nr. 870), S. 136.

²³⁾*Leleental*, in: *Pikulski/Romańczuk-Grącka* (Hrsg.), *Granice kryminalizacji i penalizacji*, 2013, S. 297.

²⁴⁾Art. 178 § 2 pStGB wurde aufgehoben durch Art. 12 Pkt. 3 des Gesetzes vom 27.09.2013 zur Änderung der Strafprozessordnung und einiger anderer Gesetze (GBI. 2013 Pos. 1247).

Die aktuelle Fassung des Art. 178a pStGB lautet:

„§ 1. Wer im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss eines Rauschmittels ein Kraftfahrzeug im Land-, Wasser- oder Luftverkehr führt, wird mit Geldstrafe, Freiheitsbeschränkungsstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu 2 Jahren bestraft.

§ 2. (weggefallen)

§ 3. (weggefallen)

§ 4. Wenn der Täter der in § 1 bezeichneten Tat früher wegen der Führung eines Kraftfahrzeugs im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss eines Rauschmittels oder wegen der in Art. 173, 174, 177 oder Art. 355 § 2 bezeichneten, im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss eines Rauschmittels begangenen Straftat rechtskräftig verurteilt wurde, oder wenn er die in § 1 bezeichnete Tat während der Dauer eines in Zusammenhang mit der Verurteilung für diese Straftat angeordneten Verbots der Führung von Kraftfahrzeugen begangen hat, wird mit Freiheitsstrafe von 3 Monaten bis zu 5 Jahren bestraft.“

²⁵⁾ Die aktuelle Fassung des Art. 87 pLOWiGB lautet:

„§ 1. Wer im Zustand nach dem Alkoholkonsum oder nach dem Konsum eines ähnlich wirkenden Mittels ein Kraftfahrzeug im Land-, Wasser- oder Luftverkehr führt, wird mit Arreststrafe oder mit Geldbuße nicht unter 50 Złoty bestraft.

II. Die deutsche Regelung

Die deutsche Normierung der folgenlosen Trunkenheitsfahrt mit einem Fahrrad unterscheidet sich erheblich von der polnischen. Gemäß § 316 Abs. 1 StGB wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wer im Verkehr ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Der Wortlaut des § 316 StGB differenziert nicht zwischen Kraftfahrzeugen und anderen Fahrzeugen.

1. Fahrnsicherheit

Ein wichtiger Unterschied zwischen § 316 StGB und allen polnischen Vorschriften ist die qualitative Natur der Grenze der zulässigen Intoxikation. Diese Grenze bildet das Merkmal der Fahruntüchtigkeit oder, etwas präziser, der Fahrnsicherheit²⁶⁾, nach allgemeiner Ansicht definiert als ein Zustand des Fahrzeugführers, bei dem „seine Gesamtleistungsfähigkeit, besonders infolge Enthemmung sowie geistig-seelischer und körperlicher (psychophysischer) Leistungsausfälle so weit herabgesetzt ist, dass er nicht mehr fähig ist, sein Fahrzeug im Straßenverkehr eine längere Strecke, und zwar auch bei plötzlichem Auftreten schwieriger Verkehrslagen, sicher zu steuern“²⁷⁾.

Die Rechtsprechung unterscheidet zwischen „absoluter“ und „relativer“ Fahrnsicherheit.

a) Absolute Fahrnsicherheit

Die absolute Fahrnsicherheit wird angenommen, wenn die BAK einen Wert erreicht, der nach naturwissenschaftlichen Erkenntnissen bei jedem Menschen zum Verlust der Fähigkeit zum sicheren Steuern des Fahrzeugs führen muss. Bei den Fahrradfahrern stützt sich die Rechtsprechung auf die Ergebnisse der Experimente, die in den 80er Jahren unter der Führung von *G. Schewe* im Institut für Rechtsmedizin der Universität Gießen²⁸⁾ stattgefunden haben. Es wurde festgestellt, dass bei einer BAK von 1,5 ‰ kein Mensch in der Lage ist, das Fahrrad sicher zu führen²⁹⁾ (für Kraftfahrer beträgt dieser Wert 1,0 ‰).³⁰⁾ Berücksichtigt man die Ungenauigkeiten der Messgeräte durch einen Sicherheitszuschlag von 0,1 ‰³¹⁾, so ergibt sich, dass das Messergebnis, bei dem absolute Fahrnsicherheit angenommen wird, für Fahrradfahrer bei 1,6 ‰ und für Kraftfahrzeugführer bei 1,1 ‰ liegt.

§ 1a. Mit der gleichen Strafe wird bestraft, wer im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss eines ähnlich wirkenden Mittels ein anderes als in § 1 bezeichnetes Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße, im verkehrsberuhigten Bereich oder im Verkehrsbereich führt.

§ 2. Wer im Zustand nach dem Alkoholkonsum oder nach dem Konsum eines ähnlich wirkenden Mittels ein anderes als in § 1 bezeichnetes Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße, im verkehrsberuhigten Bereich oder im Verkehrsbereich führt, wird mit Arreststrafe bis zu 14 Tagen oder mit Geldbuße bestraft.

§ 3. Im Falle der Begehung der in § 1 bezeichneten Ordnungswidrigkeit wird das Verbot der Führung von Fahrzeugen angeordnet.

§ 4. Im Falle der Begehung der in § 1a oder § 2 bezeichneten Ordnungswidrigkeit kann das Verbot der Führung von anderen als in § 1 bezeichneten Fahrzeugen angeordnet werden.“

²⁶⁾ Der traditionelle Begriff „Fahruntüchtigkeit“ legt den falschen Gedanken nahe, dass der Täter überhaupt nicht in der Lage ist, das Fahrzeug zu führen. Streng genommen wäre dann die Erfüllung des Tatbestandes des § 316 StGB kaum denkbar. Kritisch zu diesem Begriff z. B. *König*, in: LK, 12. Aufl. 2008, § 315c Rn. 44; *Ernemann*, in: *Satzger/Schluckebier/Widmaier* (Hrsg.), StGB Strafgesetzbuch. Kommentar, 2014, § 316 Rn. 7. Der genauere Begriff der „Fahrnsicherheit“ kann allerdings in der neueren Rechtsprechung gefunden werden – BGH NZV 2008, 528 (528).

²⁷⁾ BGHSt 13, 83 (90); BGHSt 44, 219 (229); *Pegel*, in: MünchKomm-StGB, 2. Aufl. 2012, § 316 Rn. 26 m. w. N.

²⁸⁾ *Schewe/Knöss* et al., BA 1984, 97 ff.

²⁹⁾ *Schewe/Knöss* et al., BA 1984, 108. Der BGH hat die Grenze der absoluten Fahrnsicherheit auf der Grundlage dieser Studie in seiner Grundsatzentscheidung vom 17.07.1986 (BGHSt 34, 133) festgelegt, wobei er zum Grundwert von 1,5 ‰ einen Sicherheitszuschlag von damals noch 0,2 ‰ hinzugerechnet hat – BGHSt 34, 133 (136 f.). Vor der Veröffentlichung dieser Studie hatte der BGH angenommen, dass der damalige Wissensstand die Festlegung dieser Grenze noch nicht erlaubte – BGHSt 19, 82 (83 ff.).

³⁰⁾ BGHSt 37, 89 (95).

³¹⁾ Dieser wurde vom BGH von 0,2 ‰ auf 0,1 ‰ im Beschluss vom 28.06.1990 (BGHSt 37, 89) gesenkt. Der Beschluss bezog sich zwar direkt nur auf Kraftfahrzeuge – BGHSt 37, 89 (99) – und der BGH hat seitdem keine Entscheidung getroffen, die den Sicherheitszuschlag für die Radfahrer betroffen hatte; allerdings hängt die Messgenauigkeit der Messgeräte nicht davon ab, welches Fahrzeug der Täter fuhr, sodass nach h. M. der niedrigere Zuschlag auch für die Radfahrer gelten muss – BayObLG NJW 1992, 1906 (1907); *König*, in: LK, 12. Aufl. 2008, § 316 Rn. 71 m. w. N.

b) Relative Fahrunsicherheit

Die Feststellung der relativen Fahrunsicherheit ist dagegen komplizierter. In diesem Fall befindet sich der Fahrer zwar unter Alkoholeinfluss, der BAK-Wert erreicht aber nicht die Grenze der absoluten Fahrunsicherheit. Um dennoch festzustellen, dass der Fahrer das Fahrzeug nicht zu beherrschen vermag, bedarf es weiterer Anzeichen.³²⁾ Diese sind:

- innere Umstände wie Krankheit oder Ermüdung,
- äußere Umstände wie Straßen- und Witterungsverhältnisse,
- das konkrete äußere Verhalten des Fahrers (Ausfallerscheinungen), das durch die Aufnahme alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel mindestens mitverursacht sein muss.³³⁾

Während die zwei ersten Umstände nicht festgestellt werden müssen, um eine relative Fahrunsicherheit anzunehmen, ist eine (wenn auch nur geringe) Ausfallerscheinung unverzichtbar.³⁴⁾

III. Vergleich der deutschen und der polnischen Regelung

Es sticht ins Auge, dass in Polen nur starre, in Zahlen bestimmte Intoxikationsgrenzen (0,2 ‰ und 0,5 ‰) gelten, während in Deutschland gegenüber den Fahrradfahrern nur das qualitative Merkmal der Fahrunsicherheit genutzt wird. Aus rein theoretischer Sicht spricht auch viel für die deutsche Regelung. Die pönalisierte Gefährdung beruht auf der verminderten Fähigkeit des Fahrers, das Fahrzeug zu beherrschen. Sie ist eine Folge des Alkoholgehalts im Blut, jedoch kann die gleiche BAK bei den jeweiligen Personen zu Leistungseinbußen unterschiedlichen Ausmaßes führen. Es ist möglich, dass eine Person bei der Überschreitung der in Zahlen ausgedrückten gesetzlichen Grenze das Fahrzeug immer noch relativ sicher führen kann, dass aber eine andere Person bei kleinerer, rechtlich zulässiger BAK überhaupt nicht mehr in der Lage ist, das Fahrzeug zu beherrschen.

Eine direkte Anknüpfung an die Fähigkeit, das Fahrzeug sicher zu führen (anstatt sich an einer starren quantitativen Grenze zu orientieren) nivelliert die Unterschiede des Einflusses des Alkohols auf verschiedene Personen. Dadurch wird erreicht, dass der Anknüpfungspunkt (die festgestellte Leistungseinbuße) der durch den betrunkenen Fahrer geschaffenen Gefahr besser entspricht.

Gegen ein qualitatives Kriterium sprechen dagegen seine Unhandlichkeit und die Beweisschwierigkeiten. Während bei der in Zahlen ausgedrückten Grenze die Messung der Blut- bzw. der Atemalkoholkonzentration zur Feststellung des Verstoßes grds. ausreicht, kann der Beweis der Überschreitung einer qualitativen Grenze erheblich anspruchsvoller sein.³⁵⁾ Die „automatische“ Annahme dieser Überschreitung ist in Deutschland nur bei einer gemessenen BAK von 1,6 ‰ möglich. Bei einer niedrigeren BAK bedarf es weiterer Anzeichen für die (relative) Fahrunsicherheit – in der Praxis müsste der Radfahrer durch seine Fahrweise oder durch anderes Verhalten negativ auffallen. Allerdings reicht dafür nicht jeder Fahrfehler aus. Vielmehr muss es sich um einen für einen Betrunkenen *typischen* Fehler handeln.³⁶⁾ Im Falle der *Kraftfahrzeugführung* werden die Beweisschwierigkeiten durch einen „Puffer“ in der Form einer Ordnungswidrigkeit (§ 24a Abs. 1 StVG) mit einer starren 0,5 ‰-Grenze gemildert. Eine ähnliche Norm existiert für die Radfahrer aber nicht. Angesichts einer derart hoch gelegten Messlatte wird in Bezug auf die Fahrradfahrer angeführt, die „relative Fahrunsicherheit“ spiele in der Praxis kaum eine Rolle.³⁷⁾ Es wird dabei hervorgehoben, dass die Mehrheit der betrunkenen Radfahrer, die an einem Unfall beteiligt waren, ein sehr hohes Intoxikationsniveau aufwies.³⁸⁾ Betrachtet man nur die betrunkenen Radfahrer, die gleichzeitig die Hauptverursacher der Unfälle mit Personenschaden waren, dann hatten in den Jahren 2004–2013 nur 14 % von ihnen eine BAK von bis zu 1,1 ‰; der Anteil der Radfahrer mit einer BAK von über 1,1 ‰ bis zu 1,6 ‰ betrug 19 %.³⁹⁾ In diesem Zusammenhang dürfte es nicht überraschen, dass in Deutschland Vorschläge geäußert werden, um die angebliche „Strafbarkeitslücke“ durch eine strengere Verfolgung der betrunkenen Radfahrer mit einer BAK von weniger als 1,6 ‰ zu schließen.⁴⁰⁾

³²⁾ BGHSt 31, 42 (44); *Pegel*, in: MünchKomm-StGB, 2. Aufl. 2012, § 316 Rn. 53.

³³⁾ BGHSt 31, 42 (44 f.).

³⁴⁾ BGHSt 31, 42 (45); *König*, in: LK, 12. Aufl. 2008, § 316 Rn. 90a.

³⁵⁾ Daraus folgt die kritische Stellung des polnischen Obersten Gerichts zur Berücksichtigung des Alkoholeinflusses auf den Organismus einer konkreten Person – Beschluss vom 28.02.1975, V KZP 2/74, OSNKW 3–4/1975, Pos. 33, Pkt. I.7.C.

³⁶⁾ *Huhn*, SVR 2015, 328.

³⁷⁾ *Huhn*, SVR 2015, 328; ähnlich Deutscher Verkehrssicherheitsrat, BA 2015, 26.

³⁸⁾ *Wandtner/Evers/Albrecht*, NZV 2015, 20.

³⁹⁾ *Wandtner/Evers/Albrecht*, NZV 2015, 20, 22.

⁴⁰⁾ Einen knappen Überblick über die Diskussion ab ihrer Belebung im Jahre 2012 bieten *Maatz*, BA 2014, Sup 3 sowie *Scheffler*, BA 2015, 72.

IV. Die Reformvorschläge in Deutschland

1. Die Änderung in der Rechtsprechung

Eine Methode, die keinen gesetzgeberischen Eingriff erfordert, wäre die Herabsetzung der Promillegrenze der absoluten Fahrunsicherheit.⁴¹⁾ Allerdings wurde diese durch die Rechtsprechung auf der Basis von naturwissenschaftlichen Erkenntnissen festgelegt, sodass es zu ihrer Verschiebung einer Erschütterung der Ergebnisse der Gießener Studie bedarf.

Daher hat das Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Düsseldorf eine neue Studie⁴²⁾ durchgeführt, die die Kritik an der Methodik der Experimente aus den 80er Jahren⁴³⁾ berücksichtigte. Nach den neueren Studien nahmen die von den Probanden aufgezeigten groben Fahrfehler im Vergleich zu ihrem nüchternen Zustand bei der Gesamtzahl der Probanden insbesondere bei einer BAK von über 0,8 ‰ erheblich zu.⁴⁴⁾ Im Hinblick auf beobachtete Fahrfehler sowie die in den ärztlichen Berichten verzeichneten Ausfälle wurde ein exponentieller Anstieg ab einer BAK von 1,0 ‰ festgestellt.⁴⁵⁾ Immerhin konnten einzelne Versuchspersonen das Fahrrad auch bei einer BAK von 1,6 ‰ auf dem Niveau eines nüchternen Durchschnittsprobanten beherrschen.⁴⁶⁾

Eine weitere Untersuchung wurde an der Universität Mainz und an der Universität Teknologi MARA in Kuala Lumpur durchgeführt.⁴⁷⁾ Die Autoren haben einen sprunghaften Anstieg der Fahrfehler ab einer BAK von ca. 1,0 ‰ festgestellt.⁴⁸⁾ Aber auch diese Untersuchung konnte nicht bestätigen, dass jeder Fahrradfahrer bei einer gemessenen BAK von 1,6 ‰ das Fahrzeug nicht mit Sicherheit zu beherrschen vermag.⁴⁹⁾

Da die Grenze der absoluten Fahrunsicherheit nicht in Relation zu den individuellen Fähigkeiten im nüchternen Zustand bestimmt, sondern als ein Zustand beschrieben wird, bei welchem *kein* Radfahrer das Fahrzeug sicher beherrscht⁵⁰⁾, rechtfertigen die Ergebnisse der neueren Studien keine Herabsetzung dieser Promillegrenze. Ganz im Gegenteil: sie stellen die Zulässigkeit der sicheren Annahme der Fahrunsicherheit ab einer BAK von 1,6 ‰ in Zweifel⁵¹⁾ und suggerieren eher eine Erhöhung dieser Schwelle.⁵²⁾ Eine Herabsetzung der Promillegrenze durch die Rechtsprechung ist jedenfalls nicht zu erwarten.⁵³⁾

2. Ein neuer Ordnungswidrigkeitentatbestand

Aus diesen Gründen gewann der Vorschlag an Popularität, einen Ordnungswidrigkeitentatbestand für nicht motorgetriebene Fahrzeuge mit einer zahlenmäßigen Grenze, also ein Pendant zu § 24a Abs. 1 StVG einzuführen.⁵⁴⁾ Überwiegend wird eine BAK-Grenze von 1,1 ‰ vorgeschlagen.⁵⁵⁾ Es ist nicht zu verkennen, dass diese Normierung (trotz erheblicher Unterschiede zur polnischen Regelung) eine gewisse Ähnlichkeit zu dem System aufweist, auf das Polen vor ein paar Jahren verzichtet hat (d. h. nach dem die Trunkenheitsfahrt als Ordnungswidrigkeit oder auch als Straftat geahndet werden konnte).

⁴¹⁾ Die Verkehrsministerkonferenz hat am 06.–07. 11. 2013 in Suhl beschlossen, dass eine erhebliche Zahl der Unfälle mit Beteiligung der Radfahrer zu einer Überprüfung zwingt, ob die noch in den 80er Jahren festgelegte Grenze der absoluten Fahrunsicherheit nicht geändert werden sollte – BA 2014, 23. Dieser Beschluss wurde noch vor der Veröffentlichung der Düsseldorfer und Mainzer Studien verfasst.

⁴²⁾ Hartung/Mindiasvili et al., Int J Legal Med, Vol. 129 Iss. 3 (May 2015), S. 471; verkürzt in deutscher Sprache Daldrup/Roth et al., BA 2015, 1 ff.

⁴³⁾ Beispielhaft wurde bemängelt, dass die zu bewältigende Strecke den Probanden gut bekannt war und sie keine plötzlichen, unerwarteten Geschehnisse befürchten mussten – Bönke, NZV 2015, 18; siehe eine Aufzählung der Vorwürfe bei Brockmann, BA 2014, Sup 20.

⁴⁴⁾ Daldrup/Roth et al., BA 2015, 6, 7.

⁴⁵⁾ Daldrup/Roth et al., BA 2015, 8.

⁴⁶⁾ Daldrup/Roth et al., BA 2015, 7.

⁴⁷⁾ Ezlan/Luchmann et al., BA 2015, 363 ff.

⁴⁸⁾ Ezlan/Luchmann et al., BA 2015, 371.

⁴⁹⁾ Ezlan/Luchmann et al., BA 2015, 372.

⁵⁰⁾ Dies unterstreichen die Autoren der Düsseldorfer Experimente – Hartung/Mindiasvili et al., Int J Legal Med, Vol. 129 Iss. 3 (May 2015), S. 479.

⁵¹⁾ Vgl. Daldrup/Roth et al., BA 2015, 8; Ezlan/Luchmann et al., BA 2015, 372.

⁵²⁾ So im Hinblick auf den Düsseldorfer Experiment Maatz/Daldrup et al., DAR 2015, 5; kategorisch Kettler, NZV 2015, 8.

⁵³⁾ Scheffler, BA 2015, 73.

⁵⁴⁾ Diesen Vorschlag hat die Mehrheit der Teilnehmer des 53. Verkehrsgerichtstages in Goslar (28.–30.01.2015) unterstützt – BA 2015, 144.

⁵⁵⁾ So z. B. der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr, <http://www.bads.de/pressemeldungen/promille-wert-fuer-radfahrer>; Deutsche Verkehrswacht, http://www.deutsche-verkehrswacht.de/fileadmin/user_upload/positionen/Beschluesse_2015/DVW-Beschluss_2015_Promillegrenze_Radfahrer.pdf, S. 2; Deutscher Verkehrssicherheitsrat, BA 2015, 26; Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: Huhn, SVR 2015, 331; Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, <http://www.gdv.de/2015/01/ordnungswidrigkeitstatbestand-fuer-radfahrer-schaffen/>.

Eine Analyse, ob die vorgeschlagene Reform Zustimmung verdient, scheint daher angebracht. Eine sogar nur in den Grundzügen erfolgreiche Skizzierung aller relevanten Aspekte würde den Rahmen des Beitrags sprengen. Daher werden im Folgenden nur ausgewählte Problemkreise kurz angesprochen.

a) Das Ausmaß der Gefahr

Betrachtet man die Erheblichkeit der von den betrunkenen Radfahrern ausgehenden Gefahr, so ist festzustellen, dass die Radfahrer wegen der relativ kleinen Masse eines Fahrrads und der relativ geringen Geschwindigkeit einer Fahrradfahrt unvergleichbar kleinere Schäden anrichten als Fahrzeugführer.⁵⁶⁾ Die Statistiken zeugen auch davon, dass in der überwiegenden Mehrheit der Unfälle nur die Radfahrer selbst geschädigt werden.⁵⁷⁾ Dies lässt die Frage aufkommen, ob das Verbot des Radfahrens im betrunkenen Zustand nicht einen Versuch darstellt, die Radfahrer vor sich selbst zu schützen.⁵⁸⁾ Dabei stellt sich nämlich das Problem der Zulässigkeit des Rechtspaternalismus, also die Frage, ob der Staat erwachsene Menschen vor den Folgen ihrer eigenen Entscheidungen schützen soll. Ohne hierbei einen Versuch der genauen Abgrenzung zwischen akzeptabler Ingerenz und unzulässiger Bevormundung des Einzelnen zu unternehmen, kann jedenfalls eine sehr weitgehende Art des Paternalismus abgelehnt werden. In einem Staat, in welchem die Freiheit des Einzelnen einen der obersten Werte darstellt, stößt ein harter Paternalismus in der Form von strengen Ge- und Verboten gegenüber erwachsenen, mündigen Personen, die eine bestimmte Gefahr zu erkennen vermögen, auf Bedenken. In jedem Fall können diese Verbote nicht mithilfe von Kriminalstrafmaßnahmen durchgesetzt werden.⁵⁹⁾ Auch im Falle von Ordnungswidrigkeiten bleibt diese These aktuell⁶⁰⁾, wenn auch in geschwächter Form.

Daraus folgt, dass die Legitimation für die Einführung von Sanktionen für betrunkene Radfahrer nur in der Abwendung einer Gefahr für die Allgemeinheit erblickt werden kann, und nicht in der Abwendung einer Gefährdung für den Täter selbst. Diese Gefahr existiert zwar, sie ist aber nicht besonders groß.

b) Die Überfüllung der Justizvollzugsanstalten

Die größte Schwäche der polnischen Normierung nach 2000 waren die für diese Tat verhängten Freiheitsstrafen (auch die zur Bewährung ausgesetzten Strafen, deren Aussetzung widerrufen wurde), was zu einer massenhaften Inhaftierung führte. Dieses Ereignis ist auch symptomatisch für die gesamte polnische Strafkultur – in Polen spielt die zur Bewährung ausgesetzte Freiheitsstrafe eine dominierende Rolle⁶¹⁾ (55 % aller Verurteilungen);⁶²⁾ dagegen basiert die deutsche Strafpolitik auf der Geldstrafe⁶³⁾, die in fast 83 % der Verurteilungen als Hauptstrafe verhängt wird.⁶⁴⁾ Nicht anders verhält es sich bei § 316 StGB, und zwar nicht nur im Verhältnis zu den Rad-, sondern auch im Verhältnis zu den Kraftfahrern. Im Jahre 2013 wurde die Geldstrafe als Hauptstrafe in über 94 % der Verurteilungen nach § 316 StGB verhängt.⁶⁵⁾ Von den 3411 verhängten Freiheitsstrafen wurden 2726, also fast 80 % zur Bewährung ausgesetzt.⁶⁶⁾ Zum Stichtag 01.03.2014 saßen in den Justizvollzugsanstal-

⁵⁶⁾Näher hierzu *Zajqc*, Paragraf na Drodze 5/2013, 42 ff.; so auch das Bezirksgericht Wschowa in der Rechtsfrage an den polnischen Verfassungsgerichtshof (Urteil des Verfassungsgerichtshofs vom 07.04.2009, P 7/08, Pkt. I.1.4.); *Kotowski*, *Wojskowy Przegląd Prawniczy* 4/2013, 111 f.; vgl. *Fahl*, NZV 1996, 308; *Scheffler*, BA 2015, 76 f.

⁵⁷⁾Dies unterstreichen z. B. *Fahl*, NZV 1996, 308; *Scheffler*, BA 2015, 77; *Skowron*, Paragraf na Drodze 7/2009, 31 f.; *Zajqc*, Paragraf na Drodze 5/2013, 49.

⁵⁸⁾*Fahl*, NZV 1996, 308; *Scheffler*, BA 2015, 77.

⁵⁹⁾*Roxin*, *Strafrecht Allgemeiner Teil*, Band 1, 4. Aufl. 2006, § 2 Rn. 32; *Gkoutis*, *Autonomie und strafrechtlicher Paternalismus*, 2011, S. 207 ff.; so auch direkt in Bezug auf betrunkene Radfahrer *Scheffler*, BA 2015, 77.

⁶⁰⁾*Scheffler*, BA 2015, 77; a. A. allerdings A. v. *Hirsch*, *Crim Justice Ethics*, Vol. 27 Iss. 1 (Winter/Spring 2008), S. 31.

⁶¹⁾Die große Reform des materiellen Strafrechts, die am 01.07.2015 in Kraft getreten ist, bezweckt jedoch vor allem die Schwächung der Bedeutung der zur Bewährung ausgesetzten Freiheitsstrafen und die Stärkung der Bedeutung der Nicht-Isolationsstrafen – siehe hierzu *Zawłocki*, *Monitor Prawniczy* 11/2015, 569 ff.

⁶²⁾Die Anzahl für das Jahr 2014, umfasst sind nur erwachsene Täter – *Główny Urząd Statystyczny*, *Mały Rocznik Statystyczny Polski* 2015, Warszawa 2015, S. 89 f.

⁶³⁾Ein vor diesem Hintergrund umfassender Vergleich der polnischen und der deutschen Strafkultur findet sich bei *Małolepszy*, *Geldstrafe und bedingte Freiheitsstrafe nach deutschem und polnischem Recht*, 2007.

⁶⁴⁾Daten für das Jahr 2013: Statistisches Bundesamt, *Strafverfolgung*, Fachserie 10 Reihe 3 – 2013, S. 92.

⁶⁵⁾Statistisches Bundesamt, *Strafverfolgung*, Fachserie 10 Reihe 3 – 2013, S. 114. Die Verurteilungen aufgrund des Jugendstrafrechts bleiben außer Betracht.

⁶⁶⁾Statistisches Bundesamt, *Strafverfolgung*, Fachserie 10 Reihe 3 – 2013, S. 114 f.

ten 719 erwachsene Täter wegen einer Freiheitsstrafe für die Begehung der Tat gem. § 316 StGB.⁶⁷⁾ Ein Vergleich mit der polnischen Statistik⁶⁸⁾ ergibt ein klares Ergebnis: wenn es um betrunkene Fahrer geht, die nur eine abstrakte Gefahr geschaffen haben, wird die Isolationsstrafe in Deutschland nur sehr zurückhaltend angewendet. Wenn man noch bedenkt, dass die Verurteilungen der Führer nicht motorgetriebener Fahrzeuge eine Seltenheit darstellen, so wird klar, dass das Problem der massenhaft inhaftierten Fahrradfahrer in Deutschland nicht existiert. Die vorgeschlagene Reform würde dies nicht ändern.

c) Die zulässige BAK-Grenze

Die Festlegung einer starren-BAK Grenze sollte sich an den Intoxikationsgrenzen orientieren, bei denen nach naturwissenschaftlichen Erkenntnissen eine signifikante Anhäufung von schwerwiegenderen Fahrfehlern vorliegt. Die Düsseldorfer Studie legt nahe, dass erst oberhalb der 0,8 ‰-Grenze ein erheblicher Anstieg an groben Fehlern vorliegt und die alkoholbedingten Auffälligkeiten ab ca. 1,0 ‰ exponentiell zunehmen.⁶⁹⁾ Die Autoren der Mainzer Untersuchung legen die Schwelle der gefährlichen Alkoholisierung auf den Bereich zwischen 0,9 ‰ und 1,1 ‰ BAK fest.⁷⁰⁾ Zudem legt die deutsche Statistik nahe, dass dem höheren Bereich dieser Spanne eine entscheidende Bedeutung zukommt. Daher erweckt die vorgeschlagene Grenze von 1,1 ‰ einen plausiblen Eindruck.

In diesem Zusammenhang scheint aber der polnische BAK-Grenzwert von 0,2 ‰ als zu niedrig angesetzt. Auch wenn der Alkohol bei einer so kleinen Konzentration nicht ohne Einfluss auf die psychomotorische Leistungsfähigkeit bleibt, so wird diese Fähigkeit immerhin nicht derart stark vermindert, dass es zu einem signifikanten Anstieg von schwerwiegenden Fahrfehlern kommt. Die Festlegung einer einheitlichen BAK-Grenze für alle Fahrzeugarten, wie dies in Polen der Fall ist, mag vielleicht übersichtlicher wirken und ist für den Fahrer einfach zu merken. Jedoch darf nicht vergessen werden, dass die Beherrschung eines Fahrrads einfacher ist als die eines Autos; bei gleicher BAK kann ein Mensch ein Fahrrad besser kontrollieren als ein Kraftfahrzeug.⁷¹⁾ Da eine einheitliche Grenze naturgemäß an die Bedürfnisse der Kraftfahrzeuge angepasst wird, wird sie im Falle von Radfahrern unnötig streng gehandhabt.

Es wäre überlegenswert, die polnischen BAK-Grenzen für Radfahrer (0,2 ‰ und erhöhter Strafrahmen bei über 0,5 ‰) zu erhöhen. Der Vorschlag der Lockerung der Intoxikationsschwellen könnte zwar in vielen Teilen der Bevölkerung auf wenig Verständnis stoßen. Immerhin dürften die BAK-Grenzen jedenfalls nicht kleiner als 0,5 ‰ und 0,8 ‰ sein. Niedrigere Werte als in Deutschland vorgeschlagen wären dadurch gerechtfertigt, dass die in Zahlen ausgedrückten Grenzen die einzigen Normierungen in Polen darstellen würden, während in Deutschland neben der eventuellen Grenze von 1,1 ‰ immer noch eine qualitative Grenze in der Form von Fahrunsicherheit funktionieren würde.

V. Fazit

Es scheint unwahrscheinlich, dass Polen in seiner Strafpolitik gegenüber Trunkenheitsfahrern auf das zahlenmäßige Modell verzichten wird. Genauso wenig wird wohl Deutschland auf das bereits fest verwurzelte qualitative Kriterium verzichten. Daher werden die beschriebenen Reformen bzw. Reformvorschläge im Rahmen des jeweiligen Reaktionsmodells bewertet.

Die Verschärfung der Repression in Polen im Jahre 2000 hat deutlich gezeigt, dass eine Strafpolitik, die mit einer Verhängung von (zur Bewährung ausgesetzten) Freiheitsstrafen auf diejenigen Taten reagiert, die einen relativ geringen Grad von sozialer Schädlichkeit aufweisen und massenhaft begangen werden, zum Scheitern verurteilt ist. Die Herabstufung der Trunkenheitsfahrt mit einem nicht motorgetriebenen Fahrzeug zu einer Ordnungswidrigkeit war also eine plausible Entscheidung. Es scheint aber noch überlegenswert, die Grenze der zulässigen BAK zu erhöhen.

Der deutsche Reformvorschlag erweckt dagegen gemischte Gefühle. Einerseits wird dessen Einführung keine derart schwerwiegenden Folgen mit sich ziehen, wie sie in Polen beobachtet werden konnten. Die Repressionshärte wäre entsprechend niedrig. Auch die genaue BAK-Grenze im Ordnungswidrigkeitentatbestand wurde gut durchdacht und im oberen Bereich der denkbaren Intoxikationswerte festgelegt. Allerdings ist zu bedenken, dass die angebliche „Strafbarkeitslücke“ nur solche Radfahrer (und Führer anderer nicht motorgetriebener Fahrzeuge) umfasst, die:

⁶⁷⁾ Überdies leisteten 10 Personen eine Jugendstrafe ab: Statistisches Bundesamt, Strafvollzug – Demographische und kriminologische Merkmale der Strafgefangenen zum Stichtag 31.3. Fachserie 10 Reihe 4.1 – 2014, S. 26 f.

⁶⁸⁾ Siehe hierzu die Statistik des polnischen Justizministeriums betreffend die Verurteilungen der betrunkenen Fahrer für die Jahre 2001–2014, abrufbar unter: <http://isws.ms.gov.pl/pl/baza-statystyczna/opracowania-wieloletnie/download,2853,41.html>.

⁶⁹⁾ *Daldrup/Roth et al.*, BA 2015, 8.

⁷⁰⁾ *Ezlan/Luchmann et al.*, BA 2015, 372.

⁷¹⁾ Vgl. *Huhn*, SVR 2015, 329 f.

• keine *konkrete* Gefahr für Leib, Leben oder fremde Sachen von bedeutendem Wert geschaffen haben (sie erfüllen dann den Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a Var. 1 StGB und können mit einer Freiheitsstrafe von bis zu 5 Jahren oder mit einer Geldstrafe bestraft werden)⁷²⁾,

• nicht negativ auffallen, also zumindest während ihrer Beobachtung durch Polizeibeamte keine Ausfallerscheinungen zeigen (sonst läge die relative Fahrunsicherheit nach § 316 StGB vor).⁷³⁾

Wenn man bedenkt, dass die geplante Reform die am wenigsten gefährliche Gruppe der betrunkenen Radfahrer betreffen würde und in den Statistiken eine deutlich fallende Tendenz bei den Unfällen mit betrunkenen Radfahrern verzeichnet wird⁷⁴⁾, so scheint die vorgeschlagene Reform nicht zwingend notwendig zu sein.⁷⁵⁾

Anschrift des Verfassers

Mag. Michał Głuchowski
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: euv93337@europa-uni.de

⁷²⁾ Dies unterstreicht *Scheffler*, BA 2015, 76 ff.

⁷³⁾ Die Justizministerinnen und Justizminister haben auf ihrer 85. Konferenz bekundet, dass ein gesetzgeberischer Eingriff nicht notwendig sei, da § 316 StGB immerhin die Bestrafung der Trunkenheitsfahrt trotz niedrigerer Intoxikation ermöglicht, und zwar bei der Annahme der relativen Fahrunsicherheit – BA 2015, 23.

⁷⁴⁾ *Maatz*, BA 2014, Sup 9 f.; *Scheffler*, BA 2015, 76.

⁷⁵⁾ *Maatz*, BA 2014, Sup 9 f.; vgl. auch den Beschluss der 85. Konferenz der Justizministerinnen und Justizminister, BA 2015, 23; ablehnend zur Reform *Scheffler*, BA 2015, 81.

ERYK SOKOŁOWSKI

Die Alkoholwegfahrsperre als das „Heilmittel“ gegen die Trunkenheitsfahrt

Der polnische Gesetzgeber, durch die Tragödie in Kamień Pomorski vom 01.01.2014¹⁾ motiviert, hat eine Reihe von Reformen durchgeführt, die das Phänomen der Trunkenheit im Verkehr bewältigen sollten.²⁾ Die vorliegende Bearbeitung fokussiert sich auf eine technische Innovation, in der eine erfolgreiche Methode zur Bekämpfung des genannten Phänomens erblickt wird. In seinem Projekt hat das Justizministerium die Wirksamkeit von Alkoholwegfahrsperren (sog. Alcolock) mit „zahlreichen wissenschaftlichen Forschungen“, mit „Dokumenten und Rapporten der EU“ sowie damit begründet, dass eine Pflicht zur Anwendung von Wegfahrsperren bereits in Skandinavien bekannt sei.³⁾ Solche prosaische Argumentation weckt die Frage auf, ob sich der Gesetzgeber vor der Anwendung des neuen „Arzneimittels“ gegen Trunkenheitsfahrer mit der Packungsbeilage beschäftigt und den Arzt oder Apotheker gefragt hat, oder ob er auf das Wiederholen von Resultaten anderer Staaten ins Blaue hinein hofft, ohne sich Gedanken über die Assimilationsfähigkeit des Heilmittels für polnische „Patienten“ zu machen.

Die vorliegende Bearbeitung strebt es an, Eigenschaften sowie Wirkung von Alkoholwegfahrsperren zu vergegenwärtigen und auf diese Weise „eine Packungsbeilage“ für das „Arzneimittel“ herzustellen (I.). Unentbehrlich sind auch Erwägungen über die Charakteristik von „Patienten“, wodurch Trunkenheitstäter sowie Faktoren, die ihren Tatentschluss beeinflussen, ins Visier zu nehmen sind (II.). Erst nach der Zusammenstellung von Eigenschaften des „Medikaments“ und der „Patienten“ sind Erwägungen möglich, in welchen Phasen der „Therapie“ und in welcher „Dosis“ das genannte „Heilmittel“ zu verschreiben ist, also Gedanken über Voraussetzungen und Ausmaß der Anordnung der Benutzung von Alkoholwegfahrsperren in verschiedenen Verfahrenstapen (III.).

I. Eigenschaften von Alkoholwegfahrsperren

Art. 2 Pkt 84 des plStVG⁴⁾ definiert die Alkoholwegfahrsperre als „eine technische Anlage, die den Motorantrieb eines Kraft- bzw. eines Schienenfahrzeugs verhindert, wenn die Alkoholkonzentration in der Atemluft des Fahrers mind. 0,1 mg Alkohol pro 1 dm³ beträgt“. Aus dem technischen Gesichtspunkt handelt es sich also um eine Verbindung eines Alkoholmessgeräts mit einer Wegfahrsperre (immobiliser).⁵⁾ Hersteller von Alcolocks versichern, dass ihre Anlagen dieselben technischen Eigenschaften aufweisen wie bereits durch Vollzugsbeamte verwendete Messgeräte: elektrochemischer Sensor, die Messungspräzision von $\pm 5\%$.⁶⁾ Unter einigen Gesichtspunkten sind Alkoholblockaden sogar besser, z. B. indem sie im größeren Temperaturbereich funktionieren können.⁷⁾ Kein mit der Sperre ausgerüstetes Fahrzeug kann gestartet werden, ohne dass eine Luftprobe in eine Mündung eingeführt wird.⁸⁾ Ebenso resultiert aus der Einführung einer Probe, die eine unerlaubte Alkoholkonzentration enthält, eine sofortige Antriebsperre.⁹⁾

Vorteile der Anlage erschöpfen sich jedoch darin nicht. Solch ein enger Funktionsbereich könnte zu Umgehungsversuchen führen, indem der Verurteilte nur so wenig riskieren würde, dass er das Fahrzeug nicht starten könnte. Alkoholwegfahrsperren sind allerdings mit Registriergeräten ausgestattet, die im Speicher Messungsergebnisse sowie deren Zeit, Ablehnungen von geforderter Luftzuführung, Zeit des Startens sowie des Ausschaltens des Motors und schließlich Manipulationsversuche am Gerät aufbewahren.¹⁰⁾

Die Legaldefinition spricht von der „Verhinderung des Antriebs“ und nicht vom Ausschalten des Motors. Das Gesetz verlangt also, das das Gerät einen Trunkenheitsfahrer an einer Abfahrt hindern soll. Es besteht aber kein

¹⁾ Vgl. <http://www.tvn24.pl/raporty/kamien-pomorski-pijany-zabil-6-osob.794>.

²⁾ Das Gesetz vom 20. März 2015 über die Änderung des Strafgesetzbuches sowie einiger sonstigen Gesetze – Ustawa z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2015, Pos. 541).

³⁾ Projekt des Justizministeriums vom 13.06.2014, RM 10 51 14, Begründung, S. 4 (zit. nach: <http://legislacja.rcl.gov.pl/docs//2/208937/208988/dokument118754.pdf>).

⁴⁾ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2012, Pos. 1137, mit spät. Änd.).

⁵⁾ <http://alkotestery.com/alkolock-blokada-alkoholowa/19-blokada-zaplonu-lion-ds-20.html>;
<http://alkotestery.com/alkolock-blokada-alkoholowa/83-drager-interlock-7000.html>.

⁶⁾ Vgl. die Wegfahrsperre Lion DS 20: <http://alkotestery.com/alkolock-blokada-alkoholowa/19-blokada-zaplonu-lion-ds-20.html> mit dem polizeilichen Messgerät Lion Alcoblow:
<http://alkotestery.com/alcoblow/16-lion-alcoblow-z-pokrowcem-oryginalny-policyjny-.html>.

⁷⁾ Vgl. ebenda.

⁸⁾ Motomaniacy.tv, verfügbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=HqDz0qgEyEs> (3:35).

⁹⁾ Motomaniacy.tv, verfügbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=HqDz0qgEyEs> (2:17).

¹⁰⁾ Motomaniacy.tv, verfügbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=HqDz0qgEyEs> (2:23);
<http://alkotestery.com/alkolock-blokada-alkoholowa/83-drager-interlock-7000.html>.

rechtliches Erfordernis, das der Motor ausgeschaltet wird, wenn ein anfänglich nüchterner Fahrer ein Auto in Bewegung setzt, aber unterwegs eine Alkoholmenge konsumiert, die die im Gesetz genannte Konzentration hervorruft. Die besprochenen Geräte weisen jedoch eine Funktion auf, Kontrollen in gewissen Zeitabschnitten zu programmieren, was zu einer Forderung der Lufteingabe während der Fahrt führen kann. Sollte eine unerlaubte Alkoholkonzentration festgestellt werden, bleibt die Fortbewegungsfähigkeit des Fahrzeugs unberührt, aber das Ereignis wird durch das Gerät gespeichert.¹¹⁾ Die Lösung ist zu begrüßen, weil das Ausschalten des Motors eines fortgetriebenen Wagens eine größere Gefahr darstellt als eine Trunkenheitsfahrt bei einem ordnungsgemäß funktionierenden Fahrzeug. Das gespeicherte Ereignis kann an eine Zentralstelle via GPRS übermittelt werden.¹²⁾ Dies ermöglicht ein schnelles Einschreiten sowie eine Beobachtung des Verhaltens des Verurteilten.

Darüber hinaus loben Verkäufer die Alkoholwegfahrsperrn wegen der Unmöglichkeit einer Kontrollumgehung. Das Gerät erkenne nämlich den Druck der durch einen Menschen ausgeatmeten Luft, was es verhindert, dass ein Trunkenheitsfahrer die Luft mittels einer Pumpe oder auf andere Weise einführen könne.¹³⁾ Vielmehr können solche Versuche zu einer Stilllegung des Fahrzeugs führen, die nur durch einen Fachmann zu beheben wäre,¹⁴⁾ und sicher würde ein solcher Manipulationsversuch im Gerätspeicher aufgezeichnet.¹⁵⁾ Zwar ist der Werbecharakter von diesen Aussagen zu beachten sowie Rücksicht auf die Kreativität von Verurteilten zu nehmen, die möglicherweise eine Umgehungsmethode in Einzelfällen erfinden werden. Sicher handelt es sich jedoch um keine einfache Aufgabe, was für die erhebliche Mehrheit von Fahrern jegliche Täuschung unmöglich macht. Andere Fahrer, die überzeugt wären, dass sie das Gerät täuschen können, müssten stets mit dem Auftauchen der Manipulation rechnen, was – in Verbindung mit entsprechenden Rechtsfolgen – zusätzlich eine psychische Sperre vor solchen Versuchen aufstellt.

Schließlich ist auf den Einkaufs- und Montagepreis einer Alkoholblockade einzugehen. Je nach Modell beträgt der Einkaufspreis ≥ 5.000 zł¹⁶⁾ (≈ 1.250 €). Aus dem Gespräch mit einem Vertreter eines Wegfahrsperrn anbietenden Geschäfts ergibt sich, dass die Montageleistung ca. 500 zł (≈ 125 €) beträgt.¹⁷⁾ Zum Vergleich – die minimale Arbeitsvergütung beträgt 1.750 zł¹⁸⁾ ($\approx 437,50$ €) und der durchschnittliche Lohn betrug im zweiten Quartal 2015 nach Angaben des Statistischen Hauptamtes 3.854,88 zł¹⁹⁾ ($\approx 963,72$ €). Schon für einen minimal verdienenden Bürger wären diese Kosten erheblich spürbar und erst recht für einen Arbeitslosen bzw. für einen sog. Gelegenheitsjobs ausübenden Menschen. In diesem Bereich mag das Problem noch nicht als relevant erscheinen, weil man davon ausgehen kann, dass diese Gruppen eher eine niedrige Autobesitzquote aufweisen. Doch es wird deutlich, dass sogar ein durchschnittlich verdienender Pole sich eine Alkoholwegfahrsperrre nicht leisten kann, ohne seinen privaten Haushalt erheblich zu belasten.

Schließlich ist die Rechtsnatur des Verbots des Führens von mit der Alkoholwegfahrsperrre nicht ausgestatteten Fahrzeugen gem. Art. 182a plStVollstrG²⁰⁾ zu ermitteln sowie dessen Vergleich zum Fahrverbot gem. Art. 42

¹¹⁾ Motomaniacy.tv, verfügbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=HqDz0qgEyEs> (5:14); <http://alkotestery.com/11-alkolock-blokada-alkoholowa>.

¹²⁾ Motomaniacy.tv, verfügbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=HqDz0qgEyEs> (5:40); <http://alkotestery.com/alkolock-blokada-alkoholowa/83-drager-interlock-7000.html>.

¹³⁾ Motomaniacy.tv, verfügbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=HqDz0qgEyEs> (4:13).

¹⁴⁾ <http://alkotestery.com/alkolock-blokada-alkoholowa/19-blokada-zaplou-lion-ds-20.html>.

¹⁵⁾ Motomaniacy.tv, verfügbar unter: <https://www.youtube.com/watch?v=HqDz0qgEyEs> (4:46).

¹⁶⁾ <http://alkotestery.com/alkolock-blokada-alkoholowa/19-blokada-zaplou-lion-ds-20.html>; <http://alkotestery.com/alkolock-blokada-alkoholowa/83-drager-interlock-7000.html>.

¹⁷⁾ Vgl. auch: http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,17967201,Alkoblokada_po_polsku__Pomysl_byl_dobry__ale_przepisow.html.

¹⁸⁾ § 1 der Verordnung des Ministerrats vom 11. September 2014 über die Arbeitsmindestvergütung – Rozporządzenie RM z dnia 11 września 2014 r. w sprawie minimalnego wynagrodzenia za pracę w 2015 r. (Dz. U. 2014, Pos. 1220).

¹⁹⁾ Bericht des Präsidenten des Statistischen Hauptamtes vom 11. August 2015 über die durchschnittliche Vergütung im zweiten Quartal 2015 – Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 11 sierpnia 2015 r. w sprawie przeciętnego wynagrodzenia w drugim kwartale 2015 r.

Verfügbar unter: <http://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/komunikat-w-sprawie-przecietnego-wynagrodzenia-w-drugim-kwartale-2015-r-,271,7.html>.

²⁰⁾ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny wykonawczy (Dz. U. 1997, Nr. 90, Pos. 557 mit spät. Änd.); Die Vorschrift lautet wie folgt: „**Art. 182a plStVollstrGB**

§ 1. Wenn das Fahrverbot mindestens die Hälfte der angeordneten Zeit, und im Falle des Fahrverbots aufgrund Art. 42 § 3 oder 4 des Strafgesetzbuches mindestens 10 Jahre vollstreckt wurde, kann das Gericht entscheiden,

plStGB²¹⁾ vorzunehmen. Die im Strafgesetzbuch fest verankerte Sanktion des Fahrverbotes kann Fahrzeuge einer bestimmten oder jeglicher Art betreffen. Die Fahrzeugarten bestimmt man aufgrund des Straßenverkehrsgesetzes²²⁾ sowie des Gesetzes über Autofahrer²³⁾, wobei die Fahrzeugarten mit den Führerscheinklassen nicht identisch sind.²⁴⁾ Im Rahmen einer Fahrzeugart ist eine weitere Differenzierung zwischen erlaubten und verbotenen Fahrzeugen nicht möglich.²⁵⁾ Wenn also „Fahrzeuge ohne Alkoholwegfahrsperr“ keine separate Fahrzeugart darstellen, kann das Gericht das Verbot, Fahrzeuge ohne solche Anlage zu führen, nicht auf Art. 42 § 2 plStGB stützen. Ein solches Verbot ist also eine dem Strafgesetzbuch fremde Maßnahme. Nur unter dem Gesichtspunkt der Empfindlichkeit kann es dem Fahrverbot von bestimmten Fahrzeugarten entsprechen, indem der Verurteilte in seiner Wahl des Fortbewegungsmittels beschränkt wird. Es handelt sich somit um eine mildere Sanktion als das Verbot des Führens jeglicher Fahrzeuge, die die Fahrzeugauswahl vollständig ausschließt.

II. Charakteristik von Trunkenheitsfahrern

In einem früheren Aufsatz hat der Autor das Profil der Trunkenheitsfahrer analysiert.²⁶⁾ Hier erfolgt eine Zusammenfassung der wichtigsten Schlussfolgerungen: Es ist, regen medialen Diskussionen nach der Tragödie in Kamień Pomorski zuwider, festzustellen, dass nicht alle Trunkenheitsfahrer gedankenlose Menschen sind, die Fahrzeuge trotz Trunkenheit aus einer Laune heraus führen. Vielmehr werden entsprechende Taten häufig von rechtstreuen Personen begangen, die noch ein paar Stunden vor dem Ereignis keinen Gedanken wagen würden, sie wären in der Lage, eine Straftat zu begehen.

Faktoren, die eine Entscheidung bzgl. des Unterlassens einer Fahrt beeinflussen, sind die Unfallgefahr und das Risiko einer polizeilichen Kontrolle. Diese haben jedoch keine Abschreckungswirkung, wenn der Täter glaubt,

dass eine weitere Vollstreckung dieser Nebenstrafe in der Form des Verbotes erfolgt, Fahrzeuge zu führen, die nicht mit einer Alkoholblockade i. S. d. Art. 2 Pkt. 84 des Gesetzes vom 20. Juni 1997 – Straßenverkehrsgesetz (Dz. U. 2012, Pos. 1137, mit spät. Änd.) ausgestattet werden, wenn die Einstellung des Täters, seine Eigenschaften und persönliche Bedingungen sowie sein Verhalten während der Vollstreckung der Nebenstrafe die Annahme begründen, dass eine Autofahrt durch diese Person die Verkehrssicherheit nicht gefährdet. Die Vorschrift des Art. 182 § 1 findet entsprechende Anwendung.

§ 2. (...)

§ 3. Wenn der Verurteilte die Rechtsordnung im Bereich der Sicherheit des Straßenverkehrs grob missachtet hat, insbesondere eine Straftat gegen die Sicherheit des Straßenverkehrs begangen hat, kann das Gericht die Form der Vollstreckung i. S. d. § 1 aufheben. Art. 182 findet entsprechende Anwendung.

§ 4. Gegen gerichtliche Entscheidungen nach §§ 1 und 3 ist eine Beschwerde zulässig.“

²¹⁾ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. 1997, Nr. 88, Pos. 553 mit spät. Änd.);

Die Vorschrift lautet wie folgt: „**Art. 42 plStGB**

§ 1. Das Gericht kann das Verbot, Fahrzeuge bestimmter Art zu führen, im Falle einer Verurteilung eines Verkehrsteilnehmers wegen einer Straftat gegen die Verkehrssicherheit anordnen, insbesondere wenn es sich aus den Tatumständen ergibt, dass das Führen von Fahrzeugen durch diese Person die Verkehrssicherheit gefährdet.

§ 2. Das Gericht ordnet das jegliche oder bestimmte Arten von Fahrzeugen umfassende Fahrverbot für die Dauer von mindestens 3 Jahren an, wenn der Täter während der im § 1 genannten Tat sich im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss von Betäubungsmitteln befunden oder sich aus dem Tatort des Art. 173, 174 oder 177 (entsprechend: *Herbeiführung einer Katastrophe, einer Katastrophengefahr und eines Unfalls – Anm. d. Übers.*) entfernt hat.

§ 3. Das Gericht kann das lebenslängliche Fahrverbot für jegliche Kraftfahrzeuge anordnen, wenn der Täter einer Straftat i. S. d. Art. 173, deren Folge der Tod bzw. eine schwere Gesundheitsverletzung einer Person war, oder der Täter sich während der Begehung der Tat i. S. d. Art. 177 § 2 (*Unfall mit Folge eines Todes bzw. einer schweren Gesundheitsverletzung – Anm. d. Übers.*) im Trunkenheitszustand bzw. unter Einfluss von Betäubungsmitteln befunden bzw. sich vom Tatort entfernt hat, es sei denn, es liegt ein durch besondere Umstände begründeter Ausnahmefall vor.

§ 4. Das Gericht ordnet das lebenslängliche Fahrverbot für jegliche Kraftfahrzeuge im Falle einer wiederholten Verurteilung eines das Kraftfahrzeug führenden Täters unter Bedingungen des § 3 an.“

²²⁾ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997, Nr. 98, Pos. 602).

²³⁾ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. 2011, Nr. 30, Pos. 151).

²⁴⁾ W. Zalewski, [in:] M. Królikowski (Hrsg.) / R. Zawłocki (Hrsg.), *Kodeks karny. Część ogólna*, Band II, C.H. Beck, 3. Aufl., Warschau 2015, Art. 42 Rn. 27; D. Szeleszczuk, [in:] A. Grześkowiak (Hrsg.) / K. Wiak (Hrsg.), *Kodeks karny. Komentarz*, C.H. Beck, 3. Aufl., Warschau 2015, Art. 42 Rn. 4.

²⁵⁾ W. Zalewski, a. a. O., Rn. 29; D. Szeleszczuk, a. a. O..

²⁶⁾ E. Sokołowski, *Die Reform der Sanktionen bei Trunkenheitsfahrten im polnischen Strafrecht*, [in:] M. Małolepszy (Hrsg.), *Die Reform des Sanktionenrechts in Deutschland, Österreich und Polen*, C.H. Beck, Warschau 2015, S. 338, 344 – 348.

diese Ereignisse werden nicht geschehen, z. B. die Strecke ist kurz, die Verkehrsdichte niedrig und der Täter glaubt an seine Fahrtkenntnisse. Konsumierter Alkohol steigert den Mut und das Vertrauen an das Glück, was zur Fahrtvornahme ermuntert, indem der an das Nicht-Auftauchen der Polizei glaubende Täter keine Sanktionen befürchtet. Schließlich können früher nicht vorgesehene Umstände auftreten, die es bewirken, dass ein zunächst eine Trunkenheitsfahrt ablehnender Täter sich doch gezwungen fühlt, diese zu riskieren bzw. zu unternehmen. Es genügt eine plötzliche Nachricht vom Ausbleiben einer früher angenommenen Möglichkeit zur Übernachtung oder zur Inanspruchnahme eines anderen Fahrers, insbesondere wenn der Täter sich am Ort befindet, den er weder für sich noch für das ggf. dort gelassene Auto als sicher betrachtet. Es ist somit ersichtlich, dass Fahrer, die das Verbot von Trunkenheitsfahrten einfach gering schätzen, von sog. „Zufallstäter“ durch folgende Merkmale zu unterscheiden sind: Motivation, Umstände des Tatentschlusses, Bewusstsein der Gefahr und Maßnahmen zu deren Reduzierung, bisheriges Verhalten – also ob der Täter die Trunkenheitsfahrt zum ersten oder zum wiederholten Mal begeht. Und so soll man für die erste Gruppe von „Patienten“ eine intensivere „Therapie“ anwenden, aber bei „Zufallstärtern“ genügen Maßnahmen von geringer Intensivität.

Zu unterstreichen ist, dass eine unglückliche Folge in Gestalt des Todes, einer Körperverletzung bzw. einer Beschädigung von Vermögen eine geringe Rolle bei der Zuordnung des Täters zu einer der genannten Gruppen spielt. Das Auftreten einer Folge als solche sowie deren Ausmaß beeinflussen zwar die soziale Schädlichkeit der Tat (Art. 115 § 2 plStGB)²⁷⁾, aber es ist nicht zu verkennen, dass sie von Zufallsfaktoren und vom Verhalten Dritter, also nicht nur vom Täter, abhängig sind. Mit anderen Worten: derselbe Fahrer mit derselben Blutalkoholkonzentration kann einen Passanten töten, aber wenn er fünf Minuten früher losfährt, gelangt er ohne Unfall nach Hause, weil er diesen Passanten nicht angetroffen hat.

III. Strafrechtliche Möglichkeiten zur Verwendung der Alkoholfahrtsperrn

Genauso, wie in der Medizin der Unterschied zwischen einem Heilmittel und einem Gift in der Dosiermenge besteht, ist eine rechtliche Sanktion nur dann wirksam, wenn deren Härte zum konkreten Fehlverhalten und seinen Täter angepasst ist. Weil Maßnahmen unterschiedlicher Intensität, also das Verbot des Führens von Fahrzeugen ohne Alcolock, von Fahrzeugen einer bestimmten Art oder von allen Fahrzeugen, zur Verfügung stehen (I.) und darüber hinaus Trunkenheitsfahrer unterschiedliche Stufen der Missachtung der Rechtsordnung aufweisen (II.), soll das Recht Gerichten die Möglichkeit eröffnen, Sanktionen entsprechend der „Infizierung mit der Neigung zur Trunkenheitsfahrt“ zu „dosieren“.

Genauso, wie in verschiedenen Behandlungsphasen unterschiedliche Heilmethoden angewendet werden können, so können die Auswahl und die Härte von Sanktionen je nach der Verfahrensphase variieren. Vorliegend erfolgt die Analyse der gegenwärtigen sowie der potentiellen Möglichkeiten der Anordnung der Benutzung der Alkoholfahrtsperrn in verschiedenen Verfahrensphasen ohne Wahrung der Chronologie.

1. Zeit nach dem Ablauf der Nebenstrafe

Das Justizministerium befürwortete in seinem Projekt²⁸⁾ die Pflicht des Fahrers zur Benutzung von Alkoholfahrtsperrn nach dem Ablauf vom Fahrverbot, und zwar während drei aufeinanderfolgenden Jahren. Es sollte sich nicht mehr um eine Strafsanktion handeln, sondern um eine Rechtsfolge aus dem Straßenverkehrsgesetz²⁹⁾ und aus dem Gesetz über Autofahrer.³⁰⁾ Begrüßenswert ist die Tatsache, dass diese Regelung letztendlich nicht eingeführt wurde. Sie würde nämlich eine Umgehung des Rechtsinstituts der Straftilgung i. S. d. Art. 106 plStGB³¹⁾ bedeuten, indem sie zur Situation führte, in der die Verurteilung vom Zeitpunkt der Vollstreckung der Nebenstrafe an gem. Art. 107 § 6 plStGB³²⁾ als ungeschehen zu betrachten wäre, aber der Täter weiterhin durch die Pflicht zur Benutzung einer Alkoholfahrtsperrn stigmatisiert bliebe.³³⁾ Aus dem Grund, dass eine solche Zu-

²⁷⁾ Die Vorschrift lautet wie folgt: „**Art. 115 plStGB**

§ 2. Bei der Bewertung der sozialen Schädlichkeit der Tat berücksichtigt das Gericht die Art und den Charakter des verletzten Rechtsguts, den Ausmaß des herbeigeführten bzw. drohenden Schadens, die Weise und die Umstände der Tatbegehung, das Gewicht der durch den Täter verletzten Pflichten sowie die Art des Vorsatzes, die Motivation des Täters, die Art der verletzten Vorsichtsregel und den Grad deren Verletzung.“

²⁸⁾ Projekt des Justizministeriums (Fn. 3), Projekt, S. 3 – 7; Begründung, S. 5.

²⁹⁾ Siehe Fn. 22.

³⁰⁾ Siehe Fn. 23.

³¹⁾ Die Vorschrift lautet wie folgt: „**Art. 106 plStGB**

Vom Zeitpunkt der Straftilgung an wird die Verurteilung als ungeschehen betrachtet; der Eintrag über die Verurteilung ist aus dem Strafregister zu löschen.“

³²⁾ Die Vorschrift lautet wie folgt: „**Art. 107 plStGB**

§ 6. Wenn eine Nebenstrafe, der Verfall oder ein Kompensationsmittel angeordnet wurde, kann die Straftilgung nicht vor deren Vollstreckung, Erlass bzw. Verjährung der Vollstreckung erfolgen. Die Straftilgung kann ebenso nicht vor der Vollstreckung einer Maßregel der Besserung und Sicherung erfolgen.“

³³⁾ Vgl. auch: E. Sokolowski, Fn. 26, S. 338, 358 f.

satzpflicht zur Benutzung einer Sperre im unmittelbaren Zusammenhang mit der Straftat bliebe, für die eine Strafe und das Fahrverbot verhängt und vollstreckt wurde, würde diese Pflicht die Verletzung des Prinzips *ne bis in idem* bedeuten. Schließlich würde die Anordnung einer Alkoholblockade nach dem Fahrverbot einen Eindruck erwecken, dass selbst der Staat an die Wirksamkeit dieser Sanktion nicht glaubt, indem sie in jedem Einzelfall um zusätzliche Unannehmlichkeiten ergänzt werden muss.³⁴⁾

2. Zeit der Vollstreckung der Nebenstrafe

Alkoholwegfahrsperren können ihre Wirksamkeit während der Vollstreckung des Fahrverbots entfalten. Der Autor hat in seinem noch während dem Gesetzgebungsverfahren vorbereiteten Aufsatz ein neues Rechtsinstitut befürwortet, nämlich eine bedingte Aussetzung der Nebenstrafe des Fahrverbots.³⁵⁾ Später hat auch der Gesetzgeber Vorteile von Alcolocks als Bewährungsmittel in der Vollstreckungsphase erblickt. Der neu eingeführte Art. 182a § 1 plStVollstrG sieht nämlich eine gemilderte Form der Vollstreckung des Fahrverbots, indem dieses auf Fahrzeuge ohne Alkoholwegfahrsperre beschränkt wird. Der Wortlaut der Vorschrift weist eindeutig darauf hin, dass es sich weiterhin um das Fahrverbot handelt, wenn auch in einer anderen Gestalt. Die Voraussetzung ist der Ablauf der Hälfte der verhängten Verbotszeit und im Falle des lebenslangen Verbots – Ablauf von 10 Jahren. Darüber hinaus ist die positive Prognose für die Verkehrssicherheit erforderlich, die anhand der Einstellung des Täters, anhand seiner persönlichen Eigenschaften und Umstände sowie anhand seines Verhaltens während der Vollstreckung der Nebenstrafe zu beurteilen ist. Die Vorschrift weist größtenteils eine Ähnlichkeit zur vom Autor postulierten bedingten Fahrverbotsaussetzung auf. Die Regelung im Strafvollstreckungsgesetz bringt aber eine solche Konsequenz, dass die Tatumstände und das Verhalten unmittelbar nach der Tat für die positive Prognose irrelevant sind. Diese Lösung differenziert also nicht zwischen dem sog. „Zufallstäter“ und demjenigen, der bereits während der Tat eine verachtende Einstellung zur Verkehrssicherheit aufwies. Der Gesetzgeber geht also eindeutig von der Prämisse aus, dass jeder Verurteilte resozialisierungsfähig ist. Diese Annahme ist grundsätzlich richtig, aber eine Berücksichtigung von Tatumständen zu Lasten des Verurteilten hätte zur Folge, dass die schon während der Tat die Verkehrssicherheit gering schätzende Täter sich mehr Mühe geben müssten, diese Tatsache durch eine richtige Einstellung während der Dauer der Nebenstrafe auszugleichen.

Der Probationscharakter der neu eingeführten Regelung wird durch Art. 182a § 3 plStGB unterstrichen, der die fakultative Aufhebung der Privilegierung des Verurteilten ermöglicht, wenn dieser die Rechtsordnung im Bereich der Verkehrssicherheit missachtet, insbesondere eine Straftat gegen dieses Rechtsgut begangen hat. Angesichts der Erwägungen über Möglichkeiten der Umgehung der Blockade und über die Registrierung von Manipulationsversuchen durch das Gerät (I.) ist nachzudenken, inwieweit solche Versuche für die Aufhebung des Privilegs aus Art. 182a plStGB ausreichen. Wenn es tatsächlich zum Führen des Fahrzeugs kommt, wird der (selbst nüchterne) Täter das gerichtliche Verbot missachten, damit eine Straftat i. S. d. Art. 244 plStGB³⁶⁾ begehen, was die Verwirklichung von § 3 zur Folge hätte. Wenn ein betrunkenen Täter eine Manipulation vornimmt, kann man es – bei entsprechendem Vorsatz – als einen Versuch der Trunkenheitsfahrt gem. Art. 178 § 1; Art. 13 plStGB³⁷⁾ auffassen und das Privileg ebenso aufheben. Wenn der Verurteilte allerdings eine Umgehung des Geräts vornimmt, aber das Fahrzeug weder benutzt noch dies beabsichtigt, ist die Aufhebung des Privilegs nicht be-

³⁴⁾ E. Sokołowski, Fn. 26, S. 338, 359.

³⁵⁾ Vgl. im Detail: E. Sokołowski, Fn. 26, S. 338, 362 – 364.

³⁶⁾ Die Vorschrift lautet wie folgt: „**Art. 244 plStGB**

Wer einem gerichtlich angeordneten Verbot der Amtsbekleidung, der Berufs- bzw. Gewerbeausübung, des Führens von Kraftfahrzeugen, des Betretens von Spielzentren und der Teilnahme an Glücksspielen, der Teilnahme an Massenveranstaltungen, des Aufenthalts in bestimmten Orten oder einem Gebot, die mit dem Verletzten gemeinsam benutzte Wohnung vorübergehend zu verlassen, oder einem Verbot, mit bestimmten Personen Kontakt aufzunehmen, sich an bestimmte Personen heranzunähern oder einen bestimmten Ort ohne gerichtliche Zustimmung zu verlassen, zuwiderhandelt oder auch wer eine gerichtliche Anordnung über die Veröffentlichung einer Entscheidung in der dort vorgesehenen Weise nicht vollzieht, wird mit der Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren bestraft.“

³⁷⁾ Die Vorschriften lauten wie folgt: „**Art. 178 plStGB**

§ 1. Bei der Verurteilung eines Täters, der eine Straftat i. S. d. Art. 173, 174 oder 177 im Trunkenheitszustand oder unter Einfluss von Betäubungsmitteln begangen hat oder sich vom Tatort entfernt hat, verhängt das Gericht die in der Vorschrift vorgesehene Freiheitsstrafe vom um die Hälfte der Mindeststrafandrohung erhöhten Mindestmaß bis zum um die Hälfte der Höchststrafandrohung erhöhten Höchstmaß.

§ 2. (aufgehoben).

Art. 13 plStGB

§ 1. Wegen Versuchs ist strafbar, wer mit dem Vorsatz der Straftatbegehung mit seinem Verhalten die Vollen-

§ 2. (...)

gründet. § 1 regelt nämlich das Verbot des Führens von Fahrzeugen ohne Sperre und nicht das Gebot, eine funktionsfähige Sperre zu besitzen. Die Blockade stellt nämlich samt dem Fahrzeug das Eigentum des Verurteilten dar, der die Einkaufs- und Montagekosten selbst getragen hat.³⁸⁾

3. Urteilsfindung

Schließlich ist daran zu erinnern, dass bei der Urteilsfindung keine Möglichkeit besteht, den Täter mit einem auf Fahrzeuge ohne Alkoholfahrsperrbeschränkungen beschränkten Fahrverbot zu belasten. Wie gesagt, kann ein solches nicht auf Art. 42 § 2 plStGB gestützt werden.³⁹⁾ In der gegenwärtigen Rechtslage wird jeder für eine Trunkenheitsfahrt Verurteilte mit einem Fahrverbot belastet und kann erst später auf seine Milderung in Gestalt der Verwendung vom Alcolock hoffen. Weil die Mindestdauer des Fahrverbots drei Jahre beträgt, besteht eine solche Chance erst nach eineinhalb Jahre. Während dieser Zeit bleibt der Verurteilte von öffentlichen Verkehrsmitteln und von Hilfe Dritter abhängig, was insbesondere in kleinen Ortschaften problematisch ist. Darüber hinaus, wenn ein Arbeitgeber von einem Arbeitnehmer eine Mobilität und damit einen Führerschein verlangt, kann sogar die Mindestsanktion den Verurteilten der Arbeitslosigkeit aussetzen, seine Lebensaussichten zerstören und demzufolge bei ihm eine feindliche Einstellung zur Rechtsordnung hervorrufen. Dies erscheint insbesondere in solchen Fällen ungerecht, in denen die Trunkenheitsfahrt wenig kriminelle Energie enthalten hat, indem der Täter einfach die Alkoholkonsumation unterschätzt und sogleich nach der Ausnüchterung seinen Fehler begriffen hat oder indem der Täter sogar auf das Unterlassen einer Fahrt eingestellt war, doch infolge von früher nicht vorgesehenen Umständen eine solche Unternehmung hat, insbesondere auf einer kurzen und ungefährlichen Strecke. Man stelle sich eine Situation vor, in der ein Gastgeber unerwartet den Täter die Tür weist und dieser sich ein Verbleiben vor Ort aus der Furcht vor einem Angriff Dritter nicht traut. Die Begehung der Straftat ist offensichtlich; zweifelhaft erscheint jedoch die Richtigkeit eines dreijährigen Fahrverbots.

In der gegenwärtigen Rechtslage kann der Täter in der dargestellten Situation ausschließlich auf die bedingte Einstellung des Verfahrens gem. Art. 66 plStGB⁴⁰⁾ hoffen, indem das Fahrverbot dann gem. Art. 67 § 3 S. 1 aE plStGB⁴¹⁾ nur fakultativ ist. Problematisch wird jedoch die Erfüllung der Voraussetzung „die Tatumstände erwecken keine Zweifel“ sein, insbesondere wenn Zeugen fehlen, der Täter betrunken und damit wenig glaubwürdig ist oder der Täter meint, er habe von seinem Trunkenheitszustand nicht gewusst.⁴²⁾ Darüber hinaus ist erforderlich, dass der Täter für keine vorsätzliche Tat vorbestraft war. Eine frühere Verurteilung für eine Straftat, die keinen Zusammenhang zur Verkehrssicherheit aufwies, wird also die Möglichkeit zur Einstellung des Verfahrens gegen einen bisher musterhaften Fahrer, der einen einzigen Fehler in einer früher nicht vorgesehenen Situation begangen hat, versperren. Die Einstellung des Verfahrens nach Art. 66 plStGB ist also nicht ausreichend, um „Zufallstäter“ vor dem obligatorischen dreijährigen Fahrverbot zu verschonen.

Aus diesen Gründen ist, um eine gerechte Behandlung von „Zufallstärtern“ zu ermöglichen, die Möglichkeit zur Anordnung des auf Fahrzeuge ohne Alkoholfahrsperrbeschränkungen beschränkten Fahrverbots bereits bei der Urteilsfindung zu eröffnen. Zum Art. 42 § 2 plStGB⁴³⁾ sollten Sätze 2 und 3 hinzugefügt werden:

³⁸⁾ Vgl.: http://auto.dziennik.pl/aktualnosci/artykuly/456353_rzad-uderza-w-pijanych-kierowcow-blokada-alkoholowa-w-samochodzie-czyli-alcolock-na-trzy-lata.html.

³⁹⁾ Vgl. oben: I.

⁴⁰⁾ Die Vorschrift lautet wie folgt: „**Art. 66 plStGB**

§ 1. Das Gericht kann das Strafverfahren bedingt einstellen, wenn die Schuld und die soziale Schädlichkeit der Tat nicht erheblich sind, die Tatumstände keine Zweifel erwecken und die Einstellung des für eine Vorsatztat nicht vorbestraften Täters, seine Eigenschaften und persönliche Umstände sowie die bisherige Lebensweise eine Annahme begründen, dass der Täter trotz der Einstellung die Rechtsordnung beachten, insbesondere keine Straftat begehen, wird.

§ 2. Die bedingte Verfahrenseinstellung kommt für den Täter einer Straftat, die mit einer 5 Jahre überschreitenden Freiheitsstrafe bedroht ist, nicht in Betracht.“

⁴¹⁾ Die Vorschrift lautet wie folgt: „**Art. 67 plStGB**

§ 3. Bei der bedingten Verfahrenseinstellung ordnet das Gericht die Pflicht des Täters, den Schaden ganz oder teilweise zu ersetzen und, soweit möglich, auch die Wiedergutmachung des immateriellen Nachteils oder anstatt dieser Pflichten eine Geldauflage an; das Gericht kann den Täter mit den in Art. 72 § 1 Pkt. 1-3, 5-6b, 7a oder 7b genannten Pflichten belasten und darüber hinaus die Geldleistung nach Art. 39 Pkt. 7 oder das Fahrverbot i. S. d. Art. 39 Pkt. 3 bis zu 2 Jahren aufhängen. Die Vorschriften des Art. 72 § 1a und 1b finden entsprechende Anwendung.“

⁴²⁾ Zu Unrecht wurde daher Art. 66 zugunsten eines Stubicer Stadtratsmitglied angewandt, der es behauptet hat, er sei nicht bewusst unter dem Alkoholeinfluss gewesen (vgl.: http://www.gazetalubuska.pl/wiadomosci/slubice/art/9015148.urzednik-ze-slubiec-uniknal-surowej-kary-za-jazde-po-pijanemu_id,t.html). Dieser ungeklärte Umstand, der den Vorsatz ausschließen konnte, steht dem Merkmal der zweifelsfreien Tatumstände entgegen.

⁴³⁾ Zur gegenwärtigen Fassung der Vorschrift vergleiche Fn. 21.

„Anstatt dieses Verbots ordnet das Gericht das auf Fahrzeuge, die nicht mit einer Alkoholfahrtsperrung ausgestattet sind, beschränktes Fahrverbot für die Dauer von mindestens 3 Jahren an, wenn der Trunkenheitsfahrer i. S. d. § 1 für solche im Trunkenheitszustand begangene Taten nicht vorbestraft war und seine Einstellung, persönliche Eigenschaften und Umstände, bisherige Lebensführung, die Tatumstände sowie sein Verhalten nach der Tatbegehung die Annahme begründen, dass der Täter das Verbot beachten und die Rechtsordnung im Bereich der Verkehrssicherheit nicht verletzen wird. Die Vorschrift des Art. 182a § 3 plStVollstrG findet entsprechende Anwendung“.

Diese Regelung hätte einen Bewährungscharakter, der in der Voraussetzung der positiven Prognose und – dem Strafvollstreckungsgesetz ähnlich – in der Möglichkeit der Anordnung eines strengeren Verbots in Erscheinung treten würde. Zwar enthält das Strafgesetzbuch keine vergleichbaren Regelungen, die den Täter hinsichtlich der Nebenstrafen auf Probe milder behandeln würden. Solche Ausnahme ist mit der Spezifik des Fahrverbots zu begründen, das wegen der technischen Neuheit in Gestalt der Alkoholfahrtsperrung auf Fahrzeuge ohne solches Gerät beschränkt werden kann. Für sonstige Nebenstrafen ist eine solche mildere Form nicht denkbar.

Die positive Prognose wäre u. a. anhand der Tatumstände (die Trunkenheitsfahrt aus der Notwendigkeit oder aus der Laune; Risikominderungsmaßnahmen), der bisherigen Lebensführung (bisherige Beachtung der Verkehrsregeln) sowie des Verhaltens nach der Tat (Hilfeleistung an ggf. Verletzte) zu beurteilen. Es ist wichtig, dass der ggw. Art. 182a plStVollstrG diese Faktoren unberücksichtigt lässt und „Zufallstäter“ auf die gleiche Stufe zusammen mit Tätern stellt, die bei der Trunkenheitsfahrt eine geringschätzende Einstellung zur Rechtsordnung gezeigt haben.

Schließlich verbliebe das Problem der erheblichen Kosten von Alkoholfahrtsperrungen, die es bereits in der gegenwärtigen Rechtslage verursachen, das das Privileg des Art. 182a plStVollstrG tatsächlich ausschließlich für reiche Verurteilte vorbehalten bleibt. Ein Vertreter eines Alkoholfahrtsperrungen anbietenden Geschäfts hat den Verfasser von der technischen Möglichkeit versichert, die Alcolock-Anlage aus einem Wagen heraus zu montieren und in ein anderes Fahrzeug zu installieren. Wenn ein Kunde ein eigenes Gerät, das alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllt, bringen würde, müsste er nur die Kosten der Montage tragen. Es taucht eine Lösung auf, Einkäufe von Geräten aus der Staatskasse zu finanzieren und im Verhältnis zwischen dem Staat und dem Verurteilten kämen die Vorschriften des polnischen BGB über den zeitlich beschränkten Leihvertrag zur Anwendung. Dafür sprechen vor allem Verkehrssicherheitsgründe, weil Verurteilte durch die hohen Kosten durch die Verwendung einer Alkoholfahrtsperrung entmutigt werden und zur heimlichen Missachtung des Fahrverbots neigen könnten. Darüber hinaus ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die Alkoholfahrtsperrung ein zur Erreichung von Strafzwecken verwendetes Mittel ist und als solches soll es das Staatseigentum darstellen und durch den Staat finanziert werden. Die Montageleistung als eine Verbesserung des Fahrzeugs und Kosten von notwendigen Kontrollen und Kalibrierungen müsste demgegenüber der Eigentümer des Fahrzeugs übernehmen.

IV. Zusammenfassung

Der Gesetzgeber war, als er die Strafvorschriften gegen Trunkenheitsfahrer verschärft hat, deutlich damit motiviert, dass Sanktionen solche Täter härter treffen, die genannte Straftaten wegen einer negativen Einstellung zur Rechtsordnung und wegen dem geringen Grad deren Respektierung begehen. Im Übermaß von schockierenden Medienberichten wurde jedoch vergessen, dass fragliche Taten auch von rechtstreuen – manchmal sogar von allgemein bekannten und respektierten – Bürgern begangen werden. Zu begrüßen ist das Erblicken der Vorteile der Alkoholfahrtsperrung durch den Gesetzgeber. Dieser ist jedoch dazu zu ermuntern, deren Anwendung bereits bei der Urteilsfindung die Tür zu öffnen.

Anschrift des Verfassers

Mag. Eryk Sokołowski
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: sokolowski@europa-uni.de

ALEKSANDRA ŻURAKOWSKA

Die Einziehung von Kraftfahrzeugen als Sanktion für Trunkenheitsfahrer am Beispiel des polnischen Strafrechts

Das Rechtsinstitut der Einziehung von Fahrzeugen der alkoholisierten Täter von Straftaten gegen die Sicherheit im Verkehr kennt u. a. die Rechtsordnung Belgiens, Frankreichs, Griechenlands, Italiens und seit Kurzem Dänemarks. Die Versuche einer Einführung in das polnische Rechtssystem reichen bis in das Jahr 1998 zurück. Keiner der Gesetzentwürfe hat jedoch in das Strafgesetzbuch Eingang gefunden. Bevor man sich mit der Zweck- und Rechtmäßigkeit der Legislativvorschläge auseinandersetzt, sollte untersucht werden, ob sie möglicherweise bereits durch die gegenwärtige Rechtslage verwirklicht werden können.

1. Die aktuelle Rechtslage

Das polnische Strafgesetzbuch lässt in Art. 44 die Einziehung von Gegenständen zu, die unmittelbar aus einer Straftat stammen (§ 1) oder zu ihrer Begehung gedient haben oder bestimmt waren (§ 2) oder deren Herstellen, Besitzen, Verkehren, Senden, Übertragen oder Transportieren verboten ist (§ 6). Im ersten Fall ist die Einziehung obligatorisch, in den beiden weiteren Fällen hingegen fakultativ, es sei denn, besondere Vorschriften sehen eine Anordnung zwingend vor. Die Einziehung eines Fahrzeugs, das vom alkoholisierten Täter einer der in Kapitel XXI plStGB¹⁾ typisierten Straftaten geführt wurde, könnte allenfalls auf die zweite Rechtsgrundlage gestützt werden. Denn weder handelt es sich bei dem Fahrzeug um eine sog. Frucht der kriminellen Betätigung²⁾, noch unterfällt es dem geschlossenen Katalog in Art. 44 § 6 plStGB. Voraussetzung für die Bejahung einer Einziehungsmöglichkeit ist die Qualifizierung des Fahrzeugs als Gegenstand, der zur Begehung einer Straftat gedient hat.³⁾ Im Rahmen des Art. 44 § 2 plStGB wird dieser Begriff weit verstanden; er umfasst sowohl Gegenstände, die speziell zur Begehung einer Straftat hergestellt oder an die Begehung einer Straftat angepasst wurden, als auch Gegenstände des täglichen Gebrauchs.⁴⁾ Dies folgt aus der grammatikalischen Auslegung: Der Terminus „dienen“ bedeutet lexikalisch „gebraucht werden“, „jemandem bei etwas nützlich sein“, „einer Sache dienlich sein“.⁵⁾ Diese Funktionen kann zweifellos auch ein Gegenstand erfüllen, der als solcher legal ist, d. h. kein „geborenes“ Tatwerkzeug darstellt. Anderenfalls wäre die Einziehung etwa eines Küchenmessers, das zum Mord gebraucht wurde, oder eines Kopiergerätes, mit dessen Hilfe Fälschungsdelikte begangen wurden, ausgeschlossen.⁶⁾ Es stellt sich zuvörderst die Frage, inwieweit der Gegenstand der Tatbegehung dienlich sein muss, mit anderen Worten, ob sich die Einziehungsanordnung auf alle bei der Tatverwirklichung in irgendwelcher Weise benutzten Gegenstände erstrecken kann, oder ob nur solche Gegenstände eingezogen werden dürfen, die die Tat geprägt haben. In einem jüngeren Judikat hat das Oberste Gericht den zur Tatbegehung dienenden Gegenstand als einen solchen Gegenstand bezeichnet, „dessen Verwendung die Begehung einer Straftat bedingt“.⁷⁾ Damit ist es zu Recht von der äußerst extensiven Auslegung abgewichen, die noch auf dem Boden des vorher geltenden Strafgesetzbuches gegolten hatte und nach der jede Sache einziehungsfähig sein sollte, „deren Gebrauch dem Täter die Straftatbegehung ermöglicht oder zumindest erleichtert“.⁸⁾

Es ist zu bedenken, dass bei der Straftat aus Art. 178a § 1 plStGB⁹⁾ das Kraftfahrzeug zu den Tatbestandsmerkmalen gehört. Sein Gebrauch, d. h. das Führen, prägt, und nicht nur ermöglicht, die Tatverwirklichung.¹⁰⁾ Im Lichte der im Schrifttum und in der Rechtsprechung gefestigten grammatikalischen Auslegung des Begriffs des

¹⁾ Dabei handelt es sich um Straftaten gegen Sicherheit im Verkehr.

²⁾ *Raglewski*, in: Marek (Hrsg.), *System Prawa Karnego*, Band 6, Warszawa 2010, S. 629 Rn. 437.

³⁾ Bestimmen bedeutet „den Zweck, zu dem etwas dienen soll, festlegen“ (*Szymczak* [Hrsg.], *Słownik Języka Polskiego*. Band II, Warszawa 1999), weshalb ein Gegenstand der zur Tatbegehung bestimmt war, ein solcher ist, der der Tatbegehung zu dienen hatte, aber dazu nicht verwendet wurde – *Raglewski*, in: Zoll (Hrsg.), *Kodeks karny. Cz. Ogólna*. Band I, Warszawa 2012, Art. 44 plStGB Rn. 28. In Bezug auf die Straftaten aus dem Kapitel XXI plStGB, die von einem Trunkenheitsfahrer begangen werden, wird das Fahrzeug einen tatsächlich gebrauchten Gegenstand darstellen.

⁴⁾ *Potulski/Siwiek*, *Przepadek w polskim prawie karnym*, Kraków 2004, S. 130 ff.; *Burzyński*, *Ustawowe określenie sankcji karnej*, Warszawa 2008, S. 195; *Marek*, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010, Art. 44 plStGB Rn. 6; *Raglewski* (Fn. 3), Art. 44 plStGB Rn. 24 m. w. N.

⁵⁾ *Szymczak* (Fn. 3), S. 244.

⁶⁾ *Bunikowski*, *Prokuratura i Prawo* 2008, Nr. 5, S. 55 ff.

⁷⁾ Urteil des Obersten Gerichts vom 27. Juni 2012, V KK 100/12, OSNKW 2012, Nr. 11, Pos. 118.

⁸⁾ Urteil des Obersten Gerichts (7) vom 11. April 1984, RNw 4/84, OSNKW 1984, Nr. 11-12, Pos. 113.

⁹⁾ Art. 178a § 1 plStGB lautet wie folgt: „Wer im Trunkenheitszustand oder unter dem Einfluss eines Betäubungsmittels ein Kraftfahrzeug im Straßen-, Wasser- oder Luftverkehr führt, wird mit Geldstrafe, Freiheitsbeschränkungsstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren bestraft.“ (eigene Übersetzung).

¹⁰⁾ *Raglewski* (Fn. 2), S. 659 Nb. 482.

„Gegenstandes, der zur Tatbegehung gedient hat“ erscheint eine Einziehung des Fahrzeugs eines Trunkenheitsfahrers bereits in der derzeitigen Rechtslage nicht ausgeschlossen.¹¹⁾ Man muss aber gleichzeitig betonen, dass die Bejahung der Zulässigkeit einer Einziehung nicht *per se* die Möglichkeit ihrer Anordnung im konkreten Fall nach sich zieht. Jede solche Entscheidung setzt eine umfassende Aufklärung des Sachverhalts nach Maßgabe der Grundsätze der Strafzumessung (vor allem des Art. 53 und Art. 54 § 1 pStGB) voraus, die trotz der Streichung der Einziehung aus dem Katalog der Strafmittel (sinngemäß) Anwendung finden (Art. 56 pStGB). Darüber hinaus hat das Gericht von der Anordnung der Einziehung abzugehen, soweit sie zur Schwere der Tat außer Verhältnis stehen würde (Art. 44 § 3 pStGB). Diese Vorschrift gebietet somit der Einziehung Einhalt – sie beschränkt einen weit gefassten Rahmen der Anwendung des betreffenden Rechtsinstituts. Auf die Frage der Verhältnismäßigkeit werde ich noch später zurückkommen.

Die Möglichkeit einer Einziehung des Fahrzeugs eines Trunkenheitsfahrers hat jedoch das Oberste Gericht in der Besetzung von 7 Richtern im Jahr 2008 bestritten.¹²⁾ Es hat dabei festgestellt, dass das Fahrzeug das sog. Objekt der Ausführungshandlung (Tatobjekt) der Straftat aus Art. 178a § 1 pStGB darstellt und somit kein Gegenstand sein kann, der zu ihrer Begehung dient oder bestimmt ist. Die Schlussfolgerung des Gerichts ist zwar zutreffend, denn das Objekt der Ausführungshandlung und der zur Tatbegehung dienende Gegenstand erfüllen gegensätzliche Funktionen im Verbrechensaufbau. Zweifelhaft ist aber die ihr zugrunde liegende Annahme. Beim Objekt der Ausführungshandlung handelt es sich um „eine Person, ein Objekt oder eine Sache, auf die der Täter bei der Tatbegehung unmittelbar einwirkt“.¹³⁾ Wenn das nach Art. 178a § 1 pStGB strafbare Verhalten, wie das Gericht hervorhebt, „auf dem Führen eines Kraftfahrzeugs beruht“, so ist die Einordnung des Fahrzeugs als Objekt dieser Handlung in sich widersprüchlich. Das Kraftfahrzeug stellt ein Element dar, das das verbale Merkmal „führen“ ergänzt und insoweit die Tathandlung mitbestimmt. Als Bestandteil dieser Handlung kann es nicht der Gegenstand sein, auf den sie gerichtet ist.¹⁴⁾ Die Tathandlung und das Objekt der Ausführungshandlung sind eigenständige objektive Tatbestandsmerkmale, wobei das letztere für den Tatbestand nicht konstitutiv ist, insbesondere bei Tätigkeitsdelikten, zu denen gerade die Straftat des Art. 178a § 1 pStGB gehört.¹⁵⁾ Eine solche zweigliedrige Ausformung der Tathandlung kommt unter anderem bei der qualifizierten Schlägerei vor: „eine Schusswaffe, ein Messer verwendet“ (Art. 159 pStGB). Es unterliegt allerdings keinem Zweifel, dass diese Gegenstände solche sind, die zur Tatbegehung dienen, und nicht Objekte der Ausführungshandlung darstellen.¹⁶⁾

Im Schrifttum wird hingegen zum Teil vertreten, dass das Objekt der Ausführungshandlung den Träger des Rechtsguts, das vom Täter verletzt wird, darstellt und somit das seiner Natur nach abstrakte Rechtsgut in sich trägt.¹⁷⁾ Stimmt man dieser Auffassung zu, lässt sich das Fahrzeug nicht als Objekt der Ausführungshandlung einstufen. Es ist schwerlich anzunehmen, dass es die Sicherheit im Verkehr als universelles Rechtsgut oder das Vermögen, das Leben oder die Gesundheit der Menschen als Individualrechtsgüter verkörpert.¹⁸⁾ Obwohl eine Trunkenheitsfahrt eine Verletzung des Täters selbst oder seines Fahrzeugs zur Folge haben kann, visiert die in Rede stehende Vorschrift nicht den Schutz des Täters an, sondern der durch dessen kriminelles Verhalten bedrohten Dritten.¹⁹⁾

Gegen die Zulässigkeit der Einziehungsanordnung könnte indes die Tatsache vorgebracht werden, dass sich das Führen eines Kraftfahrzeugs in einem Gebrauch erschöpft, auf dessen Verhinderung Art. 178a § 1 pStGB abzielt; es stellt gerade diese Verhaltensweise dar, die eine in der Vorschrift ausgedrückte Verhaltensnorm verletzt. In der deutschen Lehre und Judikatur spricht man insoweit von den sog. Beziehungsgegenständen.²⁰⁾ Dabei han-

¹¹⁾ So auch: *Raglewski*, Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08, LEX/el. 2008, Rn. 6; *Raglewski* (Fn. 2) S. 658 Rn. 482; *Tarapata*, Przedmiot czynności wykonawczej a przedmiot służący do popełnienia przestępstwa. Uchwały na marginesie uchwały SN z 30 października 2008 r. (sygn. akt I KZP 20/08), *Cz.PKiNP* 2009, Heft 3, S. 131 (146 ff.); *Kulik*, in: *Mozgawa* (Hrsg.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2014, Art. 44 pStGB Rn. 7.

¹²⁾ Beschluss des Obersten Gerichts vom 30. Oktober 2008, I KZP 20/08, OSNK(W) 2008, Nr. 11, Pos. 88. Zustimmung: *Siwiek*, Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08, *Przegląd Sądowy* 2009, Heft 7-8, S. 215, 213; *Kłaczynska*, in: *Giezek* (Hrsg.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012, Art. 44 pStGB Rn. 8; *Szczucki*, in: *Królikowski/Zawłocki* (Hrsg.), *Kodeks karny, Część ogólna. Band II*, Warszawa 2015, Art. 44 pStGB Rn. 31.

¹³⁾ *Wróbel/Zoll*, *Polskie Prawo Karne. Cz. Ogólna*, Kraków 2013, S. 206.

¹⁴⁾ So, d. h. als „ein Gegenstand, auf den die Tathandlung gerichtet ist“, definiert das Oberste Gericht den Begriff des Objekts der Ausführungshandlung (I KZP 20/08).

¹⁶⁾ So auch das Oberste Gericht im bereits erwähnten Beschluss vom 30. Oktober 2008 (I KZP 20/08).

¹⁷⁾ *Kulik* (Fn. 9), Art. 44 pStGB Rn. 7; *Tarapata* (Fn. 9), S. 131 (139 ff.).

¹⁸⁾ So auch: *Raglewski* (Fn. 11), Rn. 3; *Kulik* (Fn. 11), Art. 44 pStGB Rn. 7; *Tarapata* (Fn. 11), S. 131 (139 ff.).

¹⁹⁾ *Tarapata* (Fn. 11), S. 131 (141).

²⁰⁾ *Eser*, in: *Schönke/Schröder* § 74 StGB Rn. 12a; *Joeks*, in: *MüKo*, § 74 StGB Rn. 19; *Herzog/Saliger*, in: *NK-StGB*, § 74 StGB Rn. 11.

delt es sich um Objekte, die „Gegenstand“ der Tat waren oder auf die sich die Tat „bezieht“.²¹⁾ Sie stellen somit ein notwendiges Element der Tat dar, ohne deren Produkt oder das Werkzeug ihrer Begehung zu sein.²²⁾ Im Gegensatz zu den zuletzt Genannten erfüllen sie in der Struktur der Straftat eine rein passive Rolle.²³⁾ Ihre Einziehung ist nur aufgrund von Sondervorschriften möglich (§ 74 Abs. 4 StGB). Das Fahrzeug eines Trunkenheitsfahrers, der sich aus § 316 StGB strafbar gemacht hat, fällt nach ganz herrschender Meinung unter die Kategorie der Beziehungsgegenstände.²⁴⁾ Seine Einziehung ist mangels einer entsprechenden Regelung unzulässig.

Das Kriterium des aktiven/passiven Gebrauchs, anhand dessen man die Einziehungstauglichkeit auf der Grundlage des § 74 Abs. 1 StGB bestimmt, d. h. mithilfe dessen man die Gegenstände als solche, die zur Begehung oder Vorbereitung einer vorsätzlichen Straftat gebraucht wurden, qualifiziert, ist der polnischen Rechtsprechung und Lehre unbekannt. Stützt man sich hingegen ausschließlich auf die zu Beginn geschilderte Wortlautauslegung des Begriffs „Gegenstand, der zur Tatbegehung gedient hat“, so lässt sich nicht bestreiten, dass das Fahrzeug, das von einem Täter der Straftat aus Art. 178a § 1 pStGB geführt wurde, gerade eine solche Funktion erfüllt. Lediglich *Stefański* setzt sich mit der Präzisierung des Schlüsselbegriffs auseinander und will die Möglichkeit einer Einziehungsanordnung nur auf solche Gegenstände beschränkt wissen, die entweder gar nicht in der Strafnorm vorgesehen wurden oder die zwar zu den Tatbestandsmerkmalen gehören, vom Gesetzgeber aber speziell als *instrumenta sceleris* ausgestaltet wurden.²⁵⁾ Nach der Ansicht dieses Autors ist daher die Einziehung eines Fahrzeugs – anders als einer Waffe oder eines Messers, deren Gebrauch die Strafbarkeit wegen qualifizierter Schlägerei (Art. 159 pStGB), qualifizierten Raubes (Art. 280 § 2 pStGB) oder eines tätlichen Angriffs auf einen Amtsträger (Art. 223 § 1 pStGB) statuiert – unzulässig.²⁶⁾

Im Falle der anderen im Kapitel XXI pStGB enthaltenen Straftaten eines Trunkenheitsfahrers gehört das Fahrzeug nicht zu den Tatbestandsmerkmalen, insbesondere stellt es weder einen Bestandteil der Tathandlung noch ihr Objekt dar.²⁷⁾ Wenn der Täter eine dieser Straftaten verwirklicht, indem er ein Fahrzeug im Trunkenheitszustand führt, so wird dieses Fahrzeug *de facto* zum Tatwerkzeug und kann als solches der Entziehung auf der Grundlage des Art. 44 § 2 pStGB unterliegen.²⁸⁾ Es fragt sich allerdings, ob diese Vorschrift auch auf fahrlässige Straftaten Anwendung findet, denn die Herbeiführung einer Katastrophe im Verkehr oder deren Gefahr kann auch unvorsätzlich sein, die Verursachung eines Verkehrsunfalls erfolgt dagegen immer fahrlässig.²⁹⁾ Während das Merkmal „bestimmt“, das die zweite Kategorie der durch Art. 44 § 2 pStGB erfassten Gegenstände bezeichnet, eindeutig auf vorsätzliches Handeln hindeutet, gibt die grammatikalische Auslegung des Begriffs „gedient haben“ nichts Eindeutiges her. Darüber, dass ein Gegenstand zu etwas gedient hat, kann man sowohl dann sprechen, wenn er bewusst, also zu einem bestimmten Zweck (vorliegend zur Tatbegehung) gebraucht wurde, als auch dann, wenn bereits eine Gesamtwürdigung der tatsächlichen Umstände (hier der objektiven Tatbestandsmerkmale) die Feststellung zulässt, dass der Gegenstand zu etwas eingesetzt wurde. Unklar ist, ob es dem Gesetzgeber auf die reine Tatsache des Dienens zur Tatbegehung ankam, die als solche äußerlich-objektiv vorliegt, und sich ein Rückgriff auf die subjektive Tatseite erübrigt, oder aber ob die Wahl des Terminus „dienen zu“ eine Zielgerichtetheit des Handelns des Täters implizieren soll. Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichts ergibt sich, dass Art. 44 § 2 bei fahrlässigen Straftaten nicht zur Anwendung kommt.³⁰⁾ In der Lehre werden unter-

²¹⁾ *Eser* (Fn. 20), § 74 StGB Rn. 12a.

²²⁾ *Joecks* (Fn. 20), § 74 StGB Rn. 19.

²³⁾ *Eser* (Fn. 20), § 74 StGB Rn. 12a.; *Joecks* (Fn. 20), § 74 StGB Rn. 19; *Herzog/Saliger* (Fn. 20), § 74 StGB Rn. 11.

²⁴⁾ *Joecks* (Fn. 20), § 74 StGB Rn. 20; *Eser*, (Fn. 20), § 74 StGB Rn. 12a; *Fischer*, Strafgesetzbuch und Nebengesetze. Kommentar, § 74 StGB Rn. 10; OLG Hamburg NSZ 1982, 246; vgl. auch BGH NJW 1957, 351 m. w. N. im Schrifttum und in der Rechtsprechung.

²⁵⁾ *Stefański*, Glosa do uchwały SN z dnia 30 października 2008 r., I KZP 20/08, Prokuratura i Prawo 2009, Nr. 3, S. 143; ders., in: *Stefański* (Hrsg.) Kodeks karny. Komentarz, Beck Online 2015, Art. 44 pStGB Rn. 61.

²⁶⁾ A. a. O.

²⁷⁾ Im Falle der Straftaten aus Art. 173 und Art. 174 pStGB ist das Objekt der Ausführungshandlung im Tatbestand nicht vorgesehen; in Bezug auf die Straftat aus Art. 177 pStGB soll als solches indes zweifellos „eine andere Person“ qualifiziert werden, die „eine in Art. 157 § 1 festgelegte Körperverletzung“, „den Tod oder eine schwere Gesundheitsschädigung“ erlitten hat.

²⁸⁾ Vgl. Urteil des Obersten Gerichts vom 21. Dezember 1988, V KRN 266/88, OSNPG 1989, Heft 5, Pos. 62 – im dem Urteil zugrunde liegenden Sachverhalt wurde ein Fahrzeug zur Blendung des Opfers verwendet.

²⁹⁾ Beschluss des Obersten Gerichts vom 20. Mai 2010, V KK 96/10, OSNwSK 2010, Nr. 1, Pos. 1063; *Budyn-Kulik*, in: Giezek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2012, Art. 177 pStGB Rn. 9.

³⁰⁾ Beschluss des Obersten Gerichts vom 28. April 1998, II KKN 547/97, Prok.i Pr.-wk. 1998, Heft 10, S. 2 ff.; Urteil des Obersten Gerichts (7) vom 11. April 1984, RNw 4/84, OSNKW 1984 Nr. 11-12, Pos. 113: „Ein Gegenstand, der zur Tatbegehung dient (Art. 48 § 1 pStGB), ist jede nicht unbedingt zum verbrecherischen Zweck hergestellte Sache, deren Gebrauch dem Täter die Verwirklichung der **beabsichtigten Tat** [Hervorhebung durch Verfasserin] oder deren einzelnen Stadien ermöglicht oder zumindest erleichtert.“

schiedliche Ansichten vertreten.³¹⁾ In dem Zusammenhang ist es beachtenswert, dass nach dem deutschen Recht die Einziehung von Gegenständen bei fahrlässigen Straftaten eine Ausnahme von dem in § 74 Abs. 1 StGB formulierten Grundsatz darstellt und nur aufgrund einer Sondervorschrift zulässig ist.³²⁾

Die Diskrepanz zwischen den im Schrifttum präsentierten Auffassungen sowie die bisher uneinheitliche Rechtsprechung der ordentlichen Gerichte zeigen auf, dass der Wortlaut des Art. 44 § 2 plStGB die Einziehung des Fahrzeugs eines alkoholisierten Täters einer Straftat aus dem Kapitel XXI plStGB nicht eindeutig ausschließt. Die diesbezüglichen Gesetzgebungsinitiativen dürften jedoch dafür sprechen, dass dem Willen des Gesetzgebers zufolge eine Einziehung in derartigen Fällen auf der Grundlage des Art. 44 § 2 plStGB nicht möglich ist, zumal der erste Entwurf bereits zwei Jahre nach dem Erlass des aktuell geltenden Strafgesetzbuches vorgelegt wurde.³³⁾ Unter Zugrundelegung dieses Arguments sowie der Stellungnahme des Obersten Gerichts ist es angebracht, die Zulässigkeit der Einführung einer ausdrücklichen Rechtsgrundlage für die Einziehung von Fahrzeugen als Sanktion für Trunkenheitsfahrer in Erwägung zu ziehen.

2. Die Zulässigkeit der Einführung einer Rechtsgrundlage für die (fakultative/obligatorische) Einziehung des Fahrzeugs eines Trunkenheitsfahrers

Eine Einziehungsanordnung bewirkt, dass der Eigentümer aus seiner Eigentümerposition dauerhaft verdrängt wird. Es handelt sich dabei also um den weitgehendsten Eingriff in das Recht auf Eigentum. Zu Recht hat der Verfassungsgerichtshof³⁴⁾ betont, dass die bloße Erfüllung der formellen Voraussetzungen (gesetzliche Grundlage und rechtskräftige Gerichtsentscheidung) zur Bejahung der Verfassungsmäßigkeit eines solchen „Einschreitens“ nicht genügt, sondern darüber hinausgehend den Anforderungen, die dem in Art. 31 Abs. 3 plVerf verankerten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entspringen, entsprochen werden muss.

a. Geeignetheit

Aus den bisherigen Gesetzentwürfen ergibt sich, dass die Einführung einer Rechtsgrundlage für die Einziehung des Fahrzeugs eines alkoholisierten Täters einer Straftat aus dem Kapitel XXI plStGB (ins Strafgesetzbuch) darauf abzielt, „das Problem der Trunkenheitsfahrt und der Herbeiführung tödlicher Verkehrsunfälle durch alkoholisierte Fahrer“ zu bewältigen.³⁵⁾ Um zu beurteilen, ob die Einziehung ein taugliches Mittel zum Erreichen dieses Zwecks darstellt, muss man sich auf die Überlegungen stützen, die ihrer Anordnung zugrunde liegen. Seit dem 1. Juli des laufenden Jahres gilt die Einziehung als Instrument *sui generis* der Reaktion auf eine Straftat mit den Maßnahmen des Strafrechts. Seine Ausgliederung aus dem Katalog der Strafmittel wird vom Gesetzgeber damit erklärt, dass die Begründung dessen „Strafcharakters“ nicht haltbar sei.³⁶⁾ Freilich wird jede Einwirkung auf die Vermögenslage des Täters von diesem als eine Form der Repression empfunden. Die Einziehung soll jedoch primär den Verurteilten dazu veranlassen, „mit den Folgen der verübten Straftat abzurechnen“, und nicht ihm ein weiteres Übel zufügen³⁷⁾. Noch vor der Novellierung hat man in Lehre und Rechtsprechung betont, dass die Einziehung der *instrumenta sceleris* vor allem eine präventive, und einigermaßen auch eine moralisch-symbolische Funktion erfüllt. Die erste beruht darauf, dass die Fortsetzung krimineller Betätigung durch Wegnahme der dafür tauglichen Gegenstände erschwert oder sogar verhindert wird³⁸⁾; die zweite besteht in der Vernichtung der Gegenstände, denen die Straftat ihren Stempel aufgedrückt hat.³⁹⁾

³¹⁾ Für das Erstrecken des Anwendungsbereiches des Art. 44 § 2 plStGB auch auf fahrlässige Straftaten plädieren u. a.: *Stefański*, in: *Stefański* (Fn. 25), Art. 44 plStGB Rn. 62; *Ktączyńska* (Fn. 12), Art. 44 plStGB Rn. 7; *Kulik* (Fn. 11) Art. 44 plStGB Rn. 6; *Filipkowski*, in: *Guzik-Makaruk* (Hrsg.) *Przypadek przedmiotów i korzyści pochodzących z przestępstwa*, Warszawa 2012, S. 219. Auf dem abweichenden Standpunkt stehen u. a.: *Potulski/Siwiek* (Fn. 4), S. 126 ff.; *Burzyński* (Fn. 4), S. 196 (siehe dort Fn. 442); *Marek* (Fn. 4), Art. 44 plStGB Rn. 6.

³²⁾ *Eser* (Fn. 20), § 74 StGB Rn. 2.

³³⁾ Auf diesen Umstand weisen auch hin: *Wilki/Orzeł*, *Problematyka przypadku pojazdu mechanicznego w razie skazania sprawcy za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.*, *Przegląd Sądowy* 2013, Heft 2 S. 21 (30) sowie *Raglewski* (Fn. 11), Rn. 5.

³⁴⁾ Vgl. Urteil des Verfassungsgerichtshofs vom 29. Juni 2005, SK 34/04, Dz. U. Nr. 130, Pos. 1090.

³⁵⁾ Begründung des Entwurfs zum Gesetz über die Änderung des Gesetzes – Strafgesetzbuch (Druck Nr. 2169).

³⁶⁾ Begründung des Entwurfs zum Gesetz über die Änderung des Gesetzes – Strafgesetzbuch und einiger anderer Gesetze (in der Fassung vom 5. November 2013, Quelle: <http://bip.ms.gov.pl/pl/dzialalnosc/komisje-kodyfikacyjne/komisja-kodyfikacyjna-prawa-karnego/komisja-kodyfikacyjna-prawa-karnego-2009-2013>, Zugriffsdatum: 25.10.2015), S. 13.

³⁷⁾ *Szczucki* (Fn. 12), Vor Art. 44 plStGB Rn. 5.

³⁸⁾ *Raglewski* (Fn. 2), S. 626 Rn. 428 ff., *Sienkiewicz*, *O funkcjach przypadku przedmiotów w projekcie kodeksu karnego*, *Państwo i Prawo* 1997, Heft 4, S. 75 (78); die präventive Funktion betont auch *Marek* (Fn. 4), Art. 44 plStGB Rn. 1; *Ktączyńska* (Fn. 12) Art. 44 plStGB Rn. 1.

³⁹⁾ *Ktączyńska* (Fn. 12) Art. 44 plStGB Rn. 1; *Sienkiewicz* (Fn. 38), S. 75 (77).

Die Einziehung des Fahrzeugs eines Trunkenheitsfahrers kann wohl den Zwecken der General- wie auch der Individualprävention dienen. Ihre Anordnung zeigt nachdrücklich, dass sich ein verbrecherisches Handeln, namentlich eine Trunkenheitsfahrt, nicht lohnt. Der Verlust des Fahrzeugs kann – aufgrund des ökonomischen und außerwirtschaftlichen Werts, der ihm in der heutigen Welt zukommt – den Fahrer davon abhalten, sich bei nächster Gelegenheit wieder im Trunkenheitszustand ans Steuer zu setzen, und die Gesellschaft von solchen Verhaltensweisen abbringen. Die Einziehungsgefahr kann also zwar abschreckende Wirkung haben, zwingend ist dies aber nicht. Es ist nicht zu verkennen, dass die gesetzliche Strafandrohung kein einziger Faktor ist, der die Kriminalitätsrate determiniert. Anderenfalls würden die mit lebenslanger Freiheitsstrafe bedrohten Mörder gar nicht begangen. Bedenken hinsichtlich der Geeignetheit der Einziehung zum Erreichen der angestrebten Präventionsziele löst ferner der Umstand aus, dass man sich den Folgen der Maßnahme noch im Vorfeld der Tatbegehung entziehen kann. Es wäre denkbar, ein Fahrzeug zu führen, das auf eine andere Person angemeldet ist, oder Fahrzeuge mit dem Trinkkumpen situationsbedingt und kurzfristig zu tauschen.⁴⁰⁾ Da Rechte Dritter an der Sache gemäß Art. 44 § 5 plStGB⁴¹⁾ einer Einziehung wirksam entgegengesetzt werden können, würde deren Anordnung in den Beispielen an der fehlenden Eigentümerposition des Fahrers scheitern. Einer Eliminierung einer solchen Umgehungsgefahr im Wege einer Regelung, nach der die Einziehung des Fahrzeugs eines Dritten möglich wäre, muss widersprochen werden. Denn in Bezug auf das Fahrzeug des Täters lässt sich zugegebenermaßen nicht ausschließen, dass die Einziehung ihre abschreckende Wirkung entfalten kann. Bei der Einziehung von Fahrzeugen, die nicht im Eigentum des Täters stehen, kann der präventive Zweck kaum erreicht werden; darüber hinaus wird die verfassungsrechtliche Garantie des Eigentumsschutzes (Art. 21 i. V. m. Art. 64 plVerf) einer vom Gerichtsurteil nicht betroffenen Person verletzt. Solche Maßnahmen können das Vertrauen der Bürger in die Rationalität und die Gerechtigkeit des Gesetzgebers erschüttern (vgl. Art. 2 plVerf).

b. Erforderlichkeit

Um über die Erforderlichkeit einer Einführung der Einziehung von Fahrzeugen als Sanktion gegenüber Trunkenheitsfahrern ein Urteil zu fällen, müssen zunächst die gegenwärtigen strafrechtlichen Instrumente bewertet werden. Eine folgenlose Trunkenheitsfahrt wird mit Geldstrafe, Freiheitsbeschränkungsstrafe oder mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren bestraft. Einem Wiederholungstäter (Art. 178a § 4 plStGB) droht eine Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren; die Möglichkeit einer Aussetzung der Strafvollstreckung zur Bewährung ist auf besonders begründete Fälle beschränkt (Art. 69 § 4 plStGB). Das Gericht ordnet überdies obligatorisch eine Geldauflage i. S. v. Art. 39 Pkt. 7 plStGB zugunsten des Fonds der Verletztenhilfe und der Hilfe für ehemalige Strafgefangene (*Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym i Pomocy Postpenitencjarnej*) an: im ersten Fall in Höhe von mindestens 5.000 Zl, im zweiten – in Höhe von 10.000 Zl bis zu 60.000 Zl (Art. 43a plStGB). In Bezug auf einen Täter, der im Trunkenheitszustand die Tatbestandsmerkmale der Straftaten aus Art. 173, 174 oder 177 plStGB verwirklicht, sieht das Gesetz eine obligatorische außerordentliche Strafschärfung sowie eine Buße in Höhe von 10.000 Zl bis zu 100.000 Zl vor.

Die obigen Sanktionen wirken sich, genauso wie die Einziehung, auf die Vermögenslage des Täters aus und können den Verurteilten bei einer entsprechenden Festsetzung ihrer Höhe in vergleichbarer Weise treffen. Einen anderen Charakter hat hingegen das Fahrverbot aus Art. 42 § 2-4 plStGB, das obligatorisch, schlimmstenfalls dauerhaft, angeordnet wird. Vor dem Hintergrund der Mobilität der heutigen Gesellschaft, die sowohl auf private als auch berufliche Bedürfnisse zurückzuführen ist, dürfte das Fahrverbot ein empfindliches Reaktionsmittel auf die verübte Tat darstellen, zumal der Täter, der dagegen verstößt, eine weitere Straftat begeht. Diese wird gemäß Art. 244 plStGB mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren bestraft. Es ist natürlich nicht auszuschließen, dass die Tat nicht aufgedeckt und der Zweck des Strafmittels somit verfehlt wird. Es lässt sich aber ebenso nicht ausschließen, dass der Täter, dessen Eigentum an dem Fahrzeug aufgrund der Einziehungsanordnung auf die Staatskasse übergegangen ist, wiederholt im Trunkenheitszustand ein anderes – neu gekauftes, bereits im Besitz stehendes oder fremdes – Fahrzeug führen wird.

Schließlich ist auf das Strafmittel der Veröffentlichung des Urteils hinzuweisen (Art. 43b plStGB). Nur scheinbar kommt ihm eine untergeordnete Bedeutung bei der Bekämpfung von Trunkenheitsfahrten zu. Bei einer entsprechenden Einschaltung der Medien kann es zu einem wirksamen Instrument der Prävention, insbesondere der Generalprävention, werden. Die aktuelle Rechtslage ist bereits durch erhebliche Punitivität gekennzeichnet. Bei einer sinnvollen Rechtsanwendung kann also derzeit in angemessener Weise auf Trunkenheitsfahrten reagiert werden. Es ist nicht zu übersehen, dass die Bewältigung des Phänomens alkoholisierter Fahrer nicht nur in den Aufgabenkreis des Strafrechts fällt; das Strafrecht soll als *Ultima-Ratio*-Instrument erst subsidiär zum Zuge kommen. Die Erweiterung des Sanktionskatalogs um die Einziehung des Fahrzeugs erscheint nicht notwendig. Es lässt sich andererseits nicht verleugnen, dass die Einziehung in Bezug auf einige Täter das einzige wirksame Mittel zur Verhinderung wiederholter Trunkenheitsfahrten wäre.

⁴⁰⁾ So zutreffend *Raglewski* (Fn. 11), Rn. 5.

⁴¹⁾ Art. 44 § 5 plStGB lautet: „Die Einziehung von Gegenständen i. S. v. § 1 oder § 2 wird nicht angeordnet, wenn sie dem Geschädigten oder einem anderen Berechtigten zurückzugeben sind.“ (eigene Übersetzung).

d. Angemessenheit

Auf erhebliche Bedenken stößt die Frage der Verhältnismäßigkeit einer Einziehung des Fahrzeugs. Es sollte daran erinnert werden, dass diese Voraussetzung in Art. 44 § 3 pStGB enthalten ist und diese zusätzliche Erwähnung im Rahmen dieser Vorschrift, d. h. unabhängig von den Strafzumessungsregeln, hervorhebt, dass die Repression als solche niemals den Zweck der Einziehung von *instrumenta sceleris* darstellen darf. Bei einem Fahrzeug als einem Gegenstand des alltäglichen Gebrauchs, der zur Verwirklichung deliktischer Vorhaben nicht speziell bestimmt ist, besteht eine besonders hohe Gefahr, dass das präventive und das repressive Element außer Verhältnis geraten.⁴²⁾ Die Anordnung der Einziehung zum Nachteil eines Täters, der sich erstmalig aus Art. 178a § 1 pStGB strafbar gemacht hat, würde unstreitig den Schwerpunkt dieses Mittels in Richtung eines wirtschaftlichen Übels verlagern und dadurch den Hauptzweck, nämlich den Schutz vor wiederkehrenden Straftaten, außer Acht lassen. Dass eine Trunkenheitsfahrt stattgefunden hat, lässt noch nicht den Schluss zu, dass der Verurteilte künftig nach Alkoholkonsum zum Autoschlüssel greifen und ein Fahrzeug führen wird. Das Fahrzeug an sich begründet keine Gefährdung der Gesellschaft, sodass seine Verdrängung aus dem Umfeld des Täters den Zwecken der Prävention nicht entsprechen wird. Anders kann es sich verhalten, wenn der Verurteilte erneut eine Trunkenheitsfahrt begeht und dabei das Fahrverbot missachtet oder sich von der auferlegten Geldstrafe, Geldauflage oder Pflicht, sich vom Alkoholgebrauch abzuhalten, unbeeindruckt zeigt, zumal er eine andere Straftat aus dem Kapitel XXI pStGB als die bloße folgenlose Trunkenheitsfahrt verwirklicht hat. Auch in diesem Fall darf das Gericht bei der Einziehungsanordnung nicht den Umstand aus dem Blickfeld verlieren, dass es keine Strafe, sondern eine Art Vorbeugungsmaßnahme verhängt.

Es soll betont werden, dass eine im angemessenen Verhältnis zum begangenen Delikt stehende Einziehung nur dann möglich ist, wenn ihre Anordnung fakultativ ist. Eine Anordnungspflicht würde das repressive Element dieses Instruments verdeutlichen. Der Empfindlichkeitsgrad wäre jedoch, anders als bei Strafen, nicht von der Schwere der Straftat, sondern vom Wert des Fahrzeugs abhängig. Dies steht gleichzeitig im Widerstreit zum Grundsatz der Gleichheit vor dem Recht (Art. 32 Abs. 1 pVerf) sowie zum Grundsatz des für alle gleichen Rechtsschutzes des Eigentums (Art. 64 Abs. 2 pVerf). Die schwerere Repression würde nicht denjenigen Täter treffen, der mehr kriminelle Energie aufgebracht hat, sondern denjenigen, dessen Fahrzeug einen höheren Marktwert hat. Die Verhältnismäßigkeit der Einziehung erfordert ferner, dass schutzwürdige Interessen Dritter beachtet werden. Die Einziehungspflicht hätte indes zur Folge, dass ihre Anordnung ebenfalls die mit dem Täter lebenden, d. h. die von ihm unterhaltenen oder die ihn unterhaltenden Personen benachteiligen würde. Obwohl sich eine Geldstrafe, -auflage oder -leistung zweifellos auf ihre wirtschaftliche Lage auch auswirkt, stellt das Fahrzeug nicht nur einen Vermögensbestandteil dar, sondern auch ein Beförderungsmittel oder ein Arbeitswerkzeug; die Empfindlichkeit seiner Einziehung soll deshalb sowohl unter ökonomischen Gesichtspunkten als auch unter Berücksichtigung der persönlichen und beruflichen Verhältnisse beurteilt werden.

3. Fazit

Nach alledem kann man festhalten, dass die Einziehung des Fahrzeugs eines Trunkenheitsfahrers auf dem Boden des geltenden Strafgesetzbuches nicht ausgeschlossen ist. Die Möglichkeit ihrer Anordnung steht allerdings im Einzelfall unter dem Gesichtspunkt der präventiven Funktion, die dieses Mittel zu verwirklichen hat, und die sich normativ in der Verhältnismäßigkeitsklausel äußert. Einer Anwendung des gegenständlichen Instruments widerspricht hingegen das Oberste Gericht. Obwohl der am 30. Oktober 2008 erlassene und in späteren Urteilen bestätigte Beschluss der Diskussion in der Lehre kein Ende setzte, „band“ er den ordentlichen Gerichten gewissermaßen „die Hände“. Die Möglichkeit der Einziehung wird somit davon abhängen, ob sich der Gesetzgeber dazu entschließt, eine ausdrückliche Rechtsgrundlage zu schaffen. Wenn sich eine fakultative Einziehung mit einem „Sicherheitsventil“ nach dem Vorbild der aktuellen Regelung mit der polnischen Verfassung noch vereinbaren ließe, würde die Einführung einer Einziehungspflicht eine Reihe von *Best Practices* der vernünftigen Gesetzgebung grob beeinträchtigen, zumal die bestehenden Instrumente eine angemessene strafrechtliche Reaktion auf die Trunkenheitsfahrt ermöglichen. Man sollte von ihnen nur wirksam Gebrauch machen.

Anschrift der Verfasserin

Mag. Aleksandra Żurakowska,
Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)
Große Scharnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: zurakowska@europa-uni.de

⁴²⁾ Vgl. *Sienkiewicz* (Fn. 38), S. 75 (77); *Raglewski* (Fn. 3), Art. 44 pStGB Rn. 24.

⁴³⁾ Urteil des Obersten Gerichts vom 12. Mai 2009, IV KK 110/09 LEX Nr. 507953; Urteil des Obersten Gerichts vom 14. Juli 2010, V KK 126/10 LEX Nr. 590297; vgl. auch Urteil des Obersten Gerichts vom 15. April 2015, III KK 82/15, Legalis Nr. 1242231.

DELA-MADELEINE HALECKER

Weniger ist mehr? – Zur Abschaffung des Richtervorbehaltes bei Blutprobenentnahmen^{*})

I. Einleitung

Der Anstoß für die nachfolgenden Überlegungen fand sich in einem Beschluss des Landgerichts Stuttgart¹⁾ aus dem Jahre 2014. Gegenstand der Entscheidungsfindung bildete die Beschwerde gegen eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis wegen des dringenden Verdachts einer Trunkenheitsfahrt i. S. d. § 316 StGB. Der Tatverdacht und die daraufhin polizeilich angeordnete Blutprobenentnahme stützten sich hauptsächlich auf Äußerungen der Ehefrau des Betroffenen während eines getätigten Notrufs bei der Polizei. Dabei gab sie an, dass ihr Mann während seiner Aufsicht auf das gemeinsame Baby Alkohol getrunken habe und mit ihrem Auto ins sein Café „abgeschwirrt“ sei. Von Seiten der Polizei danach befragt, um was es ihr jetzt eigentlich gehe, führte sie aus: „Äh, mir geht’s darum, das es erstens äh Beweis ist, weil wenn jetzt die Scheidung kommt, ich möchte nicht, dass er mit meiner Tochter ohne Aufsicht ist, weil jetzt hat man gesehen, er passt auf sie auf und trinkt. – So.“²⁾ Wenn auch für das Gericht die Frage der Verwertbarkeit dieser Äußerungen im Vordergrund stand³⁾, so verdeutlicht dieser Fall doch Folgendes: Der Tatverdacht einer Trunkenheitsfahrt kann auf eher zweifelhaften Indizien beruhen wie dem wenig überzeugenden Versuch der Ehefrau, das Umgangsrecht des Betroffenen für den Fall der Scheidung einzuschränken. Und genau dieser Aspekt verdient bei der Abwägung des Für und Wider eines Richtervorbehaltes bei Blutprobenentnahmen⁴⁾ mehr Beachtung.

II. Anordnungsvoraussetzungen einer Blutprobenentnahme gemäß § 81a Abs. 1, 2 StPO

Es gilt sich zu vergegenwärtigen, dass sich die Anordnungskompetenz von Staatsanwaltschaft und Polizei gemäß § 81a Abs. 2 StPO nicht auf die Voraussetzung der „Gefährdung des Untersuchungserfolges“⁵⁾ beschränkt. Sie setzt vielmehr gemäß § 81a Abs. 1 StPO zusätzlich voraus, das der angetroffene Fahrzeugführer zum Beschuldigten wird⁶⁾. Denn nur ein Beschuldigter ist verpflichtet, „Untersuchungen und Eingriffe, die der Aufdeckung einer vermeintlich von ihm begangenen Tat und der Auffindung von Beweismitteln dienen“, zu dul-

^{*}) Mit Fußnoten versehene und überarbeitete Fassung des auf der Tagung gehaltenen Referates der Autorin.

¹⁾ LG Stuttgart, BA 2014, 357.

²⁾ LG Stuttgart, BA 2014, 357 (358).

³⁾ Im weiteren Verlauf des Verfahrens berief sich die Ehefrau auf ihr Zeugnisverweigerungsrecht gemäß § 52 Abs. 1 Nr. 2 StPO. Infolgedessen musste sich das Gericht mit der Frage befassen, ob die Äußerungen der Ehefrau im Rahmen des Notrufs den Beschränkungen des § 252 StPO unterliegen. Danach darf die Aussage eines vor der Hauptverhandlung vernommenen Zeugen, der erst in der Hauptverhandlung von seinem Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch macht, nicht verlesen werden. Erfasst werden dabei auch die bei einer nichtrichtlichen Vernehmung gemachten Angaben einer zeugnisverweigerungsberechtigten Person, vgl. LG Stuttgart, BA 2014, 357 m. w. Nw. Im vorliegenden Fall war in diesem Zusammenhang zu klären, ab welchem Zeitpunkt eine informatorische Befragung oder die (bloße) Entgegennahme von spontanen Äußerungen einer Person durch die Polizei zu einer Vernehmung i. S. d. § 252 StPO wird.

⁴⁾ Siehe hierzu Putzke, „Der Richtervorbehalt als Garantie der Unschuldsumutung“, StraFo 2016, 1 ff.; Fickenschner, „Richtervorbehalt und Blutentnahme“, ZRP 2014, 33 ff.; Meier, „Richtervorbehalt bei der Blutprobe: Verzichtbare Belastung aller Verfahrensbeteiligten?“, ZRP 2010, 223 ff.; Herbst/Theurer, „§ 81a StPO – Kompetenznorm im Spannungsfeld zwischen effektiver Strafverfolgung bei Trunkenheitsfahrten, Richtervorbehalt und Grundrechten des Beschuldigten“, NZV 2010, 544 ff.; Brocke/Herb, „Richtervorbehalt und Gefahr im Verzug bei Blutentnahmen gem. § 81a StPO“, NSTz 2009, 671 ff.; Fickenschner/Dingelstadt, „Der Richtervorbehalt nach § 81a II StPO bei Trunkenheitsfahrten“, NSTz 2009, 124 ff.; Fritsche, „Der Richtervorbehalt bei Blutentnahmen im Kontext von alkoholbedingten Verkehrsstraftaten“, NJ 2009, 367 ff.; Krumm, „Richtervorbehalt bei der Blutprobe: Weg damit!“, ZRP 2009, 71 ff.; Blum, „Der Richtervorbehalt bei der Entnahme einer Blutprobe“, SVR 2008, 441; Brüning, „Der Richtervorbehalt – ein zahnlöser Tiger?“, ZIS 2006, 29 ff.

⁵⁾ Zur Differenzierung zwischen den Begrifflichkeiten „Gefahr im Verzug“ und „Gefährdung des Untersuchungserfolges“ siehe Marx, „Der Anschein des Richtervorbehaltes beim ersten Zugriff der Polizei“, NJ 2010, 240 (241).

⁶⁾ Vgl. Senge in KK StPO, 7. Aufl. 2013, § 81a Rn. 2; Meyer-Göfner/Schmitt, StPO, 58. Aufl. 2015, § 81a Rn. 1 f.; Bosch in Satzger/Schluckebier/Widmaier, StPO, 2. Aufl. 2016, § 81a Rn. 12; Rogall in SK StPO, 4. Aufl. 2014, § 81a Rn. 6 und Rn. 8, wonach die Beschuldigteneigenschaft „als tatbestandliche Voraussetzung eines Grundrechtseingriffs wirkt“.

den⁷⁾ und hinzunehmen, dass er „mit seinem Körper als Untersuchungsobjekt und Beweismittel im Ermittlungsverfahren gegen sich selbst benutzt“ wird⁸⁾.

Bekanntlich wird die Beschuldigteneigenschaft „durch einen Willensakt der zuständigen Strafverfolgungsbehörde begründet“⁹⁾, der i. d. R. in der förmlichen Einleitung des Ermittlungsverfahrens besteht¹⁰⁾. Diesen Anforderungen soll es genügen, „wenn die Ermittlungsbehörden praktisch Maßnahmen ergreifen, die erkennbar darauf abzielen, gegen [den Betroffenen] wegen einer Straftat vorzugehen“¹¹⁾. Dazu wird auch die Anordnung einer Blutprobenentnahme gemäß § 81a Abs. 1 StPO gezählt¹²⁾. Entscheidend dabei ist jedoch, dass die Sachlage bereits vor Anordnung der Blutprobenentnahme so gestaltet sein muss, dass sie es rechtfertigt, den angetroffenen Fahrzeugführer nunmehr in die Rolle eines Beschuldigten zu versetzen. Denn erst wenn *zureichende tatsächliche* Anhaltspunkte i. S. d. § 152 Abs. 2 StPO für eine verfolgbare Straftat *vorliegen*, sind die Einleitung eines Ermittlungsverfahrens und mit ihm verbundene strafprozessuale Maßnahmen wie die Blutprobenanordnung gegen den Betroffenen zulässig¹³⁾. Vage Anhaltspunkte und bloße Vermutungen reichen insoweit nicht aus¹⁴⁾. Mithin darf also „nicht nach § 81a StPO prozediert werden, wenn erst durch die Entnahme der Blutprobe festgestellt werden soll, ob gegen den Betroffenen überhaupt ein Tatverdacht der Trunkenheit am Steuer besteht. Ziel der Maßnahme darf es nur sein, einen *bereits bestehenden* Tatverdacht zu erhärten oder zu entkräften“¹⁵⁾, keinesfalls ihn zu begründen¹⁶⁾.

Ergänzend ist in diesem Zusammenhang auf den unterschiedlichen Wortlaut in § 81a StPO („Beschuldigter“) und § 102 StPO („Verdächtiger“) hinzuweisen: Zwar wird im Hinblick auf die Schwere des Grundrechtseingriffs, der mit einer Wohnungsdurchsuchung verbunden ist, gefordert, dass die Verdachtsschwelle bei Eingriffen nach § 102 StPO nicht unterhalb des Anfangsverdachts nach § 152 Abs. 2 StPO liegen dürfe¹⁷⁾. Gleichwohl wird angesichts der unterschiedlichen Begrifflichkeiten auch vertreten, dass sich beim „Verdächtigen“ der Tatverdacht noch nicht dahingehend konkretisiert haben müsse, dass er die Beschuldigteneigenschaft begründen könne¹⁸⁾. Es genüge bereits die Möglichkeit der Durchführung eines Strafverfahrens gegen ihn¹⁹⁾. Es mag dahingestellt bleiben, welcher Ansicht hier im Ergebnis zu folgen ist. Fakt ist, dass durch die Wortwahl „Beschuldigter“ in § 81a StPO der Status einer „Verdächtigung“ unterhalb der Verdachtsschwelle des § 152 Abs. 2 StPO nicht ausreichen dürfte. Vielmehr muss der Tatverdacht so erheblich sein, dass er die beabsichtigte Maßnahme (Blutprobenentnahme) rechtfertigt und auf seiner Grundlage die Beschuldigteneigenschaft schon begründet werden kann.

Über dieses Erfordernis darf der oftmals in der Diskussion anzutreffende Hinweis, dass es sich bei der Blutprobenentnahme aus *medizinischer Sicht* um einen harmlosen und ungefährlichen Eingriff handele²⁰⁾, nicht hinwegtäuschen. Denn durch die Blutprobenentnahme werden die *verfassungsrechtlich* geschützten, mithin hochrangigen Rechte des Betroffenen auf körperliche Unversehrtheit gemäß Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG und auf Freiheit

⁷⁾ Krause in Löwe/Rosenberg, StPO, 25. Aufl. 2004, § 81a Rn. 2.

⁸⁾ Krause, a. a. O. – Hervorhebung von hier; zu den verfassungsrechtlichen Bedenken wegen des Verstoßes gegen den nemo-tenetur-Grundsatz siehe Meyer-Göfner/Schmitt, § 81a Rn. 1 m. w. Nw.

⁹⁾ BGHSt 34, 138 (140).

¹⁰⁾ Meyer-Göfner/Schmitt, Einl. Rn. 76; vgl. auch BGHSt 51, 138 (140).

¹¹⁾ BGHSt 51, 150 (157); vgl. auch Rogall in SK StPO, § 81a Rn. 6; Trüch in MK StPO, 2014, § 81a Rn. 2.

¹²⁾ Vgl. Krause in Löwe/Rosenberg, § 81a Rn. 8; siehe auch Bosch in Satzger/Schluckebier/Widmaier, § 81a Rn. 12.

¹³⁾ Vgl. Senge in KK StPO, § 81a Rn. 2; Diemer in KK StPO, § 152 Rn. 7; Meyer-Göfner/Schmitt, § 81a Rn. 2.

¹⁴⁾ Vgl. BVerfGE 115, 166 (197 f.); BVerfG (Kammer), NJW 2014, 3085 (3087); Meyer-Göfner/Schmitt, § 152 Rn. 4.

¹⁵⁾ Geerds, „Über strafprozessuale Maßnahmen, insbesondere Entnahme von Blutproben bei Verdacht der Trunkenheit am Steuer“, GA 1965, 321 (327) – Hervorhebung von hier, und ergänzend auf S. 328, wonach auch der Umstand daran nichts ändere, „daß eben erst durch derart unzulässige Maßnahmen die für einen prozessualen Tatverdacht unerläßlichen Anhaltspunkte ermittelt werden, weil das Verfahren bestenfalls erst von diesem Zeitpunkt an – ex nunc – als ordnungsgemäß gelten könnte.“ Siehe auch Rogall in SK StPO, § 81a Rn. 28; Bosch in Satzger/Schluckebier/Widmaier, § 81a Rn. 12 m. w. Nw.

¹⁶⁾ Vgl. Krause in Löwe/Rosenberg, § 81a Rn. 8.

¹⁷⁾ Vgl. Gercke in HK StPO, 5. Aufl. 2012, § 102 Rn. 6 m. w. Nw.

¹⁸⁾ Vgl. OLG Köln, VRS 27, 103 (104); Bruns in KK StPO, § 102 Rn. 1; Meyer-Göfner/Schmitt, § 102 Rn. 3, jeweils m. w. Nw.

¹⁹⁾ Vgl. Bruns in KK StPO, § 102 Rn. 1; siehe auch Meyer-Göfner/Schmitt, § 102 Rn. 3.

²⁰⁾ Vgl. „Bericht der Expertenkommission zur effektiven und praxistauglichen Ausgestaltung des allgemeinen Strafverfahrens und des jugendgerichtlichen Verfahrens“, Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV), Oktober 2015, auszugsweise wiedergegeben in BA 2015, 402 (404): „Die sachgerecht durch einen Arzt vorgenommene Entnahme einer Blutprobe ist weitgehend schmerzfrei und stellt nur einen geringfügigen Eingriff dar.“

gemäß Art. 2 Abs. 2 S. 2, 104 GG²¹⁾ tangiert²²⁾. Und beschriebene Fallkonstellationen, in denen der Gesamtvorgang entweder 4½ Stunden in Anspruch nahm, „der Arzt zehn Mal zustechen musste, ehe Blut durch die Nadel floss“ oder es drei Polizeikräfte bedurfte, um eine Fixierung gefahrlos für den Arzt und den sich wendenden Betroffenen zu ermöglichen, lassen dann selbst vor Ort tätige Polizeibeamte an der „Geringfügigkeit“ des Eingriffs zweifeln²³⁾.

III. Konsequenzen für die Praxis

Um die Entnahme einer Blutprobe wegen des Verdachts einer Straftat i. S. d. §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a, 316 StGB gegen den Willen des Betroffenen rechtfertigen zu können, müssen also *zureichende* Anhaltspunkte in jedem Fall neben dem Führen des Fahrzeuges auch eine rauchmittelbedingte (Alkohol, Drogen, Medikamente) Fahrunsicherheit belegen können. Mal abgesehen davon, dass der Betroffene nicht immer in seiner Eigenschaft als Fahrzeugführer angetroffen wird, gibt es eben auch Fallgestaltungen, in denen es an zureichenden Anhaltspunkten für eine rauchmittelbedingte Fahrunsicherheit fehlt. Angefangen mit zweifelhaften Zeugenaussagen wie in der einleitend geschilderten Entscheidung des Landgerichts Stuttgart, sofern sich der Tatverdacht ausschließlich darauf stützt. Dazu wäre gleichsam die Anzeige der Heimfahrt einer unliebsamen Person aus einer Gaststätte zu zählen. Denn der Besuch eines Wirtshauses indiziert nicht ohne weiteres den Konsum rein alkoholischer Getränke²⁴⁾. Auch das bloße Zugeben von Alkoholkonsum²⁵⁾, wahrnehmbarer Atemalkoholgeruch²⁶⁾ und die Verweigerung eines Atemalkoholtestes²⁷⁾ dürften jeweils für sich allein noch keinen ausschlaggebenden Verdachtsgrund für eine Trunkenheitsfahrt darstellen.

Schwierig gestaltet sich die Verdachtslage zudem in Fällen, in denen dem Fahrzeugführer lediglich ein sog. „Jedermannsfehler“ – ein Fahrfehler, der ebenso einem nüchternen Fahrzeugführer hätte unterlaufen können – zur Last fällt wie z.B. Abkommen von schneegeglatter Fahrbahn, unzureichende Fahrzeugbeleuchtung, Rotlichtverstoß usw.²⁸⁾

Im Rahmen einer Plenardebatte im Bundesrat zum Wegfall des Richtervorbehaltes bei Blutprobenentnahmen findet sich dazu folgender relevanter Hinweis: „Eine mehrmonatige Auswertung der staatsanwaltschaftlichen und gerichtlichen Entscheidungspraxis des Bereitschaftsdienstes in Strafsachen durch die Justizbehörde der Freien Hansestadt Hamburg hat ergeben, dass ein nicht zu vernachlässigender Teil der Anträge – etwa 7 % – auf Entnahme einer Blutprobe in Verkehrsstrafsachen durch die Staatsanwaltschaft zurückgewiesen wurde. Es besteht damit ein praktischer Bedarf an einer Überprüfung der polizeilichen Entscheidung.“²⁹⁾

Mithin gestalten sich die Voraussetzungen für die Anordnung einer Blutprobenentnahme gemäß §§ 81a Abs. 1, 2 StPO weitaus schwieriger, als es die Debatte um den Wegfall des Richtervorbehaltes vorzugeben scheint. Und es begründet Bedenken gegen die Aussage, dass sich die Mitwirkung des Richters bei Blutprobenentnahmen zum Zweck des Nachweises von Alkohol oder Betäubungsmittel im Blut auf ein „Dann machen Sie mal!“ reduziere³⁰⁾. Zwar wird sich der Richter in der Regel auf die telefonischen Angaben des Polizeibeamten vor

²¹⁾ Sog. Freiheitsbeschränkung aufgrund einer vorübergehende Festnahme des Beschuldigten zur Durchführung des Eingriffs, für die § 81a StPO eine sog. Annekompetenz begründe, siehe hierzu *Krause* in Löwe/Rosenberg, § 81a Rn. 7 ff. (str.).

²²⁾ Vgl. *Senge* in KK StPO § 81a Rn. 2, 10; *Krause* in Löwe/Rosenberg, § 81a Rn. 72 ff.

²³⁾ Vgl. *Lühmann*, „Die gerichtsfeste Einführung der Atemalkoholanalyse bleibt auf der politischen Agenda“, BA 2016, Sup. 8.

²⁴⁾ Vgl. Bundesrat-Plenarprotokoll 876, Stenografischer Bericht, vom 05. 11. 2010, Anlage 4, S. 428 (429); so bereits auch *Geerds*, GA 1965, 321 (329).

²⁵⁾ Vgl. *Geerds*, a. a. O.

²⁶⁾ Vgl. *Geerds*, a. a. O.

²⁷⁾ Siehe hierzu die Ausführungen des BVerfG (Kammer) in NJW 1996, 3071 (3072) im Zusammenhang mit der Anordnung der Entnahme einer Blutprobe nach § 81a StPO für eine DNA-Analyse bei Tatverdacht i. S. d. § 152 Abs. 2 StPO: „Insbesondere hat das Gericht zur Begründung des Tatverdachts nicht den Umstand herangezogen, daß der Beschwerdeführer eine freiwillige Teilnahme an der DNA-Untersuchung abgelehnt hat; eine solche Erwägung verstieße freilich gegen rechtsstaatliche Grundsätze (vgl. dazu BVerfG <Kammer>, NJW 1996, S. 1587 <1588>).“ Beachte auch *Bosch* in Satzger/Schluckebier/Widmaier, § 81a StPO Rn. 12: „Unzulässig sind die in der Praxis leider zu beobachtenden, verdachtsunabhängigen Anordnungen der Blutprobenentnahme, wenn die polizeiliche Aufforderung zur Mitwirkung an einem Alkoholtest berechtigt verweigert wurde.“

²⁸⁾ Siehe hierzu BVerfG (Kammer), VRS 90 (1996), 1 – Rotlichtverstoß; BGH, DAR 1969, 105/OLG Naumburg, BA 2015, 416 – Vorfahrtsmissachtung; OLG Schleswig, BA 2014, 180/LG Aachen, § 81a StPO Rn. 12: „Abkommen von schneegeglatter Fahrbahn; OLG Köln, BA 2012, 480/OLG Schleswig, VersR 1994, 973 – Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit; OLG Hamm, BA 2004, 357 – Auffahrunfall; LG Berlin, zfs 2009, 349 – Überfahren eines Stopp-Schildes; LG Zweibrücken, BA 2008, 203 – Fahrfehler beim Linksabbiegen; LG Potsdam, NZV 2005, 597 – unzureichende Fahrzeugbeleuchtung; siehe darüber hinaus auch LG Gießen, BA 2013, 308.

²⁹⁾ Bundesrat-Plenarprotokoll 876, Stenografischer Bericht, vom 05. 11. 2010, Anlage 4, S. 428 (429).

³⁰⁾ Vgl. Bundesrat-Plenarprotokoll 875, Stenografischer Bericht, vom 15. 10. 2010, S. 363.

Ort verlassen müssen. Gleichwohl steht ihm auch unter diesen Umständen ein Ermessens- und Entscheidungsspielraum dahingehend zu, ob eine ausreichende Verdachtslage vorliegt, die eine Anordnung der Blutprobenentnahme rechtfertigt³¹⁾.

Am Rande: Hier ist insbesondere die Abgrenzung zu der Verdachtslage eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1 StVG zu beachten. Zwar ist auch in diesem Fall über § 46 Abs. 4 S. 1 OWiG die Anordnung einer Blutprobenentnahme gegen den Willen des Betroffenen möglich. Diese dürfte aber aufgrund des geringeren Unrechtsgehaltes einer Ordnungswidrigkeit im Vergleich zu einer Straftat mit Blick auf das Übermaßverbot nur noch dann verhältnismäßig sein, wenn der Betroffene seine Mitwirkung zur Durchführung einer Atemalkoholanalyse verweigert³²⁾.

Zudem vermag die Verdachtslage eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1, 2 StVG die polizeiliche Sicherstellung (bei freiwilliger Herausgabe) bzw. Beschlagnahme eines Führerscheins gemäß §§ 94 Abs. 3, 98 Abs. 1 S. 1 StPO wegen „Gefahr im Verzug“ nicht zu rechtfertigen. Denn eine entsprechende Eilkompetenz steht dem einschreitenden Polizeibeamten³³⁾ bei Verdacht einer Trunkenheits-/Drogenfahrt nur dann zu, wenn „die Gefahr besteht, [der betroffene Fahrzeugführer] werde ohne die Abnahme des Führerscheins weitere Trunkenheitsfahrten unternehmen oder sonst Verkehrsvorschriften in schwerwiegender Weise verletzen.“³⁴⁾ Der Führerschein darf also in diesem Falle „nur unter den Voraussetzungen des § 111a Abs. 1 StPO“ beschlagnahmt werden, d. h. es muss ein dringender Verdacht³⁶⁾ für eine Verkehrsstrafat i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB vorliegen und eine *hohe Wahrscheinlichkeit*, dass das Gericht dem Betroffenen die Fahrerlaubnis entziehen wird³⁷⁾. Davon dürfte jedoch nur beim Verdacht einer Verkehrsstrafat i. S. d. §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a, 316 StGB auszugehen sein, für die § 69 Abs. 2 Nr. 1, 2 StGB eine Regelvermutung für die Entziehung der Fahrerlaubnis postuliert³⁸⁾. Der Verdacht eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 1, 2 StVG bietet indes keine ausreichende Rechtsgrundlage für die Beschlagnahme des

³¹⁾ Siehe hierzu auch *Geerds*, GA 1965, 321 (327), wonach „es in praxi nicht so sehr auf die Tatsache ankommt, daß ein Strafverfolgungsorgan jemand als Tatverdächtigen behandelt, sondern darauf, ob dieses gemessen an den Vorschriften der Strafprozeßordnung zur Recht erfolgt, weil sonst bloßes Behaupten verbunden mit der prozessualen Entscheidung jeden beliebigen Bürger rechtmäßig in den Status eines Beschuldigten versetzen würde.“

³²⁾ In diesem Sinne *Krause* in Löwe/Rosenberg, § 81a Rn. 41; *Seitz* in Göhler, OWiG, 16. Aufl. 2012, § 46 Rn. 23; siehe zudem *Arbab-Zadeh*, „Ist die zwangsläufige Blutentnahme nach Trunkenheitsdelikten noch verfassungskonform?“, NJW 1984, 2615 ff.; indirekt wohl auch *Lühmann*, BA 2015, Sup 8: „Ein Grundrechtseingriff ist jedoch nur dann verhältnismäßig, wenn er erforderlich ist und das mildeste Mittel darstellt. Da uns eine weniger invasive Methode – der Atemalkoholtest mit dem ‚Dräger Alcotest 71110 Evidential‘ zur Verfügung steht, der in Bußgeldverfahren auch als gerichtsfester Beweis zugelassen ist, ist die Bedingung ‚mildestes Mittel‘ zu bezweifeln.“

³³⁾ In seiner Rolle als Ermittlungsbeamter der Staatsanwaltschaft, vgl. § 98 Abs. 1 S. 1 StPO: „Beschlagnahmen dürfen nur durch das Gericht, bei Gefahr im Verzug auch durch die Staatsanwaltschaft und ihre Ermittlungsbeamten (§ 152 des Gerichtsverfassungsgesetzes) angeordnet werden.“

³⁴⁾ BGHSt 22, 385. Gemäß § 94 Abs. 3 StPO können Führerscheine ferner beschlagnahmt werden, wenn sie „der Einziehung nach § 74 StGB (zB als Tatprodukt einer Urkundenfälschung) unterliegen“ oder „auch unmittelbar nach § 94 I, II StPO sichergestellt werden, wenn sie als Beweismittel (z. B. einer Straftat nach § 267 StGB oder § 281 StGB) benötigt werden“, *Hartmann* in Dölling/Dutge/Rössner, Gesamtes Strafrecht, 3. Aufl. 2013, StPO, § 94 Rn. 11 m. w. Nw.

³⁵⁾ BT-Drucks IV/651 (Amtliche Begründung zum Zweiten Verkehrs-Sicherungsgesetz), S. 31; ebenso BHGSt 22, 385 ff.; *Hauschild* in MK StPO, 2014, § 111a Rn. 38.

³⁶⁾ Siehe hierzu *Gramse*, „Verkehrsstrafat, Führerscheinsbeschlagnahme, Wohnungsdurchsuchung“, NZV 2002, 345 (348), wonach der einschreitende Polizeibeamte zu prüfen hat, „ob [...] nach der Rechts-, Sach- und Beweislage eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden ist, dass der Beschuldigte die ihm vorgeworfene Straftat [i. S. d. § 69 Abs. 1 StGB] auch begangen hat. Dies ist mehr als der ‚hinreichende‘ Verdacht in § 203 StPO. Der dringende Tatverdacht darf nur aus bestimmten Tatsachen nach dem jeweiligen Ermittlungsstand, nicht aber aus bloßen Vermutungen hergeleitet werden.“ – Hervorhebung von hier.

³⁷⁾ Vgl. *Hauschild* in MK StPO, § 111a Rn. 38.

³⁸⁾ Siehe hierzu auch *Gramse*, NZV 2002, 345 (348): „Als Hilfe für diese Prognoseentscheidung dienen die in § 69 Absatz II StGB aufgeführten ‚Regelstrafatbestände‘, bei denen grundsätzlich auf ein gefährliches Maß von Verantwortungslosigkeit des Täters im Straßenverkehr geschlossen werden kann, ja muss, mit der Folge, dass sich der Eignungsmangel im Sinne des § 69 StGB in der Regel aus der – auch erstmaligen – Straftat ergibt. Daher muss der Polizeibeamte z. B. bei der Straftat nach § 316 StGB die charakterliche Ungeeignetheit

Führerscheins gemäß §§ 94 Abs. 3, 98 Abs. 1 S. 1 StPO³⁹⁾. Mithin wirkt sich die richtige Bewertung der Verdachtslage nicht nur auf die Zulässigkeit der Anordnung einer Blutprobenentnahme aus, sondern sie ist auch für die Frage der Beschlagnahme des Führerscheins von Relevanz. Wird diese Prüfung den Händen einer neutralen juristischen Kontrollinstanz entzogen, so steht wohl zu erwarten, dass die polizeilichen Beschlagnahme des Führerscheins vermehrt auf Widerspruch stößt und es folglich gemäß § 98 Abs. 2 S. 1 StPO zu einer Zunahme der Anträge auf gerichtliche Entscheidung kommen wird.

IV. Notwendigkeit einer richterlichen Kontrollinstanz

Nun könnte das Erfordernis einer Überprüfungsinstanz gewahrt bleiben, wenn – wie derzeit vorgeschlagen – die regelmäßige Anordnungscompetenz zur Blutprobenentnahme vom Richter auf die Staatsanwaltschaft übergehen würde⁴⁰⁾. Denn insoweit werde der „vor Ort entstandene Konflikt zwischen Polizei und Bürger durch einen nicht unmittelbar beteiligten Dritten mediatisiert und entschärft.“⁴¹⁾ Die Wahrnehmung dieser Rolle durch die Staatsanwaltschaft steht jedoch im „Schatten institutioneller Befangenheit“⁴²⁾. Denn die Staatsanwaltschaft führt das Ermittlungsverfahren in eigener Verantwortung (§§ 158 ff. StPO) und ist damit Partei des Strafverfahrens. Insoweit wies DENCKER zutreffend darauf hin⁴³⁾, dass es „keine überholte oder falsche Wertung des Gesetzes in § 22 StPO [sei], wenn dort derjenige als genau so befangen und vom Richteramt ausgeschlossen bezeichnet wird wie der frühere Verteidiger des Angeklagten, der in der Sache als Polizist oder Staatsanwalt tätig war.“⁴⁴⁾ *Unbeteiligter* Dritter im strafrechtlichen Ermittlungsverfahren ist entsprechend der Trennung von Anklagebehörde und Gericht im deutschen Strafprozess vielmehr der Richter, der nur auf Antrag der Staatsanwaltschaft tätig wird (§ 162 StPO)⁴⁵⁾. Denn nur eine unabhängige, neutrale Instanz, unbeeinflusst von der bisherigen Ermittlungstätigkeit im Verfahren wird in der Lage sein zu prüfen, ob die von Staatsanwaltschaft/Polizei angenommenen gesetzlichen Voraussetzungen für die beabsichtigte strafprozessuale Zwangsmaßnahme überhaupt vorliegen⁴⁶⁾. Der Ermittlungsrichter hat mithin dafür Sorge zu tragen, dass die Zwangsmaßnahmen eine angemessene Begrenzung erfahren und der „Eingriff in die Grundrechte messbar und kontrollierbar bleibt.“⁴⁷⁾ Aus diesem Grund wird die richterliche Anordnung von Zwangsmaßnahmen wie die Blutprobenentnahme gemäß § 81a Abs. 1 StPO funktionell auch als materielle Rechtsprechungstätigkeit eingeordnet, bei der der Richter in

des Beschuldigten für die Beschlagnahme des Führerscheins nicht zusätzlich näher prüfen.“ Ergänzt sei hier, dass selbst im Falle des Verdachts einer Straftat gemäß §§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, 316 StGB die Voraussetzungen i.S.d. § 111a Abs. 1 StPO nicht immer unproblematisch zu bejahen sind. Denn es können durchaus besondere Umstände vorliegen, die die Anordnung der Entziehung der Fahrerlaubnis entgegen § 69 Abs. 2 StGB als entbehrllich erscheinen lassen wie bspw. der Bagatelldarakter der Anlasstat, vgl. OLG Düsseldorf, BeckRS 1990, 04869. Diesen Aspekt hat auch der in Eikompetenz handelnde Polizeibeamte zu beachten, ebenso *Gramse*, NZV 2002, 345 (348).

³⁹⁾ Der Umstand, dass die Fahrerlaubnisbehörde bei einem Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG sofort befugt sein kann, die Fahrerlaubnis zu entziehen (z. B. gemäß § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Anlage 4 Nr. 9.1), führt zu keiner anderen rechtlichen Bewertung.

⁴⁰⁾ Vgl. „Bericht der Expertenkommission zur effektiven und praxistauglichen Ausgestaltung des allgemeinen Strafverfahrens und des jugendgerichtlichen Verfahrens“, Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV), Oktober 2015, auszugsweise wiedergegeben in BA 2015, 402 ff.; siehe hierzu bereits Bundesrat-Plenarprotokoll 876, Stenografischer Bericht, vom 05. 11. 2010, Anlage 4, S. 428 (429). Der AK I des 54. Verkehrsgerichtstages befürwortete sogar in seinen Empfehlungen die Schaffung einer originären Anordnungscompetenz für die Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft (Polizei), vgl. *Nathow*, Bericht über Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise, BA 2016, 103 (104).

⁴¹⁾ Bundesrat-Plenarprotokoll 876, a. a. O.

⁴²⁾ Diese Bezeichnung stammt vom ehemaligen Präsidenten des Verkehrsgerichtstages Prof. Dr. Friedrich Dencker, er verwendete sie in seiner Eröffnungsansprache auf dem 47. Verkehrsgerichtstag 2009 in Goslar, BA 2009, 80 (82).

⁴³⁾ Allerdings im Zusammenhang mit der Konkurrenz zwischen Atem- und Blutalkoholmessungen als Standard im Strafverfahren und der aus seiner Sicht notwendigen Wahrung der Feststellung der Blutalkoholkonzentration durch den neutralen Sachverständigen, siehe hierzu näher *Dencker*, BA 2009, 80 (81 f.)

⁴⁴⁾ *Dencker*, BA 2009, 80 (82).

⁴⁵⁾ BVerfGE 103, 142 (151).

⁴⁶⁾ Vgl. BVerfGE a. a. O.

⁴⁷⁾ BVerfGE a. a. O.

eigener Kompetenz als Organ der Rechtspflege entscheide⁴⁸). Folglich sollte unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten die Entscheidung über Eingriffe in verfassungsrechtlich geschützte Grundrechte des Beschuldigten in den Händen unabhängiger Gerichte verbleiben. Eine Übertragung der Anordnungscompetenz für Blutprobenentnahmen im Bereich der Straßenverkehrsdelikte vom Richter auf den Staatsanwalt ist vor diesem Hintergrund nicht zu befürworten.

Anschrift der Verfasserin

Dr. Dela-Madeleine Halecker
Europa-Universität Viadrina
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: halecker@europa-uni.de

⁴⁸) Vgl. *Griesbaum* in KK StPO, § 162 Rn. 1 a m. w. Nw.

CAROLA UHLIG

Die (Schutz-)Behauptung des Nachtrunks

1. Allgemeines zur Nachtrunkbehauptung

Mit dem Nachtrunk sind im Allgemeinen Fälle gemeint, in denen der Beschuldigte¹⁾ – in unserem Fall der Autofahrer – geltend macht, zur Alkoholaufnahme sei es erst nach Ende der vermeintlichen Trunkenheitsfahrt, aber noch vor der für die Ermittlung der BAK relevanten Blutentnahme gekommen. Demnach habe er im Tatzeitpunkt der Autofahrt nicht die festgestellte BAK gehabt und sei entweder nüchtern gewesen, oder aber er habe zumindest eine geringere als die festgestellte BAK gehabt.

Denkbar ist in diesem Zusammenhang beispielsweise die Einlassung, man sei nach dem Unfall so schockiert gewesen, dass man erst einmal „einen trinken“ musste, um sich zu beruhigen. Und dies ist in der Praxis durchaus auch denkbar, da zwischen dem Tatzeitpunkt und der Blutentnahme mitunter eine nicht unerhebliche Zeitspanne liegen kann, so dass dem Autofahrer Zeit für einen Nachtrunk bleibt. Als Beispiel sei hier der Fall genannt, dass Dritte eine vermeintliche Trunkenheitsfahrt beobachten, daraufhin (nachdem sie ggf. etwas Zeit haben verstreichen lassen) die Polizei alarmieren, die Polizei anhand des mitgeteilten KfZ-Kennzeichens eine Halterabfrage vornimmt und dann den Halter an dessen Wohnsitz aufsucht, um ihn anschließend – bei entsprechend begründeten Verdacht auf eine Trunkenheitsfahrt und einer darüber hinaus bestehenden Notwendigkeit der Blutentnahme zur Feststellung der BAK – zu einem Arzt bringt, der dann eine Blutentnahme vornimmt.

Das Gericht muss sich mit einer solchen entlastenden Einlassung dann kritisch auseinandersetzen. Denn wenn der Nachtrunk tatsächlich stattgefunden hat, so ist er – wie beispielsweise auch der stündliche Alkoholabbauwert – im Rahmen der Rückrechnung zur Bestimmung der BAK im Zeitpunkt der Autofahrt zu berücksichtigen. Das heißt, hier ist es Aufgabe des Gerichts zu überprüfen, welche Anteile der festgestellten Alkoholisierung tatsächlich auf den Nachtrunk zurückzuführen sind. Allerdings ist die Nachtrunkbehauptung in der Praxis nur dann relevant, wenn die angegebene Nachtrunkmenge zur Unterschreitung eines im Bereich des Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechts im Zusammenhang mit einer Trunkenheitsfahrt relevanten BAK-Grenzwertes führt.²⁾ D. h., wenn der Beschuldigte bei einer festgestellten BAK von 2,0 ‰ behauptet, er sei zwar alkoholisiert Auto gefahren, habe aber nach der Autofahrt noch einen Schluck Rotwein (10 ml; mittlerer Alkoholgehalt von 12 Vol %) getrunken, dann ist diese Nachtrunkbehauptung unerheblich, weil auf jeden Fall – auch unter Berücksichtigung des Nachtrunks – die Grenzwerte für die Annahme einer strafrechtlich relevanten absoluten Fahrunfähigkeit (1,1 ‰) und einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG (0,5 ‰) offensichtlich überschritten worden sind.

Das Gericht wird im Falle der Nachtrunkbehauptung in der Regel eine gutachterliche Stellungnahme in Auftrag geben und zwar mit dem Inhalt, dass der behauptete Nachtrunk (mit Hilfe einer Begleitstoffanalyse) zu überprüfen und die Tatzeit-BAK zu berechnen ist. Falls diese BAK unter 1,1 ‰ liegen sollte, so wird zusätzlich eine Stellungnahme zur Fahrtüchtigkeit des Beschuldigten erbeten.

2. Möglichkeiten der Überprüfung der Nachtrunkbehauptung

Im Hinblick auf die Überprüfung der Nachtrunkbehauptung kommen mehrere Möglichkeiten in Betracht, die im Folgenden kurz vorgestellt werden sollen.³⁾

a) Überprüfung durch zweite Blutentnahme

Ein behaupteter Nachtrunk kann auch dadurch überprüft werden, dass eine zweite Blutentnahme vorgenommen wird und zwar im Abstand von ca. 30 Minuten nach der ersten Blutentnahme. Aufgrund der Eingriffsintensität und des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes und ist eine zweite Blutentnahme allerdings nur dann anzuordnen,

¹⁾ Beschuldigter bzw. Angeklagter. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im folgenden Text auf die gleichzeitige Verwendung beider Begriffe verzichtet und stattdessen nur der Beschuldigte genannt.

²⁾ Als relevante BAK-Grenzwerte kommen dabei folgende Werte in Betracht: Eine – im Rahmen der § 315c Abs. 1 Nr. 1 a) und § 316 StGB relevanten – sog. absolute Fahrunfähigkeit wird von der Rechtsprechung bei einer BAK von mindestens 1,1 ‰ unwiderleglich angenommen (BGHSt 37, 89). Unzulässig ist insoweit ein Gegenbeweis dahingehend, dass der Autofahrer im konkreten Einzelfall trotz Erreichen des Grenzwertes dennoch fahrtüchtig war (Fischer, StGB, § 316, Rn. 13 m. w. N.). Eine sog. relative Fahrunfähigkeit wird dagegen angenommen, wenn der Grenzwert von 1,1 ‰ nicht erreicht oder nicht nachgewiesen ist und zusätzlich bestimmte Ausfallerscheinungen den Schluss auf eine alkoholbedingte Fahrsicherheit zulassen. Als Richtwert gilt hier i. d. R. ein Grenzwert von 0,3 ‰, wenn weitere Anzeichen hinzutreten. Demgegenüber liegt beim Führen eines KfZ im Straßenverkehr ab einer BAK von 0,5 ‰ eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG vor.

³⁾ Eine durch Messung der Atemalkoholkonzentration (AAK) ermittelte BAK hat zwar i. R. v. § 24a StVG Beweiskraft, im Strafverfahren ist sie als Beweismittel jedoch ungeeignet. Fischer, StGB, § 316, Rn. 23 m. w. N. Gleiches muss dann im Hinblick auf die Überprüfung der Nachtrunkbehauptung durch die Ermittlung der AAK gelten.

wenn der Beschuldigte einen Nachtrunk behauptet oder dieser möglich erscheint.⁴⁾ Dabei werden die beiden festgestellten BAK-Werte verglichen und wenn die BAK der zweiten Blutprobe niedriger ist als die der ersten Probe, so spricht dies gegen den behaupteten Nachtrunk. Denn wenn man erst nach der vermeintlichen Trunkenheitsfahrt Alkohol zu sich genommen haben will, so müsste die BAK der zweiten Blutprobe eigentlich höher sein als die der ersten Probe.

Allerdings liefert solch eine zweite Blutprobenanalyse wohl nur dann zuverlässige Erkenntnisse, wenn es sich um einen sturzartigen Nachtrunk in erheblichen Mengen handelt und genaue Kenntnisse zum Trinkverlauf bestehen.⁵⁾ Zum Teil wird auch eingewandt, dass nur dann präzise Ergebnisse zu erwarten sind, wenn die erste Blutentnahme früher als eine halbe Stunde nach dem Trinkende erfolgt, was allerdings in der Praxis oft nicht der Fall sein dürfte.⁶⁾ Aufgrund des eingeschränkten Beweiswertes⁷⁾ wird zum Teil davon ausgegangen, dass einzelne Bundesländer auf die Anordnung einer zweiten Blutentnahme in Zukunft verzichten können.⁸⁾

b) Überprüfung durch Feststellung der Harnalkoholkonzentration (HAK)

Der vom Körper aufgenommene Alkohol wird u. a. auch durch den Harn wieder ausgeschieden. Dabei folgt die Harnalkoholkurve mit einer gewissen Verzögerung der Blutalkoholkurve. Insoweit ist grundsätzlich davon auszugehen, dass der behauptete Nachtrunk auch durch die Feststellung der HAK überprüfbar ist.⁹⁾

Die Abgabe einer Harnprobe ist rechtlich allerdings nicht erzwingbar, da der Eingriff (Legen eines Katheters) aufgrund des Infektionsrisikos unverhältnismäßig ist. Die Abgabe kann daher nur freiwillig durch den Beschuldigten erfolgen. Sofern die Möglichkeit der Feststellung der HAK im Falle der Nachtrunkbehauptung eine Überprüfung durch eine zweite Blutentnahme überflüssig machen würde, sollte der Beschuldigte auf die Möglichkeit der Harnprobe auf jeden Fall hingewiesen werden.¹⁰⁾

c) Rechnerische Überprüfung durch Widmark-Formel

Eine Überprüfung des behaupteten Nachtrunks kann demgegenüber auch rein rechnerisch mit Hilfe der Widmark-Formel erfolgen.¹¹⁾ Dabei wird die BAK errechnet, die sich allein aus dem behaupteten Nachtrunk ergeben würde, wenn dieser tatsächlich stattgefunden hätte, und anschließend wird untersucht, ob und inwieweit dieser Wert mit der tatsächlich festgestellten BAK und der Einlassung des Beschuldigten im Hinblick auf die konsumierte Alkoholmenge (ohne den Nachtrunk) in Einklang zu bringen ist.

d) Überprüfung durch alkoholphysiologische Aspekte

Ein behaupteter Nachtrunk ist auch dann als extrem unwahrscheinlich einzustufen, wenn beim Beschuldigten keine erheblichen alkoholbedingten Ausfallerscheinungen zu beobachten sind, obwohl er behauptet, er habe nach der vermeintlichen Trunkenheitsfahrt in kurzer Zeit erhebliche Mengen an Alkohol getrunken. Denn aufgrund der sog. Anflutungssymptomatik ist bei einer kurzfristigen umfangreichen Alkoholaufnahme, die zu einer BAK von über 1,5 ‰ führt, mit sehr deutlichen Auffälligkeiten zu rechnen.¹²⁾

e) Überprüfung durch Begleitstoffanalyse

In der Praxis wird die Nachtrunkbehauptung i. d. R. durch eine Begleitstoffanalyse¹³⁾ überprüft, die grundsätzlich mit der Blutprobenanalyse zur Ermittlung der BAK einhergeht. Neben Wasser und Ethanol enthalten alkoholische Getränke nämlich immer auch eine mehr oder weniger große Anzahl von Begleitstoffen, wozu neben Aromastoffen auch die Begleitalkohole gehören, die dann in unterschiedlicher Konzentration vorliegen. Die Konzentration in dem Getränk ist dabei abhängig vom Herstellungsprozess und den verwendeten Grundstoffen.

⁴⁾ Ferner/Xanke, Alkohol im Straßenverkehr. Messverfahren, Bußgeldverfahren, Strafverfahren. 2006, S. 38; So auch Nr. 3.5.4. der von den Bundesländern vereinbarten „Richtlinien über die Feststellung von Alkohol-, Medikamenten- und Drogeneinfluss bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten sowie für die Sicherstellung und Beschlagnahme von Fahrausweisen“ (RiBA), die von den Bundesländern als entsprechende Erlasse umgesetzt worden sind.

⁵⁾ Fischer, StGB, § 316, Rn. 20 m. w. N.; Iffland, NZV 1996, 130.

⁶⁾ Iffland, NZV 1996, 130 m. w. N.

⁷⁾ Vgl. Fischer, StGB, § 316, Rn. 20; Ferner/Xanke, a. a. O., S. 38.

⁸⁾ So z. B. Strafgesetzbuch. Leipziger Kommentar, Bd. 11, §§ 306–323, 12. Auflage 2008, § 316 (Bearbeiter: König), Rn. 85 (Fn. 255).

⁹⁾ Fischer, StGB, § 316, Rn. 20 m. w. N.; Ausführlich hierzu Iffland, NZV 1996, 130, 131 f.

¹⁰⁾ Ferner/Xanke, a. a. O., S. 38 m. w. N.

¹¹⁾ Vgl. hierzu Fischer, StGB, § 20, Rn. 14 m. w. N.

¹²⁾ Kaufmann, Begleitstoffanalyse: Möglichkeiten und Grenzen, S. 2 (Abrufbar unter: http://www.unimedizin-mainz.de/fileadmin/kliniken/rechtsmedizin/Dokumente/Begleitstoffanalyse_Homepage.pdf).

¹³⁾ Ausführlich hierzu Bonte u. a., Die Begleitstoffanalyse – Eine neue Methode zur Begutachtung von Nachtrunk-Behauptungen, NJW 1982, 2109; Die Begleitstoffanalyse ist zudem durch die Rechtsprechung anerkannt: OLG Celle, DAR 1984, 121.

Man differenziert zwischen begleitstoffarmen und begleitstoffreichen Getränken. Zu den begleitstoffarmen Getränken zählen zum Beispiel Wodka oder Korn, die lediglich eine geringe Konzentration an Methanol und sonst keine weiteren Begleitstoffe haben. Beim Obstbrand als begleitstoffreiches Getränk sind dagegen alle Begleitalkohole in unterschiedlicher Konzentration zu finden. Die Mehrzahl der alkoholischen Getränke hat eine mäßige Konzentration von Begleitalkoholen.

Da die Begleitstoffe in ihrer jeweiligen Konzentration auch ins Blut gelangen, kann man mit der Begleitstoffanalyse zum einen nachprüfen, ob das angegebene Getränk bei der Alkoholisierung überhaupt eine Rolle spielte. Zum anderen kann man den Konsum der behaupteten alkoholischen Getränke nicht nur mengenmäßig, sondern auch zeitlich einordnen, da die Begleitalkohole ein unterschiedliches Stoffwechselverhalten und somit eine individuelle Abbaugeschwindigkeit haben. Mit anderen Worten ist die im Blut festgestellte Konzentrationen der Begleitstoffe nicht nur von der Art des konsumierten alkoholischen Getränks, sondern auch von der Trinkmenge und von der Zeitspanne zwischen dem Konsum und der Blutentnahme abhängig.

Aus den Angaben des Beschuldigten zum Alkoholkonsum (Art, Menge, Trinkzeit), seinen Körperdaten und dem Zeitraum zwischen dem Trinkende und der Blutentnahme lassen sich Erwartungswerte für die einzelnen Begleitstoffe errechnen¹⁴⁾, die dann mit den tatsächlich im Blut festgestellten Begleitstoffgehalten verglichen werden.¹⁵⁾ Unterschreitet der Befund die errechnete Mindesterwartung im Hinblick auf die Begleitstoffkonzentration, ist je nach dem relativen Verhältnis der Stoffe zueinander auf eine zeitlich länger zurückliegende Alkoholaufnahme oder eine kleinere Trinkmenge zu schließen. In diesem Fall sind die Angaben des Beschuldigten zur Alkoholaufnahme als widerlegt anzusehen. Zwar kann der Beschuldigte in diesem Fall seine Angaben noch korrigieren, so dass sie ggf. nicht mehr im Widerspruch zur gemachten Begleitstoffanalyse stehen. Allerdings obliegt es dann der richterlichen Beweiswürdigung, inwieweit diese korrigierten Angaben zu berücksichtigen sind. Auch darf der Richter nicht ohne Weiteres davon ausgehen, dass infolge der gutachterlichen Widerlegung der konkret gemachten Angaben zum Trinkverhalten gar kein Nachtrunk stattgefunden hat.¹⁶⁾ Denn oft kommt es in der Praxis vor, dass zwar ein Nachtrunk tatsächlich stattgefunden hat, der Beschuldigte allerdings im Hinblick auf die Trinkmenge übertrieben hat.

Die Aussagekraft einer Begleitstoffanalyse hängt dabei von mehreren Faktoren ab. Zum einen lassen sich mit der Analyse Zeiträume von bis zu zweieinhalb Stunden nach dem Trinkende präzise überprüfen.¹⁷⁾ Zudem sind die Ergebnisse um so genauer, je kürzer der Nachtrunkzeitraum ist und je genauer die Angaben zu den konsumierten alkoholischen Getränken sind. Zum anderen ist eine hohe Aussagekraft gegeben, je größer die aus dem Nachtrunk resultierende BAK ist.

3. Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es in der Praxis eine Reihe von Möglichkeiten gibt, um einen vom Beschuldigten behaupteten Nachtrunk zu überprüfen. Insbesondere durch die Begleitstoffanalyse können oft auf präzise Weise mögliche Schutzbehauptungen widerlegt werden. Allerdings hängt die Aussagekraft der Begleitstoffanalyse von mehreren Faktoren ab. Insbesondere wenn vom Beschuldigten nur unspezifische Angaben zum konsumierten Getränk und zur Trinkmenge gemacht werden (können), ist eine Begleitstoffanalyse nicht möglich bzw. sind die Ergebnisse eher spekulativ. Eine gutachterliche Überprüfung der Nachtrunkbehauptung dürfte auch dann kaum gelingen, wenn der Beschuldigte in seiner Einlassung glaubhaft behauptet, dass zwischen der ggf. vor der Fahrt erfolgten Alkoholaufnahme, der Trunkenheitsfahrt selbst und dem Nachtrunk lediglich ein kurzer Zeitraum lag und sich demnach alles innerhalb weniger Minuten zugetragen haben soll.

Die Nachtrunkbehauptung kann daher trotz entsprechender Überprüfungsmöglichkeiten des Gutachters weiterhin eine erfolgsversprechende Schutzbehauptung sein. Entscheidend ist dann die freie richterliche Beweiswürdigung (§ 261 StPO). Insoweit dürfte es also darauf ankommen, ob die Einlassung des Beschuldigten insgesamt glaubhaft und schlüssig ist. Wird die Nachtrunkbehauptung durch glaubhafte Zeugenaussagen bestätigt? Gelten die zum erfolgten Alkoholkonsum gemachten Angaben des Beschuldigten durch einen Vergleich der daraus berechneten BAK mit der durch die Blutentnahme ermittelten BAK als widerlegt? Dann wird dies in der Regel in erheblichem Maße zur Annahme der Unglaubwürdigkeit der Einlassung beitragen. Oder konnte der Beschuldigte glaubhaft machen, dass er infolge des Alkoholgenusses und daraus resultierender Erinnerungslücken keine genauen Angaben zu seinem Trinkverhalten machen kann? Dann müsste man unter Umständen (wenn keine weiteren Anhaltspunkte gegeben sind, die gegen die Annahme eines Nachtrunks sprechen) in dubio pro reo

¹⁴⁾Für die Berechnung der Erwartungswerte werden in der Praxis die von Bonte in Trinkversuchen gewonnenen Korrelationsformeln für die jeweiligen Begleitstoffe angewandt.

¹⁵⁾Eine im Rahmen der Begleitstoffanalyse festgestellte Methanolkonzentration von über 10 mg/l ist in der Praxis ein deutlicher Hinweis auf einen chronischen Alkoholmissbrauch, da ein solcher Wert nicht mit einer einmaligen Alkoholaufnahme zu erzielen ist. Kaufmann, a. a. O., S. 5.

¹⁶⁾OLG Koblenz, Beschluss vom 20.03.2015 (Az: 1 OLG 3 Ss 179/14), Fundstelle: Blutalkohol 2015, 275.

¹⁷⁾Kaufmann, a. a. O., S. 3.

zu Gunsten des Beschuldigten davon ausgehen, dass für eine Strafbarkeit relevante Teile der Alkoholisierung auf einen möglichen Nachtrunk zurückzuführen sind. Im Sinne einer effizienten Strafverfolgung wäre anzuraten, dass die Polizei im Falle der Ermittlungen zu einer möglichen Trunkenheitsfahrt immer auch eventuell vorhandene (leere oder geöffnete) Flaschen alkoholischer Getränke am Tatort sicherstellt, um ggf. eine Begleitstoffanalyse zu ermöglichen und um die gemachten Angaben des Beschuldigten zu überprüfen.

Trotzdem scheint die Vornahme einer Begleitstoffanalyse (neben der Feststellung der Harnalkoholkonzentration) grundsätzlich der Anordnung einer zweiten Blutprobe insgesamt vorzuziehen sein. Denn eine zweite Blutentnahme ist in vielen Fällen schlicht ungeeignet, um einen Nachtrunk zu überprüfen (s. o.) und zusätzlich prozessual bedeutsame Tatsachen i. S. v. § 81a Abs. 1 S. 1 StPO festzustellen.¹⁸⁾ Sie stellt aber einen erheblichen Eingriff in die körperliche Integrität des Beschuldigten dar. Zudem bietet die Begleitstoffanalyse den Vorteil, dass der Beschuldigte sich nicht sofort auf den Nachtrunk berufen muss. Denn eine Überprüfung des behaupteten Nachtrunks kann durch die Begleitstoffanalyse auch nachträglich anhand der einmal entnommenen Blutprobe erfolgen.¹⁹⁾ Anders ist dies jedoch bei der Doppelblutentnahme: Sofern der Beschuldigte gegenüber der Polizei zunächst die Aussage verweigert, einen möglichen Nachtrunk damit zunächst verschweigt, somit eine zweite Blutentnahme vermeidet und erst später im Rahmen der Hauptverhandlung Angaben zu den tatsächlich konsumierten alkoholischen Getränken macht (die auch zur festgestellten BAK passen) und einen relevanten (nicht mehr nachprüfbar) Nachtrunk behauptet, besteht die begründete Gefahr, dass das Gericht in einem solchen Fall nicht ohne Weiteres in dubio pro reo einen Nachtrunk annehmen wird, sondern stattdessen hierin eine reine Schutzbehauptung des Beschuldigten sehen könnte.²⁰⁾ Da keine zweite Blutentnahme vorgenommen wurde, wird es für den Beschuldigten schwer gegenüber dem Gericht einen Nachtrunk glaubhaft zu machen. Wenn also am Verfahren der Doppelblutentnahme festgehalten wird, ist der Beschuldigte im Sinne einer effektiven Strafverteidigung quasi gezwungen, den Nachtrunk sofort gegenüber den Polizeibeamten zu behaupten. Dies scheint allerdings aus strafprozessualer und rechtsstaatlicher Sicht bedenklich.

Anschrift der Verfasserin

Carola Uhlig
Europa-Universität Viadrina
Große Scharrnstraße 59
15230 Frankfurt (Oder)
Email: uhlig@europa-uni.de

¹⁸⁾ Iffland, Verkehrsrecht aktuell, 2000, 107.

¹⁹⁾ Insoweit ist eine Begleitstoffanalyse zumindest bei kühl gelagerten Blutproben (4°C) über mehrere Monate möglich. Ausführlich hierzu Aderjan, Schmitt, Schulz, NVZ 2007, 167, 170.

²⁰⁾ Iffland, NZV 1996, 130; Ferner/Xanke, a. a. O., S. 40.

Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München
(Leiter: Dr. rer. nat. H. Sachs, Prof. Dr. rer. nat. F. Mußhoff)
Institut für Rechtsmedizin der Ludwig-Maximilians-Universität München
(Vorstand: Prof. Dr. med. M. Graw)

FRANK MUBHOFF, MATTHIAS GRAW

Dauerhafte Arzneimitteleinnahme – Frage nach Fahrsicherheit und der Fahreignung – Teil II

– Möglichkeiten eines analytischen Labors –

Steady use of pharmacutacial substances –
question concerning safe driving and drivers fitness

– Opportunities of an analytical laboratory –

1. Einleitung

Die Problematik einer Medikamenteneinnahme ist ein aktuell sehr diskutiertes Thema in der Verkehrsmedizin [1-3]. Wie schon in Teil I dieser Doppelpublikation (BA 2016, 289) dargestellt [4], findet sich in den derzeitigen Formulierungen sowohl des § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) als auch den Begutachtungsleitlinien zur Krafftfahreignung [5] in Abschnitt 3.14.1 ein Passus, in dem es um „eine bestimmungsgemäße Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels“ geht.

Es ist davon auszugehen, dass damit nicht die „bestimmungsgemäße Einnahme“ nach der Definition der Arzneimittelkommission der deutschen Ärzteschaft (Label-Use bzw. Off-Label-Use) zu verstehen ist. Vielmehr ist wohl mit der Formulierung „für einen konkreten Krankheitsfall“ die im Regelfall symptombezogene Indikation gemeint. Zudem wird mit der Formulierung „verschriebenes Arzneimittel“ auf ein Rezept verwiesen. Hier müssen eine eindeutige Arzneimittelbezeichnung, die Darreichungsform, die Bezeichnung und Gewichtsmenge/Dosis pro Darreichungsform sowie eine Gebrauchsanweisung mit Einzel- und Tagesdosen vermerkt sein.

In Tabelle 1 findet sich eine Auflistung verkehrsmedizinisch relevanter Arzneimittel.

Arzneimittelgruppe	Substanz-/Wirkstoffbeispiele	Gefährdung	Risikograd
Analgetika (Opioide)	Morphin, Codein, Dihydrocodein, Substitutionsstoffe (Methadon, Buprenorphin), Fentanyl, Oxycodon, Hydromorphon, Tilidin, Tramadol	starke Analgesie, Sedierung, ggf. Entzugssymptomatik, Stimmungs- und Antriebsänderung, Veränderung kognitiver und sensorischer Leistungsfähigkeit	++ bis ++++
Nicht-opioide Analgetika	Salicylate, Paracetamol, Propyphenazon, Phenacetin	unbedenkliche Monopräparate (ggf. Kopfschmerzen, Übelkeit, Schwindel); Gefährdung durch Mischpräparate z. B. mit Coffein	– bis +++
Antidiabetika	Insulin, Sulfonylharnstoffderivate	Hyper- und Hypoglykämien, besonders in Phasen der Neu-/Umstellung	++ bis +++
Antiepileptika	Clonazepam, Phenobarbital, Phenytoin, Primidon	Beeinträchtigung zentralnervöser Funktionen und Sedierung	++ bis +++
Antihistaminika	Diphenhydramin, Promethazin, Ketotifen	je nach Substanzklasse mehr oder weniger ausgeprägte Sedierung	+ bis +++
Antihypertensiva	Clonidin, Reserpin, Guanethidin, Prazosin, Enalapril, Captopril, Lisinopril, β -Blocker	teilweise sedierende oder kreislaufbeeinträchtigende Wirkungen (Schwindel, Müdigkeit, Kopfschmerz)	+ bis ++++
Narkotika	Mischpräparate bei ambulanten Kurznarkosen/Lokalanästhesien, z. B. Lidocain, Lachgas etc.	teilweise unterschiedliche Halbwertszeiten und damit verbunden Einschränkungen der Psychomotorik	++ bis ++++
Ophthalmika	Anticholinergika Atropin, Belladonna	z. B. Störung der Akkommodation	+++ bis ++++
Psychopharmaka	Neuroleptika z. B. Chlorpromazin, Haloperidol, Thioridazin	Dämpfung, Antriebsverminderung, Störung der Koordination und Psychomotorik, Antriebssteigerung o. -dämpfung, zentralnervöse Begleiterscheinungen, Erniedrigung der Krampfschwelle, dämpfende schlafanstoßende Wirkung mit Beeinträchtigung des Leistungs- und Reaktionsverhaltens	+ bis ++++
	Antidepressiva z. B. Amitriptylin, Trimipramin		+++ bis ++++
	Tranquilizer z. B. Diazepam, Flunitrazepam, Oxazepam		+++ bis ++++
Sedativa, Hypnotika	Barbiturate, Benzodiazepine, Bromureide, Chloralhydrat, Piperidinderivate	lange Halbwertszeit und Kumulation, dadurch Auswirkungen auf Psychomotorik	+++ bis ++++
Stimulantien	Coffein, Ephedrin, Norpseudoephedrin	längerfristig verminderte Konzentrationsleistung und Unruhe bei kurzfristig aufgehobener Müdigkeit	+ bis +++

– = keine, + = wenig, ++ = leichte, +++ = deutliche, ++++ = starke Auswirkung

Tab. 1: Verkehrsmedizinisch relevante Arzneimittel in Anlehnung an [6].

Zu beachten ist, dass es sich dabei nicht nur um zentral wirksame Mittel bzw. klassische berauschende Mittel i. d. R. mit direkten Einflüssen auf das Zentralnervensystem (ZNS) und damit auf kognitive Leistungen handeln muss. Auch andere Arzneimittelwirkstoffe können zu sensorischen oder motorischen Leistungseinbußen führen.

Im Folgenden sollen die Möglichkeiten eines modernen forensisch-toxikologischen Labors bei der Frage nach einer möglichen Arzneimitteleinnahme dargestellt werden.

2. Situationsbericht

Neben der Blutalkoholbestimmung für forensische Zwecke sind seit vielen Jahren auch forensisch-toxikologische Analysen auf die gängigsten Drogenklassen (Cannabinoide, Amphetamin bzw. Methamphetamin und 3,4-Methyldioxyamphetamine (Ecstasywirkstoffe), Cocain(-metabolite), Opiate) Gegenstand der täglichen Arbeit in entsprechenden Laboren [7]. Analysen auf Arzneimittel oder gar ein ganzes Arzneimittelscreening werden dagegen aber immer noch vergleichsweise selten in Auftrag gegeben.

Durch die Polizei erfolgen allenfalls bei Unfällen einigermmaßen regelhaft Blutentnahmen inkl. einer Beauftragung auch zur Untersuchung auf Arzneimittelwirkstoffe. Bei allgemeinen Verkehrskontrollen erfolgt nach wie vor selbst bei festgestellten psychophysischen Leistungsdefiziten häufig nur ein Alkoholttest vor Ort und bei positivem Vortest eine forensisch gesicherte Alkoholbestimmung. Ansonsten gilt die Aufmerksamkeit noch den oben angeführten illegalen Drogen, die im § 24a Abs. 2 StVG gelistet sind. Einem möglichen Medikamenteneinfluss wird häufig erst dann nachgegangen, wenn der Fahrzeugführer selbst eine entsprechende Angabe gemacht hat oder Medikamentenpackungen bei ihm aufgefunden wurden. Zusätzlich gibt es weitere Defizite bzgl. der Beauftragung und Durchführung forensisch-toxikologischer Blut-/Serumanalysen. So gibt es u. a. auch bedingt durch Ausschreibungen von Laborleistungen große regionale Unterschiede im Analysenumfang. Mancherorts wird nur die Analyse auf eine Substanzklasse in Auftrag gegeben, die evtl. bei einem polizeilichen Vortest auf der Straße positiv getestet wurde. Außer Acht gelassen wird dabei, dass diese Vortests auf Urin- oder Speichelbasis nach wie vor ganz erhebliche Anwendungsdefizite aufweisen und neben falsch-positive auch sehr viele falsch-negative Befunde erhalten werden [8]. Bestätigt man im Labor nur eine Substanz, gehen u. U. wichtige Informationen bzgl. eines Beikonsums verloren, die gerade auch für Straßenverkehrsbehörden von großer Bedeutung sein können. Zudem wird durch die polizeilichen Vortests nur auf eine sehr begrenzte Zahl von Substanzen getestet, was gerade bei der Feststellung von psychophysischen Leistungsdefiziten problematisch ist. Diese müssen in einem späteren Gerichtsverfahren ggf. durch einen forensisch-toxikologischen Sachverständigen diskutiert werden, wobei dann doch auch mögliche Interaktionen bei gleichzeitiger Aufnahme verschiedener Substanzen zu berücksichtigen sind. Bei nicht vorhandenen psychophysischen Leistungsdefiziten kann auch aus forensisch-toxikologischer Sicht ohne Weiteres eine Beschränkung auf die Substanzklassen gem. § 24a Abs. 2 StVG gerechtfertigt sein. Aber leider erfolgt auch bei der Überprüfung einer möglichen relativen Fahrunsicherheit gem. §§ 315c/316 StGB in der Praxis häufig nur eine eingeschränkte Beauftragung auf die im § 24a Abs. 2 StVG gelisteten Substanzen, wobei dann evtl. noch zusätzlich auf Methadon, Benzodiazepine und tricyclische Antidepressiva getestet werden soll. Eine solche althergebrachte Vorgehensweise ist wohl darauf begründet, dass es schon seit Jahren auch für diese drei weiteren Parameter automatenbasierte Immunoassays in fo-

rensisch-toxikologischen Laboren gibt. Sinnvoll ist eine derartige Erweiterung und damit auch Beschränkung auf weitere Mittel nicht, wurden doch die tricyclischen Antidepressiva durch modernere Wirkstoffe ersetzt und ebenso im großen Umfang die Benzodiazepine durch moderne Hypnotika wie Zopiclon oder Zolpidem mit enormen Verschreibungszahlen. Aber weder auf die neueren Vertreter aus der Reihe der Antidepressiva noch auf diese sog. Z-Substanzen schlagen die Immunoassays an, bzw. wird bei nicht vorliegendem Auftrag gar nicht auf sie getestet. Weitere relevante Arzneimittelgruppen wie Neuroleptika etc. bleiben ganz außen vor.

Nur sehr selten kommt es zur Beauftragung eines umfangreicheren Medikamentenscreenings, wobei dann grundsätzlich noch zu beachten ist, ob das ausführende Labor aufgrund eines Kostendruckes evtl. nur über ein eingeschränktes Analysenspektrum verfügt. Experten sind sicher, dass Fälle einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Medikamenteneinfluss nur bedingt aufgeklärt werden und man von einer hohen Dunkelziffer auszugehen hat.

Im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik haben sich bei den Fragestellungen Alkohol bzw. Drogen klassische Laboranalysen auf Ethylglucuronid und ein polytoxikologisches Screening auf die gängigsten Suchtstoffe gem. den „CTU-Kriterien“ [9] etabliert. Seit einiger Zeit erfolgen aufgrund einer Sensibilisierung aller Beteiligten vermehrt auch zusätzliche Beauftragungen auf die sogenannten Neuen Psychoaktiven Substanzen ((NPS), d. h. auf synthetische Cannabinoide („Spice“) oder „Badesalz-Drogen“ (neue synthetische Stimulanzien aus verschiedenen Substanzgruppen)) [10,11]. Auch bei anlassbezogenen Blutanalysen, die durch die Polizei bei Verdacht der Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss zentral wirksamer Mittel beauftragt werden, finden sich immer häufiger solche auf die NPS [12,13].

Wie bereits in Teil I (BA 2016, 289) beschrieben, kann eine Beurteilung eines möglicherweise grundsätzlich bestehenden Risikos durch eine Dauerbehandlung mit Arzneimitteln nur einzelfallorientiert erfolgen [4].

Dabei können Laboranalysen zu der äußerst wichtigen Überprüfung der Compliance, genauer gesagt der Medikations-Compliance, beitragen. Eine solche Medikations-Compliance wird zwar mehr oder weniger regelhaft z. B. im Rahmen einer Opioid-Substitution über Urinkontrollen zum Ausschluss eines Beikonsums anderer zentral wirksamer Mittel überprüft, ansonsten wird sich i. d. R. häufig auf Selbstangaben beschränkt.

3. Moderne Labormöglichkeiten

Dabei existieren mittlerweile moderne laborchemische Möglichkeiten zur Überprüfung einer Medikations-Compliance. Für solche Fragestellungen gibt es keine verbindlichen Richtlinien und auch aus forensisch-toxikologischer Sicht sollte eine Analysenstrategie nicht zuletzt im Hinblick auf eine Kosten-Nutzen-Analyse auf den konkreten Einzelfall abgestimmt sein. Dieselben Analysestrategien sind bedingt auch bei Verdacht auf eine akute Teilnahme am Straßenverkehr unter Arzneimitteleinfluss einsetzbar, worauf an entsprechenden Stellen eingegangen wird.

Folgende Strategien sind vorstellbar:

3.1 Quantitative Bestimmung von Wirkstoffgehalten eines bestimmten Arzneimittelwirkstoffes im Blut/Serum

Blut bzw. daraus gewonnenes Serum ist das Untersuchungsmaterial der Wahl bei der Frage nach der akuten Beeinträchtigung durch zentral wirksame Mittel, denn im Blut sind in der Regel die psychotropen Wirkstoffe selbst nachweisbar. Über das Blut erfolgt die Anflutung an entsprechende Rezeptoren z. B. im Gehirn und die Bestimmung der Substanzkonzentration im Blut/Serum erlaubt somit eine Aussage über den Grad einer möglichen Beeinflussung. Insofern sind Blut-/Serumanalysen der Gold-Standard bei Verdacht auf akute Arzneimittelbeeinträchtigung. Eine quantitative Bestimmung im Blut/Serum ermöglicht zum einen eine Aussage über den Grad der aktuellen Beeinträchtigung aufgrund der Höhe der ermittelten Konzentration, wengleich es keine Grenzwerte für Arzneimittelwirkstoffe im Verkehrs(straf)recht gibt. Festgestellte psychophysische Leistungsdefizite lassen sich aber umso mehr plausibel auf eine Medikamenteneinnahme zurückführen, umso höher die festgestellte Wirkstoffkonzentration ist, da dann vermehrt auch unerwünschte Arzneimittelnebenwirkungen zu erwarten sind.

Anhand der ermittelten Konzentrationen kann grob eine Einteilung in subtherapeutisch – therapeutisch – toxisch – komatös/fatal anhand von Literaturdaten erfolgen [14,15]. Hierbei ist jedoch immer zu berücksichtigen, dass solche Daten in der Regel mit den unterschiedlichsten analytischen Analyseverfahren sowie oftmals an jungen gesunden Probanden im Rahmen von Arzneimittelstudien erhoben wurden. Daher stellt sich immer die Frage nach der Übertragbarkeit auf den Einzelfall, bei dem ggf. Faktoren zu berücksichtigen sind wie Alter, Geschlecht, Gewicht (BMI), Co-Medikation, Polymorphismen etc. Ferner spielt es eine Rolle, wie viel Zeit zwischen letzter Medikamentenaufnahme und Probennahme liegt. Ein weiterer Vorteil von Blut-/Serumbefunden liegt darin, dass sie evtl. sogar als Ausgangspunkt für pharmakokinetische Berechnungen zur Überprüfung des Einnahmeverhaltens möglich herangezogen werden können. Andererseits ist das Nachweisfenster im Blut/Serum im Vergleich zu anderen Matrices vergleichsweise kurz, d. h. man überblickt bei vielen Substanzen nur einen oder wenige Tage. Nach missbräuchlicher Überdosierung reichen bei den meisten Arzneimittelwirkstoffen entsprechend wenige Tage, um wieder in therapeutische Konzentrationsbereiche zu gelangen. Liegen ermittelte Wirkstoffkonzentrationen bei solchen Überprüfungen jedoch deutlich oberhalb von therapeutischen Konzentrationsbereichen, kann das als Hinweis für eine missbräuchliche Einnahme dienen.

3.2 Umfassendes Screening einer Blut-/Serumprobe mit quantitativer Bestimmung von identifizierten Wirkstoffen

Bei einem solchen Screening wird zusätzlich zu Punkt 1 ein (ggf. zuvor nicht bekannter) Beikonsum weiterer Mittel aufgedeckt, mit gleichzeitiger Möglichkeit der Interpretation von Wirkstoffkonzentrationen. Bzgl. nötiger Vorsicht bei der Interpretation und der Berücksichtigung kurzer Nachweisfenster gelten die obigen Ausführungen.

In Tabelle 2 sind Arzneimittelwirkstoffe gelistet, die Berücksichtigung finden sollten (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).

Cannabinoide	Delta-9-Tetrahydrocannabinol, 11-Hydroxy- Delta-9-Tetrahydrocannabinol, Delta-9-Tetrahydrocannabinol-9-carbonsäure
Cocain-Gruppe	Cocain, Benzoylcegonin, Ecgoninmethylester, Cocaethylen
Amphetamin-Gruppe und (Psychostimulantien)	Amphetamin, Methamphetamin, MDA, MDMA, MDEA; Amfepramon, Benzylpiperazin, Clobenzorex, Ephedrin, Methylphenidat, Norephedrin, PMA, Ritalinsäure
Opioid-Gruppe	Morphin, Codein, Dihydrocodein, Methadon, EDDP, Tramadol, Nor-Tramadol, o-desmethyltramadol („Krypton“), Tilidin, Nortilidin, Fentanyl, Nor-Fentanyl, Alfentanil, Dextromethorphan, Dextropropoxyphen, 6-Acetylmorphin, Heroin, Hydromorphon, Oxycodon, Pentazocin, Pethidin, Piritramid, Remifentanil, Sufentanil, Tapentadol
Benzodiazepine	Alprazolam, Hydroxalprazolam, Bromazepam, Hydroxybromazepam, Clonazepam, 7-Aminoclonazepam, Diazepam, Nordazepam, Oxazepam, Temazepam, Flunitrazepam, Norflunitrazepam, 7-Aminoflunitrazepam, Lorazepam, Midazolam, Hydroxymidazolam, Brotizolam, Clobazam, Flurazepam, Desalkyl-Flurazepam, Lormetazepam, Medazepam, Nitrazepam, Phenazepam, Tetrazepam, Triazolam
Weitere Hypnotika und sedative Antihistaminika	Zaleplon, Zolpidem, Zopiclon, Diphenhydramin, Doxylamin, Clomethiazol, Hydroxyzin, Sildenafil, Tadalafil
Weitere Psychopharmaka und Neuroleptika	Amitriptylin, Nortriptylin, Citalopram, Doxepin, Nordoxepin, Fluoxetin, Mirtazapin, Moclobemid, Paroxetin, Quetiapin, Sertralin, Trazodon, Venlafaxin, Norvenlafaxin, Agomelatin, Bupropion, Clomipramin, Nor-Clomipramin, Desipramin, Dothiepin, Duloxetine, Fluvoxamin, Imipramin, Maprotilin, Mianserin, Opipramol, Reboxetin, Trimipramin, Amisulprid, Aripiprazol, Benperidol, Chlorpromazin, Chlorprothixen, Clotiapin, Clozapin, Flupenthixol, Fluphenazin, Fluspirilen, Haloperidol, Levomepromazin, Melperon, Olanzapin, Perazin, Pipamperon, Promazin, Promethazin, Prothipendyl, Risperidon, HO-Risperidon, Sulpirid, Thioridazin, Ziprasidon, Zotepin, Zuclophenixol
Antiepileptika, Lokalanästhetika	Gabapentin, Pregabalin, Levetiracetam, Lidocain
Beta-Blocker	Acebutolol, Alprenolol, Amlodipin, Atenolol, Betaxolol, Bisoprolol, Bunitrolol, Bupranolol, Carteolol, Carvedilol, Celiprolol, Clonidin, Labetalol, Mepindolol, Metoprolol, Nadolol, Oxprenolol, Penbutolol, Pindolol, Propranolol, Sotalol, Timolol, Verapamil
Barbiturate	Amobarbital, Pentobarbital, Phenobarbital, Seccobarbital, Thio-pental, Butalbital, Brallobarbital, Cyclobarbital, Vinylbital
N-opioide Analgetika	Diclofenac, Flupirtin, 4-MAA, Paracetamol

Tab. 2: Beispiel für ein umfangreiches (quantitatives) Blutscreening ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Aus forensisch-toxikologischer Sicht ist ein solches umfassendes Screening einer Einzelanalyse auf einen bestimmten Wirkstoff grundsätzlich vorzuziehen, da erheblich mehr Informationen erhalten werden. Aufgrund der modernen Analysetechniken sind solche umfassenden Screeningverfahren heute auch nicht mehr aufwendig und weniger kostenin-

tensiv, als anscheinend befürchtet wird. Für Screeningverfahren setzt man das Verfahren der Gaschromatographie/Massenspektrometrie [16,17] oder der Hochleistungsflüssigkeitschromatographie/Massenspektrometrie [18,19] ein. Immer mehr Bedeutung und auch von uns favorisiert werden Screeningverfahren mit hochauflösender Massenspektrometrie, die sich auch ganz besonders für Analysen auf NPS eignen [20-22]. Nach wie vor ist zu unterscheiden zwischen sog. Multi-Target-Analysen, bei denen gezielt auf eine bestimmte Anzahl von Substanzen getestet wird (z. B. „nur“ 40 Psychopharmaka), und umfassenderen Screeningverfahren, bei denen man i. d. R. auf Spektrenbibliotheken zum Abgleich erhaltener Befunde zurückgreift [23,24].

3.3 Umfassendes qualitatives Screening einer Urinprobe

Die Aufnahme von verkehrsmedizinisch relevanten Arzneimitteln ist prinzipiell auch durch Analyse einer Urinprobe zu belegen. Die Nachweisbarkeitsdauer für Wirkstoffe bzw. deren Stoffwechselprodukte ist gegenüber Blut/Serum deutlich verlängert. Sie hängt natürlich auch von der aufgenommenen Dosis bzw. Entleerungsfrequenz der Harnblase sowie von der Empfindlichkeit der verwendeten Analyseverfahren und der vom Labor vorgegebenen Entscheidungsgrenze (Cut-off-Wert) bzw. Nachweisgrenze des Analyseverfahrens ab.

Die Urinanalyse eignet sich zur Überprüfung einer Einnahme eines bekannten Arzneimittels und einer möglicherweise unbekanntes Co-Medikation (Stichwort „Ärzte-Hopping“) mit einem Nachweisfenster von einem bis mehreren Tagen. Allerdings ist keine Beurteilung von Konzentrationen möglich, d. h. es kann nicht zwischen therapeutisch und deutlich übertherapeutisch unterschieden werden. Man erhält nur eine qualitative Ja/Nein-Aussage. Zur Analytik gelten die Ausführungen von 3.2.

3.4 Umfassendes (semi-)quantitatives Screening einer Haarprobe

Besondere Bedeutung hat in den letzten Jahren die Haaranalytik auf inkorporierte Fremdstoffe, insbesondere auf Drogen, aber auch auf das Alkoholabbauprodukt Ethylglucuronid (EtG) gewonnen, wobei folgende Fragestellungen im Vordergrund stehen:

- *Feststellung von Ausmaß und Dauer eines missbräuchlichen Konsums von Drogen bzw. Exposition gegenüber Fremdstoffen;*
- *Nachweis einer Abstinenz z. B. zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis.*

Durch Ingestion, Inhalation oder Injektion aufgenommene Fremdstoffe gelangen über die Haarfollikel umgebenden Blutkapillaren während der anagenen Wachstumsphase in die Haarwurzel und werden bei der Haarentstehung eingelagert. Weitere Inkorporationsmöglichkeiten liegen in einer direkten Aufnahme in das keratinisierte Haar über den Kontakt mit (drogenhaltigem) Emulsionsfilm (Schweiß, Sebum) auf der Haaroberfläche oder über den Kontakt mit „drogenhaltigen“ Stäuben oder Gasen. Andererseits kann es durch Haarbehandlungen wie Tönen, Bleichen oder Dauerwelle auch zu einer Verringerung von Substanzkonzentration in den Haaren kommen. Aufgrund vieler Besonderheiten gehören die Haaranalytik und insbesondere die Interpretation von Haarbefunden in die Hände erfahrener Sachverständiger. Bei der Interpretation gefundener Wirkstoffmengen sind zum Ausschluss falsch-positiver Befunde einerseits u. U. die Konzentration in der Waschflüssigkeit und andererseits der Nachweis von Metaboliten, die nicht gleichzeitig Zerfalls- oder Hydrolyseprodukte sind, für den Beleg einer Körperpassage heranzuziehen. Das Nachweisfenster zur retrospektiven Einschätzung der Konsumdauer ist abhängig von

der Haarlänge; bei einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1 cm pro Monat kann unter Umständen bei entsprechender Haarlänge auch das Konsumverhalten über einen längeren Zeitraum durch segmentale Analyse der Haare verfolgt werden.

Aber nicht nur die gängigen illegalen Drogen und das EtG sind in Haaren nachweisbar, vielmehr kann retrospektiv in Abhängigkeit von der Haarlänge auch bei verschiedensten Arzneimittelwirkstoffen das durchschnittliche Einnahmeverhalten über Monate hinweg überprüft werden. In der Regel werden dazu Multi-Target-Analysen auf verkehrsmedizinisch relevante Substanzen durchgeführt (Tab. 3).

Cannabinoide	Tetrahydrocannabinol (THC), ggf. THC-Carbonsäure (THC-COOH)
Cocain-Gruppe	Anhydroecgoninmethylester, Cocain, Benzoyllecgonin, Nor-Cocain, Cocaethylen, Ecgoninmethylester
Opiat Gruppe	Diacetylmorphin (Heroin), 6-Monoacetylmorphin (MAM), Morphin, Codein, Dihydrocodein
andere Opiode und Analgetika	Alfentanil, Buprenorphin, Norbuprenorphin, Dextromethorphan, Dextropropoxyphen, Etomidat, Fentanyl, Flupirtin, Gabapentin, Hydrocodon, Hydromorphon, Ketamin, Norketamin, Methadon, EDDP, Noscamin, Oxycodon, Oxymorphon, Pentazocin, Pethidin, Piritramid, Pregabalin, Remifentanil, Sufentanil, Tapentadol, Tilidin, Nortilidin, Tramadol, Nortramadol
Amphetamine	Amphetamin, Methamphetamin, Methylenedioxyethylamphetamin (MDMA), Methylenedioxyethylamphetamin (MDE), Methylenedioxyamphetamin (MDA), Mephedron, MDPV
Benzodiazepine	Alprazolam, Bromazepam, Brotizolam, Clobazam, Norclobazam, Clonazepam, Diazepam, Flunitrazepam, 7-Amino-Flunitrazepam, Flurazepam, Desalkylflurazepam, Lorazepam, Lormetazepam, Medazepam, Midazolam, Nitrazepam, Nordazepam, Oxazepam, Phenazepam, Temazepam, Tetrazepam, Triazolam
sonstige Hypnotika	Diphenhydramin, Doxylamin, Zaleplon, Zolpidem, Zopiclon
Antidepressiva	Amitriptylin, Citalopram, Clomipramin, Desipramin, Dothiepin, Doxepin, Duloxetin, Fluoxetin, Fluvoxamin, Imipramin, Maprotin, Mirtazapin, Mianserin, Moclobemid, Nortriptylin, Opipramol, Paroxetin, Reboxetin, Sertralin, Trazodon, Trimipramin, Venlafaxin, Viloxazin
Neuroleptika	Acepromazin, Amisulprid, Aripiprazol, Benperidol, Chlorpromazin, Chlorprothixen, Clotiapin, Clozapin, Flupenthixol, Fluphenazin, Haloperidol, Levomepromazin, Melperon, Perazin, Pipamperon, Promazin, Promethazin, Prothipendyl, Quetiapin, Risperidon, Sulpirid, Tiaprid, Thioridazin, Ziprasidon, Zotepin, Zuclopendixol
Halluzinogene	LSD, Psilocin
Sonstige	Atropin, Biperiden, Scopolamin, Carbamazepin, Clomethiazol, Clonidin, Levetiracetam, Methylphenidat, Ritalinsäure, Modafinil, Naloxon, Naltrexon, Primidon

Tab. 3: Umfang für ein Routinescreening bei Haaranalysen im FTC München.

Dadurch kann wiederum nicht nur die Einnahme einer bestimmten Substanz überprüft werden, zusätzlich erhält man auch Informationen über einen möglicherweise auch nur seltenen Beikonsum. Zunächst wird qualitativ ein Nachweis einer Substanz erbracht. Ermittelte Wirkstoffkonzentrationen erlauben auf Grundlage von laboreigenen Statistiken Rückschlüsse auf das Einnahmeverhalten. Im FTC München können z. B. derzeit 139 Substanzen routinemäßig in Haarproben bestimmt werden und anhand einer fortlaufend geführten Statistik zu jedem Wirkstoff, der positiv getestet wird, kann auf Grundlage der ermittelten Konzentration eine grobe Einschätzung des Einnahmeverhaltens vorgenommen werden (Abb. 1).

Statistik des FTC München										
Pipamperon	cut-off	5 %	10 %	25 %	50 % Median	75 %	90 %	95 %	Maximum	Anzahl
	0	0,005	0,0057	0,0225	0,115	0,41	1,29	1,955	3,6	28
Piritramid	cut-off	5 %	10 %	25 %	50 % Median	75 %	90 %	95 %	Maximum	Anzahl
	0	0,007	0,0097	0,0125	0,035	0,21	1,002	1,0915	1,4	30
Pregabalin	cut-off	5 %	10 %	25 %	50 % Median	75 %	90 %	95 %	Maximum	Anzahl
	0	0,03765	0,0504	0,074	0,19	0,68375	1,09	1,1	1,37	22
Promazin	cut-off	5 %	10 %	25 %	50 % Median	75 %	90 %	95 %	Maximum	Anzahl
	0	0,00575	0,0085	0,03075	0,0785	0,4025	0,91	1,325	2,0	35

Einordnung aufgrund der Statistik / eigener Erfahrung

Pipamperon wird als Neuroleptikum z. B. in dem Fertigarzneimittel Dipiperon (D, CH) als leichtes Schlafmittel eingesetzt bei älteren Menschen auch als Beruhigungsmittel. Da keine kontrollierten Studien zum Zusammenhang zwischen der Aufnahme des Medikaments und der Konzentration im Haar vorliegen, kann die Aufnahmemenge nur aus der Erfahrung mit anderen positiven Fällen abgeschätzt werden. Im Vergleich dazu liegen die hier gefundenen Konzentrationen im unteren 25 %- / unterdurchschnittlichen / mittleren / überdurchschnittlichen / oben 25 %- Bereich.

Interpretation

Auch in einem Verleich mit Struktur ähnlichen Substanzen liegt die Konzentration in einem für die gelegentliche, u. U. auch einmalige / gelegentliche / häufigere / regelmäßige aber nicht unbedingt tägliche / regelmäßige, tagliche oder fast tägliche Aufnahme typischen Bereich.

Abb. 1: Im FTC München wird Statistik über positive Haarbefunde auf Medikamente geführt. Dies ermöglicht die grobe Einordnung eines Befundes im Vergleich zu anderen positiven Fällen und eine weiterführende Interpretation.

3.5 Substitutionspatienten

Von großer verkehrsmedizinischer Relevanz ist das zur Substitutionsbehandlung Opiat-abhängiger zugelassene Methadon oder auch das Buprenorphin. In der überwiegenden Anzahl experimenteller Studien, in denen Methadonkonsumenten im Straßenverkehr bzw. deren verkehrsrelevante psychophysische Leistungsfähigkeit bei langzeitiger Methadon-einnahme untersucht wurden, konnten keine bedeutsamen Unterschiede zwischen Methadonsubstituierten und methadonfreien Kontrollpersonen nachgewiesen werden. Insofern kann eine Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Methadon durchaus gerechtfertigt sein, solange die betroffenen Verkehrsteilnehmer ihre damit verbundene Sorgfaltspflicht beachten. Als kritisch ist die Phase der Einstellung auf das Substitutionsmittel

zu betrachten. Äußerst problematisch ist grundsätzlich immer ein zusätzlicher Konsum weiterer psychotroper Substanzen, wie illegaler Betäubungsmittel, Alkohol oder Benzodiazepine. Ein solcher Beikonsum scheint nach einigen Studien regelhaft vorzuliegen [25], was wiederum auch bei der Überprüfung der akuten Fahrsicherheit zu beachten ist. In den »Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrereignung« wird ausgeführt:

„Bei i. v.-Drogenabhängigen kann unter bestimmten Bedingungen eine Substitutionsbehandlung mit Methadon indiziert sein. Wer als Heroinabhängiger mit Methadon substituiert wird, ist im Hinblick auf eine hinreichende Anpassungs- und Leistungsfähigkeit in der Regel nicht geeignet, ein Kraftfahrzeug zu führen. Nur in seltenen Ausnahmefällen ist eine positive Beurteilung möglich, wenn besondere Umstände dies im Einzelfall rechtfertigen. Hierzu gehört unter anderem eine mehr als einjährige Methadonsubstitution, eine psychosoziale stabile Integration, die Freiheit von Beigebrauch anderer psychoaktiver Substanzen, inkl. Alkohol, seit mindestens einem Jahr, nachgewiesen durch geeignete, regelmäßige, zufällige Kontrollen (z.B. Urin, Haar) während der Therapie, der Nachweis für Eigenverantwortung und Therapie-Compliance sowie das Fehlen einer Störung der Gesamtpersönlichkeit. (...) In die Begutachtung des Einzelfalles ist das Urteil der behandelnden Ärzte einzu beziehen. (...)“

Eine wirkliche Überprüfung scheitert an der durchaus nachvollziehbaren Tatsache, dass keine Meldepflicht von Substitutionspatienten gegenüber den Fahrerlaubnisbehörden besteht. Nur in den Fällen, in denen jemand auffällig geworden ist, kommt es in der Folge zu einem Verwaltungsakt. Aus sachverständiger Sicht können später aus der Zeit der Behandlung beigebrachte Analysebefunde (oftmals sogar nur Streifenfeste) i. d. R. nicht verwertet werden, da die CTU-Kriterien gem. den Beurteilungskriterien nicht eingehalten worden sind (unvorhersehbare Kontrollen und insbesondere forensisch-toxikologische Analyse auf alle relevanten Parameter mit der geforderten Sensitivität).

Sollte auf absehbare Zeit auch die Fahreignung von Patienten aus ärztlich kontrollierten Heroinvergabeprojekten zur Diskussion stehen, wäre auf jeden Fall auch der Beikonsum von Straßenheroin neben dem verabreichten synthetischen Heroin zu überprüfen. Dies kann ebenfalls über Urinkontrollen [26] oder Haaranalysen [27, 28] erfolgen, bei denen nicht nur gezielt auf Heroin bzw. seine Metabolite (6-Monoacetylmorphin, Morphin inkl. der Morphinglucuronide) getestet wird, sondern zusätzlich auf sog. Straßenheroinmarker, wie Codein bzw. insbesondere Acetylcodein oder weitere Begleitalkaloide aus der Mohnpflanze.

3.6 Medizinisch verordnete Cannabinoide

Bei den medizinisch verordneten Cannabinoiden (vgl. [4]) sind zunächst Mittel anzuführen, die mittels Betäubungsmittelrezept zur oralen Anwendung verordnet werden können, wie Dronabinol, Nabilon (synthetisches THC-Analogon) in Kapsel- bzw. Tablettenform oder in öliger Suspension sowie oder Sativex als Spray zur Anwendung in der Mundhöhle. Zudem kann es nach Erteilung einer von einem Patienten beantragten Ausnahmeerlaubnis durch das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) zu einer Anwendung von Cannabis-Extrakten oder von Cannabisblüten kommen, die in der Regel wie über einen „normalen“ Joint in Form einer Tabak-Cannabis-Mischung inhalativ aufgenommen werden.

Bei letzterer Aufnahmeart erhält man bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen naturgemäß ähnliche Analysebefunde in Blut/Serum, Urin und Haaren, wie bei Cannabis-konsumenten außerhalb des Medizinalbereiches; eine Differenzierung ist analytisch nicht möglich.

Bei Anwendung von Dronabinol, der am häufigsten vorkommenden Darreichungsform, oder Sativex sind ebenfalls keine beweissicheren Unterscheidungen bei Analyse einer

Blut-/Serumprobe bzw. von Urin zu erwarten. Ggf. wären aus toxikologischer Sicht im Serum niedrigere THC-Konzentrationen bei einer reinen medizinischen Anwendung zu erwarten als bei Konsum einer Rauschdosis. Dazu liegt aber noch wenig Datenmaterial vor und bei moderaten bzw. niedrigeren THC-Konzentrationen wäre eine Unterscheidung generell nicht möglich. Bei Anwendung dieser Mittel ist aber die forensisch-toxikologische Haaranalyse geeignet, um einen möglichen Beikonsum von zusätzlich erworbenen Cannabisprodukten, die über einen Joint konsumiert wurden, zu überprüfen. Als Marker dient die Delta-9-Tetrahydrocannabinolsäure A (THCA-A), der nicht psychoaktive biochemische Precursor des Cannabishauptwirkstoffes Delta-9-Tetrahydrocannabinol (THC) in Pflanzenmaterial. Erst bei Erhitzen, d. h. beim Rauchen eines Joint oder Backen von Hanfgebäck, wird THCA-A decarboxyliert zu dem eigentlichen Wirkstoff THC. In wissenschaftlichen Studien konnte belegt werden, dass THCA-A weder über den Blutkreislauf noch via Sebum oder Schweiß in Haare eingelagert wird [29-31]. Zudem gibt es deutliche Hinweise darauf, dass bei Cannabiskonsumenten auch THC selbst nur vernachlässigbar über das Blut bzw. Sebum und Schweiß in Haare gelangt, sondern vielmehr über den sog. Seitenstrom beim Rauchvorgang. Selbstverständlich kann auch der bloße Umgang mit Cannabisprodukten zu positiven Haarbefunden auf THC oder THCA-A führen bzw. zeigte sich, dass THCA-A quasi nur durch ein Handling von Cannabisprodukten (z. B. Zubereitung eines Joint und Übertragen über die Hände in die Haare) in die Haare gelangt. Das heißt aber auch, dass bei alleiniger oraler Aufnahme kein bis wenig THC in Haaren zu erwarten ist und tatsächlich konnte nach Aufnahme medizinischer Dosen von Dronabinol (2,5 mg dreimal täglich über 30 Tage) kein THC in Haaren festgestellt werden [32]. Somit wäre also ggf. bei entsprechenden Patienten, die keinen weiteren Umgang mit Cannabisprodukten pflegen, kein THC bei Haaranalysen zu erwarten. Auf jeden Fall gegen eine alleinige Dronabinol-Einnahme spricht aber ein zusätzlich positiver Haarbefund auf THCA-A, der einen Beikonsum oder zumindest weiteren Umgang mit Cannabis somit beweist (Abb. 2).

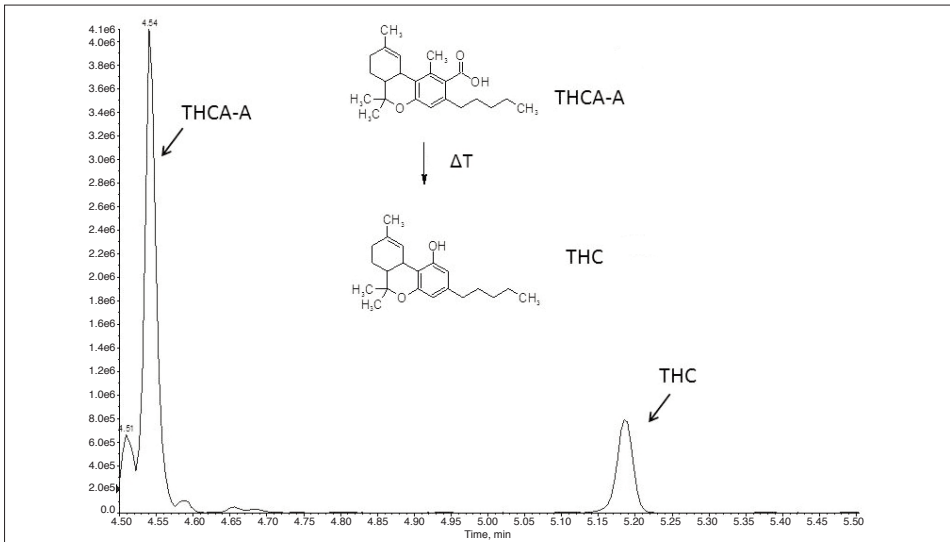


Abb. 2: Nachweis von THCA-A und THC in einer Haarprobe eines Patienten unter Dronabinol-Therapie. Der Nachweis gerade von THCA-A belegt einen Konsum bzw. einen Umgang mit Cannabis zusätzlich zur Medikation. Erst aus dem Precursor THCA-A aus der Cannabispflanze entsteht bei Erhitzen der Wirkstoff THC.

In den letzten 2 Monaten hatten wir alleine 6 Fälle von angezeigten Dronabinol-Einnahmen zu überprüfen, in 5 davon wurde der Nachweis THCA-A in Haaren erbracht und somit ein Beikonsum von oder zumindest der Umgang mit Haschisch oder Marihuana bewiesen. Diesbezüglich kann eine allein medizinisch indizierte Einnahme also überprüft werden.

Zusammenfassung

Moderne laborchemische Methoden erlauben heute ohne Weiteres eine Überprüfung von Arzneimitteleinnahmen. Umfassende Screeningverfahren sind gezielten Untersuchungen auf ausgewählte Substanzen vorzuziehen, um möglichen Beikonsum zu überprüfen. Bei quantitativen Blut-/Serumanalysen können im Gegensatz zu rein qualitativ anzulegenden Urinalysen auch Aussagen zum Einnahmeverhalten getroffen werden. Durch das Mittel der Haaranalyse kann retrospektiv ein längerer Zeitraum überprüft werden; bei quantitativen Bestimmungen können ebenfalls zumindest bedingt Aussagen zum Einnahmeverhalten getroffen werden. Die Haaranalyse ist auch geeignet zur Überprüfung eines möglichen Beikonsums von Haschisch/Marihuana bei ärztlicher Verordnung von Dronabinol oder Sativex.

Schlüsselwörter

Medikamente – relative Fahrunsicherheit – Fahreignung – Laboranalytik – Cannabis – Haare

Summary

Today modern analytical procedures readily allow for the examination of medication previously taken. Comprehensive screening methods are preferable to targeted screenings on selected substances in order to check possible co-consumption. In contrast to qualitative urine analyses, quantitative blood / serum analyses can be performed to gather information about consumption behavior. By means of hair analysis a longer window of detection is given for a retrospective check. Quantitative results can be used for statements about consumption behavior. Hair analysis is also useful for checking possible co-consumption or at least the additional handling of hashish / marijuana during a medical prescription of Dronabinol or Sativex.

Keywords

medication – fitness to drive – driving ability – laboratory analyses – cannabis – hair

Literatur

- [1] F. Mußhoff, B. Madea (2006) Fahrunsicherheit durch Drogen und Medikamente Teil II: Rechtliche Grundlage und Informationen zu Medikamenten. Rechtsmedizin 16: 179–193.
- [2] B. Madea, F. Mußhoff, G. Berghaus (2012) Verkehrsmedizin – Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion. 2. Aufl. Deutscher Ärzteverlag, Köln.
- [3] F. Musshoff, C. Hess, B. Madea B (2015) Verkehrsmedizin – Medikamente. In: Madea (Hrsg.) Rechtsmedizin – Befunderhebung, Rekonstruktion, Begutachtung, Springer-Verlag Berlin, Heidelberg, pp. 745.
- [4] M. Graw, F. Musshoff (2016) THC als Arzneimittel – Frage nach Fahrsicherheit und der Fahreignung. Blutalkohol 2016, 289.
- [5] N. Gräcmann, M. Albrecht (2014) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – Gültig ab 1. Mai 2014. BASt-Bericht M 115.
- [6] S. Löhr-Schwaab (2003) Dauerbehandlung mit Arzneimitteln. In: W. Schubert, W. Schneider, W. Eisenmenger, E. Stephan (Hrsg.) Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – Kommentar. Kirschbaum Verlag, Bonn, pp.125.
- [7] F. Musshoff (2014) Alkohol, Drogen und Medikamente im Straßenverkehr – Aufgaben für ein forensisch-toxikologisches Labor. ZVS 60: 185–195.
- [8] F. Musshoff, E. Große Hokamp, B. Madea (2014) Performance evaluation of on-site oral fluid drug screening devices in normal police procedure in Germany. Forensic Sci. Int. 238: 120–124.

- [9] W. Schubert, V. Dittmann, J. Brenner-Hartmann (Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM)) (2013) Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien. 3. Aufl., Kirschbaum Verlag, Bonn.
- [10] V. Auwärter, S. Kneisel, M. Hutter, A. Thierauf (2012) Synthetische Cannabinoide -Forensische Relevanz und Interpretation analytischer Befunde. *Rechtsmedizin* 22(4): 259–271.
- [11] C. Hess, A. Maas, B. Madea (2014) „Legal highs“ – Chemie, Pharmakologie, Toxikologie und forensische Bedeutung. *Rechtsmedizin* 2014/4: 291–305.
- [12] F. Musshoff, B. Madea, G. Kernbach-Wighton, W. Bicker, S. Kneisel, M. Hutter, V. Auwärter (2014) Driving under the influence of synthetic cannabinoids („Spice“): a case series. *Int J Legal Med.* 128(1): 59–64.
- [13] A. Maas, C. Wippich, B. Madea, C. Hess (2015) Driving under the influence of synthetic phenethylamines: a case series. *Int. J. Legal Med.* 129(5): 997–1003.
- [14] M. Schulz, S. Iwersen-Bergmann, H. Andresen, A. Schmoltdt (2012) Therapeutic and toxic blood concentrations of nearly 1.000 drugs and other xenobiotics. *Crit. Care* 16(4): R136.
- [15] C. Hiemke, P. Baumann, N. Bergemann, A. Conca, O. Dietmaier, K. Egberts, M. Fric, M. Gerlach, C. Greiner, G. Gründer, E. Haen, U. Havemann-Reinecke, E. Jaquenoud Sirot, H. Kirchherr, G. Laux, U. C. Lutz, T. Messer, M.J. Müller, B. Pfuhlmann, B. Rambeck, P. Riederer, B. Schoppek, J. Stingl, M. Uhr, S. Ulrich, R. Waschgler, G. Zernig (2011) AGNP Consensus Guidelines for Therapeutic Drug Monitoring in Psychiatry: Update 2011. *Pharmacopsychiatry* 44: 195–235.
- [16] M.R. Meyer, F.T. Peters, H.H. Maurer (2010) Automated Mass Spectral Deconvolution and Identification System for GC-MS Screening for Drugs, Poisons, and Metabolites in Urine. *Clin Chem.* 56(4): 575–584.
- [17] M. Grapp M, H.H. Maurer, H. Desel. (2016) Systematic forensic toxicological analysis by GC-MS in serum using automated mass spectral deconvolution and identification system. *Drug Test Anal.*; im Druck.
- [18] S. Dresen, N. Ferreirós, H. Gnann, R. Zimmermann, W. Weinmann (2010) Detection and identification of 700 drugs by multi-target screening with a 3200 Q TRAP LC-MS/MS system and library searching. *Anal. Bioanal. Chem.* 396(7): 2425–2434.
- [19] D.K. Wissenbach, M.R. Meyer, D. Remane, A.A. Philipp, A.A. Weber, H.H. Maurer (2011) Drugs of abuse screening in urine as part of a metabolite-based LC-MSn screening concept. *Anal. Bioanal. Chem.* 400(10): 3481–3489.
- [20] S. Broecker, S. Herre, B. Wüst, J. Zweigenbaum, F. Pragst (2011) Development and practical application of a library of CID accurate mass spectra of more than 2.,500 toxic compounds for systematic toxicological analysis by LC-QTOF-MS with data-dependent acquisition. *Anal. Bioanal. Chem.* 400(1): 101–117.
- [21] A.T. Roemmelt, A.E. Steuer, M. Poetzsch, T. Kraemer (2014) Liquid chromatography, in combination with a quadrupole time-of-flight instrument (LC QTOF), with sequential window acquisition of all theoretical fragmentation spectra (SWATH) acquisition: systematic studies on its use for screenings in clinical and forensic toxicology and comparison with information-dependent acquisition (IDA). *Anal. Chem.* 86: 11742–11749.
- [22] H. Fels, T. Dame, H. Sachs, F. Musshoff (2015) Development, validation and application of a qualitative LC-QTOF-MS screening method for post-mortem urine samples. *Toxichem Krimtech* 82: 162–167.
- [23] H.H. Maurer, K. Pflieger, A.A. Weber (2011) *Mass Spectral Library of Drugs, Poisons, Pesticides, Pollutants and Their Metabolites*, 4th ed. Wiley.
- [24] S. Dresen, M. Gergov, L. Politi, C. Halter, W. Weinmann (2009) ESI-MS/MS library of 1.253 compounds for application in forensic and clinical toxicology. *Anal. Bioanal. Chem.* 395(8): 2521–2526.
- [25] F. Musshoff, D.W. Lachenmeier, B. Madea (2003) Methadone substitution: medicolegal problems in Germany. *Forensic Sci. Int.* 133(1-2): 118–124.
- [26] F. Musshoff, J. Trafkowski, D. Lichtermann, B. Madea (2010) Comparison of urine results concerning co-consumption of illicit heroin and other drugs in heroin and methadone maintenance programs. *Int. J. Legal Med.* 124(5): 499–503.
- [27] P. Kintz, C. Jamey, V. Cirimele, R. Brenneisen, B. Ludes (1998) Evaluation of acetylcodeine as a specific marker of illicit heroin in human hair. *J. Anal. Toxicol.* 22(6): 425–429.
- [28] F. Musshoff, K. Lachenmeier, D. Lichtermann, B. Madea (2009) Cocaine and opiate concentrations in hair from subjects in a heroin maintenance program in comparison to a methadone substituted group. *Int. J. Legal Med.* 123(5): 363–369.
- [29] V. Auwärter, A. Wohlfarth, J. Traber, D. Thieme, W. Weinmann (2010) Hair analysis for Delta9-tetrahydrocannabinolic acid A – new insights into the mechanism of drug incorporation of cannabinoids into hair. *Forensic Sci. Int.* 196(1-3): 10–13.
- [30] B. Moosmann, N. Roth, V. Auwärter V (2014) Hair analysis for THCA-A, THC and CBN after passive in vivo exposure to marijuana smoke. *Drug Test. Anal.* 6(1-2): 119–125.

- [31] B. Moosmann, N. Roth, V. Auwärter V (2015) Hair analysis for Δ^9 -tetrahydrocannabinolic acid A (THCA-A) and Δ^9 -tetrahydrocannabinol (THC) after handling cannabis plant material. *Drug Test. Anal.*; im Druck.
[32] B. Moosmann, N. Roth, V. Auwärter (2015) Finding cannabinoids in hair does not prove cannabis consumption. *Sci. Rep.* 5: 14906.

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. rer. nat. F. Musshoff
Forensisch Toxikologisches Centrum (FTC) München
Bayerstr. 53
80335 München
Email: f.musshoff@ftc-muenchen.de

The role of the drinking driver in traffic accidents
(THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein
R. F. Crowther, R. P. Shumate, W. B. Ziel, R. Zylman
1974:

Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
(Re-edited by R. F. Borkenstein)

CENTER FOR STUDIES OF LAW IN ACTION
DEPARTMENT OF FORENSIC STUDIES
(formerly Department of Police Administration)

INDIANA UNIVERSITY
BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US \$ 20,-

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG,
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Bonner Institut für Rechts- und Verkehrspsychologie, Bonn¹⁾
Institute for Traffic and Social Analysis, FACTUM OG, Vienna, Austria²⁾

WOLFGANG SCHUBERT¹⁾, CHRISTINE CHALOUPKA-RISSER²⁾

Zur Bewertung von Testsystemen für die Fahreignungsbegutachtung

Evaluation of test systems for the assessment of fitness to drive

Einleitung

Eine Voraussetzung für die amtliche Anerkennung als Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung entsprechend der Anlage 14 (zu § 66 Abs. 2) Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ist, dass die Eignung der eingesetzten psychologischen Testverfahren und -geräte von einer geeigneten unabhängigen Stelle bestätigt worden ist. Aber zurzeit gibt es noch kein speziell auf die Bedürfnisse der Fahreignungsbegutachtung zugeschnittenes Testbewertungssystem. Gleiches gilt für die noch fehlenden inhaltlichen Kriterien für die Benennung und das Aufgabenprofil der vorgesehenen unabhängigen Stelle(n). Offen ist auch, wer diese Stelle(n) bestätigt und deren Tätigkeit überwacht. Da z. B. die amtlich anerkannten Begutachtungsstellen für Fahreignung bis zum 30.04.2017 (Übergangsrecht gemäß § 76 Abs. 17 FeV) eine neue Anerkennung in den Bundesländern beantragen müssen [25], [17] wird die BASt in Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie nach § 72 Abs. 2 Nr. 1 FeV für die Länder gutachterlich tätig. Bestandteil der Antragstellung ist eine entsprechende Bestätigung der Geeignetheit der im Rahmen der Begutachtung eingesetzten psychologischen Tests.

Im Kontext dieser Sachverhalte ist zu würdigen, dass Testentwickler und/oder Testhersteller daran interessiert sind, frühzeitig entsprechende fachliche Expertisen über ihre Produkte einzuholen und etwas über die anzulegenden inhaltlichen Kriterien zu erfahren. Die Rückmeldungen in Form der erstellten Expertisen ermöglichen es den Entwicklern und Herstellern zudem, aufgezeigtes Verbesserungspotential umzusetzen. In Ermangelung einer zurzeit noch nicht bestätigten Stelle und eines anzuwendenden fachlichen Kriterienkatalogs haben sich die Firmen Schuhfried GmbH und Vistec AG an die DGVP mit der Bitte gewandt, entsprechende Expertisen über die im benannten Kontext angewendeten Testverfahren und -geräte zu erstellen. Zwischenzeitlich hatte dann das Bundesverkehrsministerium darüber informiert, dass die Einrichtung einer unabhängigen Stelle nebst der anzuwendenden fachlichen Kriterien etc. ab 30.04.2017 (§ 76 FeV – Übergangsrecht) erfolgen würde und daher zurzeit keine Begutachtungen erforderlich wären. Daraufhin hielt lediglich die Vistec AG dennoch an der Beauftragung einer Expertise fest. In dem Entwurf der 11. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften – die sich mit Stand vom 29.02.2016 im Anhörungsverfahren befinden – ist vorgesehen, den Termin auf den 31.12.2018 neu festzulegen. Problematisch erscheint dabei, dass es – wie bereits gesagt – eine solche „unabhängige Stelle(n)“ noch nicht gibt, obwohl die Bestätigung einer solchen Stelle hinsichtlich der Bestätigung der Eignung der eingesetzten psychologischen Testsysteme und -geräte als eine Voraussetzung für die Anerkennung als Träger gilt.

Diskussionswürdig erscheint in diesem Kontext auch das Thema der „Besitzstanzwahrung“ hinsichtlich der Anerkennung von Trägern entsprechend dem Übergangsrecht

(§ 76 Nr. 17 FeV, Anlage 14 Abs. 2 Nr. 8), wo es doch bei den Testsystemen immer um die Begutachtung nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik geht.

Die Erstellung der gutachterlichen Stellungnahme (Expertise) der DGVP übernahmen in Absprache mit dem Vorstand der DGVP CHRISTINE CHALOUPKA-RISSER, Factum, Wien und WOLFGANG SCHUBERT, Universität zu Köln, Department of Psychologie und damaliger Präsident der DGVP [9]. Um die ihnen vorgegebene Aufgabe angemessen erfüllen zu können, wurde die entsprechende Literatur über Testbewertungssysteme gesichtet. Dann wurde ein Testbewertungssystem entwickelt, welches die Bedürfnisse der Fahreignungsbegutachtung aus wissenschaftlicher Sicht angemessen berücksichtigt.

Im Folgenden werden am Beispiel des begutachteten Testsystems Corporal Plus die hierbei angewendeten Kriterien für die Erstellung einer Expertise anschaulich gemacht und als allgemeine Kriterien für ein Testbewertungssystem in der Fahreignungsbegutachtung zur Diskussion gestellt.

Fragestellung des Auftraggebers

Die Gutachter werden beauftragt, die Eignung des Testsystems Corporal Plus [3] mit den Subsystemen A, R und S dahingehend zu begutachten, ob sie den Anforderungen der Anlage 5 (zu § 11 Abs. 9, § 48 Abs. 4 und 5 der FeV) und der Anlage 14 (zu § 66 Abs. 2 der FeV) zum Einsatz in der Fahreignungsbegutachtung entsprechen.

Gliederung des Gutachtens und fachliche Kriterien am Beispiel

Corporal Plus

Die Bewertung des eingereichten Testsystems erfolgt weitgehend nach den Besprechungs- und Beurteilungskategorien des TBS/TK (Testkuratorium)-Systems [11] modifiziert in Anlehnung an Teil I der AERA-APA-NCME- Standards von 2011 [1], den Beurteilungskriterien, dem Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien [20, 21] sowie weiterer von den Autoren zusätzlich angewendeter 3 Kriterien:

- „Validierung unter Aspekten der Verkehrssicherheit“
- „Fairness der Testung und Testverwendung“
- „Praktikabilität/Bedienerfreundlichkeit“

In der Nachbesprechung der gutachterlichen Stellungnahme wird die Aufnahme eines weiteren Kriteriums empfohlen :

- „Offenlegung möglicher Interessenskonflikte“

Bei der Begutachtung von Testsystemen sollte die Bewertung zum einen insgesamt, anschließend für jeden Subtest einzeln erfolgen. Hier ist außer der verbalen auch eine formalisierte Bewertung vorgesehen: „der Test erfüllt die Anforderungen (...) (a) >voll<, (b) >weitgehend<, (c) >teilweise<, (d) >nicht<“ [11, 6].

Somit ergeben sich insgesamt die folgenden **Beurteilungskategorien**:

1. Testgegenstand, Beschreibung des Tests und seiner diagnostischen Zielsetzung

(in Anlehnung an TK-System [11, 6]: max. 1000 Zeichen, mit formalisierter Bewertung.

Als Testgegenstand hat die Fähigkeit oder kognitive Funktion zu gelten, die unmittelbar für das Bearbeiten der Testaufgaben erforderlich ist. Verallgemeinerungen in Richtung auf einen Anwendungsbereich (z. B. „Fahreignung“) gehören zur äußeren Validität und sind dort darzustellen. Zum Testgegenstand gehören bei Leistungstests die erfassten (in der

Regel kognitiven) Funktionen, die Hauptanwendungsgebiete, Beschreibung des Testmaterials, Art der Aufgaben-Bearbeitung, Art und Anzahl der Subtests, Einordnung, Bewertung und Weiterverwendung der Testresultate.

2. Theoretische Grundlagen als Ausgangspunkt der Testkonstruktion

(max. 1000 Zeichen, mit formalisierter Bewertung)

Der Testgegenstand, also die für das Lösen der Testaufgaben erforderliche Fähigkeit oder kognitive Funktion (allgemein und dann für jeden Subtest), sollte aus einem möglichst aktuellen Wissensstand, z. B. der kognitiven und Neuropsychologie entnommen sein, einschließlich der Darstellung empirischer Referenzbefunde zur Herleitung der Erfassungsmethode nebst Mess-Modell. Das Konstruktionsprinzip für Items, Itemabfolge und Subtests einschließlich der Techniken zur Kontrolle unerwünschter Einflüsse sollte deutlich werden, z. B. nach dem Konstituenten-Ansatz [2], nach einem „cognitive design system approach“ [10] oder nach der klassischen Testtheorie inhaltlich-logisch mit Verweis auf einen explorativen Korrelationsansatz, einschließlich der Art der Itemanalyse [7]. Der grundsätzliche Zugang zur Interpretation der Testergebnisse ist darzustellen, auch in Bezug auf das Verhalten außerhalb der Testsituation. Hierfür ist zu zeigen, wie der Testgegenstand im Verkehrsverhalten wirksam wird. Bei stark verallgemeinerbaren, nicht nur für das Verkehrsverhalten relevanten Testgegenständen, wie z. B. Aufmerksamkeit, kann auf Forschungsergebnisse und Expertenwissen zurückgegriffen werden, z. B. Verweis auf Nennung in der FeV oder dem Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien. Bei verkehrsspezifischen Testgegenständen, wie z. B. Überblicksgewinnung, sollte dargestellt werden, wie sich das im Test erfasste Verhalten (Aufgaben-Bearbeitung) auf verkehrsspezifische Verhaltensweisen überträgt.

3. Gültigkeit (Validität)

3.1 Validierung des Testgegenstandes

(max. 1000 Zeichen, mit formalisierter Bewertung)

Die innere Validierung des zu erfassenden Konstrukts ist unerlässlich, gerade auch mit Rücksicht auf eine daran anknüpfende äußere Validierung als Aussage darüber, in welchen Anwendungsbereichen sich das *im Test erfasste* Verhalten verallgemeinern lässt. „Konstruktvalidität stellt heute den zentralen Aspekt der psychologischen Validierungstheorie dar“ [1, S. 153]. Eine theoriegeleitete Konstrukt-Validierung durch experimentelles Versuchs-Design, die schlüssig aus den theoretischen Grundlagen hergeleitet wurde, ist vorzuziehen, sofern der Testgegenstand es erlaubt. Hierbei ist eine diskriminante Validierung nur dann erforderlich, wenn diese nicht schon Bestandteil eines experimentellen Designs für die Konstrukt-Validität war (wie z. B. die Abgrenzung von selektiver und verteilter Aufmerksamkeit in der Beispiel-Begutachtung).

Auf eine konvergente innere Validierung per Korrelation am Innen-Kriterium (gleiche Methodenklasse) sollte, wenn möglich, verzichtet werden, weil der Verlust an erklärter Varianz bei $r_{ic} < 1$ stets auf den zu validierenden Test bezogen werden und somit ein neu entwickelter Test nie besser sein kann als der Referenztest.

3.2 Validierung unter Aspekten der Verkehrssicherheit

(max 1000 Zeichen, mit formalisierter Bewertung)

Hier ist zu beachten, dass fast alle im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik verwendeten Leistungstests aus abstrakten Items bestehen und somit per Augenschein-Validität nichts mit dem Führen eines Fahrzeugs zu tun haben. Grundsätzlich problematisch für einen solchen Leistungstest ist deshalb die Bezeichnung „Fahreignungstest“ [4, 5, 19]. Die äußere Validierung abstrakter Leistungstests muss auf die Konstrukt-Validität bezogen werden. Einfache Korrelationen zwischen abstrakten Leistungstests (Aggregation eingeschlossen) und konkreten Fahrübungen [23] können stets nur weiter zu untersetzende Näherungen an eine äußere Kriteriums-Validität sein. Im Rahmen der äußeren Validierung sollten für die erwartungsgemäß (und immer wieder berichteten) geringen Korrelationen Gründe genannt werden, wie sie z. B. bei [7] oder ausführlicher bei [18] besprochen werden. Für Tests, die vorgeben, eine Vorhersage des Fahrverhaltens zu erlauben, ist die prognostische Validität empirisch zu belegen.

Ein wichtiger Punkt der Validierung unter Aspekten der Verkehrssicherheit ist aufzuzeigen, welche der häufig anzutreffenden diagnostischen (behördlichen) Fragestellungen mit welcher Testkombination beantwortet werden können. Hierfür angebracht sind Extremgruppenvergleiche im Bereich der Leistungseinschränkungen, z. B. mit Bezug auf Alkohol- oder Drogenkonsum, Krankheit, Alter; oder im Hinblick auf „besondere Anforderungen“ bei Personenbeförderern.

4. Zuverlässigkeit (Reliabilität), Messgenauigkeit

(max. 1000 Zeichen, mit formalisierter Bewertung)

Die innere Konsistenz, meistens erhoben nach der Split-half-Methode, sollte geeignet sein, die Messgenauigkeit für den Ist-Zustand zu kennzeichnen. Bei konstruktionsbedingt homogenen Tests wie unserem Beispiel-System sind hier selten Koeffizienten von $r_{tt} > .90$ zu erwarten. Beim Vorhandensein von Paralleltests muss auch die Äquivalenz berechnet werden. Die Koeffizienten liegen bei dem Beispiel-System größtenteils bei $r_{tt} > .80$. Die zeitliche Stabilität dürfte in dem Maße wichtig sein, wie Test-Wiederholungen anfallen. Bei durchwegs vorhandenen Paralleltests verliert sie an Bedeutung, sollte aber für den Fall ungewöhnlich verlaufender Testungen dennoch erhoben werden. Bei Tests, die für sich einen prognostischen Anspruch erheben, sollte die Retest-Reliabilität auf jeden Fall berechnet werden. Die Höhe des Koeffizienten (Werte ab $r_{tt} > .75$) sollte ausschlaggebend für den Mindest-Prognosezeitraum sein.

Auch die technische Genauigkeit der Reaktionszeit-Messung ist zu beurteilen. Bei dem im vorliegenden Fall bewerteten Testsystem war zuvor eine mittlere Abweichung von 24 ms [15] einst (mehrfach) Gegenstand kritischer Abhandlungen, zuletzt nochmals anhand einer veralteten Version [16], was die Wichtigkeit dieser Frage unterstreicht. Beim gegenständlichen Testsystem liegt die Genauigkeit der (extern überprüften) PC-autarken Messung bei 1 ms [22].

5. Objektivität

(max. 1000 Zeichen, mit formalisierter Bewertung)

Die Durchführungsobjektivität sollte durch ein standardisiertes Instruktionsregime (in mehreren Sprachen, geprüft durch Muttersprachler) gesichert sein, durch Angaben zur Ab-

wesenheit des Testleiters sowie durch standardisierte Reaktion des Programms auf zu hohe Fehlerzahlen und/oder Reaktionszeiten, um ein für alle Testpersonen gleiches Ausgangsniveau zu erreichen. Die Auswertungsobjektivität sollte sich bei apparativen Testsystemen aus der automatisierten Berechnung der Testresultate ergeben. Bei Papier-Bleistift-Verfahren ist die Darstellung der Auswertungsobjektivität gesondert zu bewerten. Die Interpretationsobjektivität ist im Zusammenhang mit der Normierung sowie mit den Angaben über Vorgaben des Verordnungsgebers im Sinne von „Cut-off's“ für die Beantwortung der jeweiligen behördlich veranlassten Fragestellung zu bewerten.

6. Fairness der Testung und Testanwendung

(max. 1000 Zeichen, mit formalisierter Bewertung)

Ein Teil der Testfairness ist schon durch die verschiedenen Aspekte der Objektivität zu beurteilen, außerdem über die Normierung. Sofern metrische Skalen benutzt werden, sind Konfidenzintervalle berechenbar, die sich aus der reliabilitätsbedingten Messungenaugigkeit ergeben. Diese darf nicht der Testperson angelastet werden. Bei dem von uns begutachteten Testsystem wird das halbe Konfidenzintervall auf den erreichten Testwert aufgeschlagen und somit nicht zum Nachteil der Testperson verwendet. Ferner ist zu bewerten, wie mit dem stets bei Leistungstests gegebenen Speed-Accuracy Trade-off (SAT) [24] im Sinne der Testfairness umgegangen wird. In unserem Beispiel-System wird ein Leistungskennwert berechnet, durch den die Testperson mit einer hohen (und höher gewichteten) Sorgfalt eine zu lange Reaktionszeit etwas „aufbessern“ kann, die umgekehrt aber mit zunehmender Fehlerzahl als solche fragwürdig wird (Grenzfall: sinnloses, aber schnelles Drücken der Tasten).

Eine faire Möglichkeit der weiteren Verwendung des Testresultats besteht darin zu prüfen (z.B. durch Fahrverhaltensbeobachtung), ob im Test festgestellte Leistungsmängel, die nicht unbedingt eignungsausschließend sein müssen, durch umsichtiges, auf Einsicht in die Art der Beeinträchtigung beruhendes Fahren kompensiert werden können. Darauf sollte im Testmanual hingewiesen werden, um eine Überinterpretation der Testergebnisse auszuschließen. Bei der weiteren Verwendung des Testresultats ist im übrigen zu beachten, dass die Interpretation desselben durch einen dafür in besonderer Weise im Bereich der Fahreignung qualifizierten Gutachter und nicht automatisch zu erfolgen hat.

7. Weitere Nebengütekriterien (u.a. Ökonomie, Störanfälligkeit, Verfälschbarkeit, Praktikabilität, Bedienerfreundlichkeit)

(max. 1000 Zeichen, mit formalisierter Bewertung)

Eine hohe Zeitökonomie kann, wie bei unserem Beispiel-System, durch eine weitgehende Homogenität des Testmaterials erreicht werden. Störanfälligkeit des Testablaufs und Verfälschbarkeit der Testergebnisse sind bei apparativen Tests weitgehend ausgeschlossen. Die Eröffnung von Testsitzungen wie auch das Einsehen der Testresultate sollten passwortgeschützt sein. Bei unserem Beispiel-Testsystem ist letzteres außerdem noch durch eine spezielle Tastenkombination geschützt. Die Hinweise zur Testdurchführung sollten auch auf störende Einflüsse situativer Bedingungen hinweisen, z.B. Versuchsleiter-(Rosenthal-)effekte, um diese auszuschließen bzw. weitgehend abzuschwächen. Die Datenbank sollte kryptisch verschlüsselt werden, um eine nachträgliche Verfälschung der Testresultate zu verhindern. Die Praktikabilität des Testsystems für Testleiter und Testperson ist über die Gestaltung von Hard- und Software zu beurteilen (ergonomische, merkmals-

kompatible Gestaltung der Antwort-Eingabe, Gewicht und Transportfähigkeit des gesamten Testequipments). So z. B. ist das Problem der Merkmalskompatibilität des Tastengeräts beim Testsystem Corporal Plus inhaltlich gut gelöst, weil die Begriffe oben, unten, links und rechts stets sowohl für beide Merkmalsdimensionen Richtung und Position verwendet werden, als auch mit den Positionen der Tasten übereinstimmen.

8. Skalierung und Normierung (Eichung)

(max. 1000 Zeichen, mit formalisierter Bewertung)

Es sind die Rohwertskalen sowie die Art der Transformation in Normskalen zu beschreiben, sowie die Art der Norm (statistische oder Kriteriums-Norm). Die Normstichprobe ist nach Umfang und Ziehungs-Methode zu beschreiben (so z.B dürfen Quoten-Stichproben einen geringeren Umfang haben als Random-Methoden oder eingeschränkte Zufallsauswahlen als Cluster oder Schichten) sowie durch Angabe aller relevanten demografischen Angaben. Es ist auch die Grundgesamtheit zu beschreiben, aus der die Stichprobe gezogen wurde. Stichproben, die mit Rücksicht auf die Fahreignungsdiagnostik gezogen werden, sind auch hinsichtlich der Verteilung von Fahrerlaubnisklassen und möglicher Deliktbelastung zu beschreiben. In diesem Zusammenhang sind so genannte „Betroffenen-Normen“ – erst recht, wenn es sich um anfallende Stichproben handelt – strikt abzulehnen, weil sie ein Grund-Prinzip der Normierung verletzen, nämlich das Messen am Normalen. Für den Bereich der Fahreignungsbegutachtung [8, 2] ist bezüglich der Bewertung der Testergebnisse von Untersuchten entsprechend den Leitlinien und der Verwaltungsvorschriften die Gesamtnorm anzuwenden. Altersnormen haben aber z.B. im klinischen Bereich durchaus ihre Berechtigung.

9. Umgang mit während der Begutachtung entstandenen zu klärenden Sachverhalten

(frei)

Der Auftraggeber bekommt die während des Vorganges der Testbewertung entstandenen Fragen der Gutachter an die Testautoren und/oder Hersteller zugesandt. Diese haben dann die Möglichkeit, hierzu innerhalb einer bestimmten Frist Stellung zu nehmen.

Der Vorteil dieses Vorgehens ist ein Beitrag zur Erhöhung der wissenschaftlichen Qualität, der offene Kommunikation, Transparenz und Nachvollziehbarkeit, und die Verhinderung eines eventuell voreiligen Abschlusses von Begutachtungen mit unter Umständen vermeidbarem ungünstigem Ausgang. Es ermöglicht, fachliches Konfliktpotential zu erkennen und unmittelbar zur Diskussion zu stellen. Die Antworten der Testautoren werden bei der Gesamtwürdigung der gutachterlichen Stellungnahme berücksichtigt.

10. Abschlussbewertung/Empfehlung

(max. 2000 Zeichen, ohne formalisierte Bewertung)

Zu bewerten ist die theoretische Einbettung unter inhaltlichen und methodischen Gesichtspunkten und wie schlüssig sich die Validierung der einzelnen Testgegenstände aus den theoretischen Grundlagen der Testkonstruktion ergibt. Es ist auch zu bewerten, worauf sich die Bezeichnung „Testsystem“ bezieht. Bei dem im vorliegenden Fall bewerteten Testsystem Corporal Plus gibt es zusätzlich dafür den Begriff der „Systemvalidität“, womit die gegenseitige Bezugnahme von Einzeltests zur Eingrenzung der leistungspsychologischen Diagnosestellung gemeint ist, die dann auch gezielte Interventions-Hinweise, z. B. für den klinischen Bereich, ergeben kann.

Zur Validierung unter Aspekten der Verkehrssicherheit ist zu bewerten, inwieweit behördliche diagnostische Fragestellungen mit dem Testsystem beantwortet werden können. Dabei ist zu beachten, dass Beeinträchtigungen der psychophysischen Leistungsfähigkeit, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs in Frage stellen können, in der Regel nicht hauptsächlich auf Variablen der Verkehrserfahrung wirken, sondern eher auf das, was abstrakte Leistungstests eben erfassen, nämlich Leistungsvoraussetzungen.

Es sollten die Erfüllung aller Haupt- und Neben-Gütekriterien allgemein zusammenfassend bewertet werden, sowie mögliche Besonderheiten bezogen auf einzelne Subtests.

In dem Gutachten können auch entsprechende Empfehlungen zur Überarbeitung des Handbuchs enthalten sein.

11. Bewertung und Einarbeitung der Stellungnahmen der Testautoren und/oder Hersteller in das Gutachten

(frei)

Hier ist darzustellen, inwieweit die Fragen der Gutachter („mit Schreiben von ...“) beantwortet worden sind und wie mit den darüber hinaus gehenden Stellungnahmen der Testautoren und -hersteller umgegangen wurde (z. B. Berücksichtigung in der Gesamtbewertung bzw. Abweisung/Widerlegung von Argumentationen bzw. Kritiken).

Am Ende der Expertise müssen die Gutachter eine eindeutige Aussage hinsichtlich der an sie gestellten Frage, ob der Test oder das Testsystem für den Einsatz in der Fahreignungsbegutachtung geeignet ist, treffen. Als eine verordnungskonforme Fragestellung kann die oben genannte (s. Einleitung, a. E.) angesehen werden. Die Expertise ist von der/den GutachterInnen eigenhändig zu unterzeichnen. Sie ist ausschließlich für den Auftraggeber bestimmt.

12. Offenlegung möglicher Interessenkonflikte im Zusammenhang mit der gutachterlichen Stellungnahme

Die diesbezüglichen Angaben der Gutachter sollten sich auf die Inhalte der Anlage 14 (zu § 66 Abs. 3 Nr. 2 a) bis c) FeV) [25] beziehen. Maßgeblich für die Angaben der Gutachter zu den abgefragten Inhalten sind hierbei das laufende Kalenderjahr und die davor liegenden 5 Jahre. Eine diesbezügliche Erklärung der Gutachter sollte folgende Angaben beinhalten:

„Hiermit erkläre ich, dass ich weder/noch:

a) an Entwicklung und Vertrieb des zu begutachtenden Testgeräts und/oder Testverfahrens beteiligt war oder bin oder über die Erstellung von Gutachten im Rahmen dieser Anlage hinausgehend

b) eine vertragliche oder anderweitige rechtliche oder wirtschaftliche Beziehung zum Hersteller des Testverfahrens oder -geräts und/oder Entwickler des Verfahrens in den vergangenen 5 Jahren unterhalten habe oder

c) eine vertragliche oder anderweitige rechtliche oder wirtschaftliche Beziehung zu Trägern von Begutachtungsstellen für Fahreignung, die die zu begutachtenden Verfahren und Testgeräte einsetzen, in den vergangenen 5 Jahren unterhalten habe.“

Im Sinne der Transparenz sollten auch die nachfolgenden Angaben bei der Offenlegung von möglichen Interessenkonflikten für den zu begutachtenden Fall (Verhältnis zum Auftraggeber etc.) erfolgen:

- Beschäftigungsverhältnisse
- Beratungsverhältnisse
- Honorare (keine Angaben über die Höhe)
- Drittmittel oder sonstige Unterstützung
- Aktien, Patente, Geschäftsanteile
- Autoren-/Koautorenschaft

Abschließende Überlegungen und Ausblick

Bei der Anwendung egal welchen Bewertungssystems empfiehlt es sich vor Inkraftsetzung des Maßstabes durch die Länder oder des BMVI einen breiten Konsens der Akzeptanz zwischen den Anwendern, den Herstellern und den Testentwicklern zu erzeugen, um spätere rechtliche Auseinandersetzungen über eventuell eingetretene wirtschaftliche Nachteile bei entsprechenden Herstellern zu vermeiden. Die Einigung auf ein anzuwendendes Testbewertungssystem trägt zur Erhöhung der Transparenz und der Nachvollziehbarkeit sowie der Akzeptanz des Begutachtungsprozesses und des erreichten Ergebnisses bei.

Darüber hinaus empfiehlt es sich, ein „Verschlechterungsverbot“ im Sinne eines Ethik-konsenses festzulegen: Ein unter Anlegung wissenschaftlicher Maßstäbe als „ungeeignet“, z. B. als nicht validierungsfähig bewerteter Test [12] darf in der Fahreignungsbegutachtung nicht (mehr) verwendet werden, es sei denn, der Test wurde grundsätzlich, unter Berücksichtigung der zuvor benannten Maßstäbe, überarbeitet. Solche Tests sind wie Neuentwicklungen zu handhaben, d. h. auch neu zu bewerten.

Psychometrische Testsysteme werden u. a. zur Einschätzung der Fahreignung (Anlage 5.2 FeV) auch durch betriebs- oder arbeitsmedizinische Gutachter angewendet. Somit ist es angezeigt, diese zu Medizinprodukten gemäß Medizinproduktegesetz [13] zu erklären. Diese Erklärung erfolgt durch den Hersteller selbst, welcher sich damit verschiedensten Anforderungen und Regularien unterwirft. Diese betreffen vorrangig technische Überprüfungen und Kontrollen (z. B. sicherheitstechnische Überprüfungen, messtechnische Kontrollen, RoHS-Konformität) zum Ausschluss von Gefahrstoffen in elektronischen Bauelementen oder Sicherheits- und Gesundheitsgefährdungen von Personen/Patienten. Generell wird zwischen 4 Klassen unterteilt (I, IIa, IIb, III) nach Grad der Invasivität, Dauer des ununterbrochenen Körperkontakts, Art des Gewebekontakts und Aktivität/Nicht-Aktivität des Medizinprodukts (gemäß Anhang IX der Richtlinie 93/42/EWG). Das Testsystem Corporal Plus ist demnach der Klasse 1 zuzuordnen, da es sich um ein nicht invasives Produkt handelt.

Wenn fachliche Fragen, z. B. zu einem Sehtest, geklärt werden müssen, nimmt hierzu die entsprechende Fachgesellschaft – in diesem Fall die der Ophthalmologie – Stellung. Bei psychologischen Tests, die im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung bewertet werden sollen, ist dann die verkehrspsychologische Fachgesellschaft zuständig, die die Gutachter auswählt. Daraus ergibt sich unter anderem auch der Vorteil, den Staat von derart fachspezifischen Aufgaben zu entlasten.

Zu klären ist in diesem Zusammenhang unter anderem, ob die psychologischen oder medizinischen Tests bzw. -systeme und -geräte, die schon durch das Medizinprodukt-Gesetz deklariert sind, einer zusätzlichen Überprüfung durch eine staatlich benannte Stelle im Verkehrsbereich unterzogen werden müssen, unabhängig davon, wer anhand welcher Kriterien die Entscheidung trifft, was ein medizinischer und/oder psychologischer Test ist.

Die von der entsprechenden, noch zu benennenden Stelle akzeptierten bzw. eingesetzten Gutachter werden auf der Grundlage eines Werkvertrages nach BGB tätig. Sie sollten über eine ausreichende Haftpflichtversicherung und wirtschaftliches Potential verfügen, um sich nicht auszuschließenden Rechtsstreitigkeiten entgegen stellen zu können.

Hat allerdings die vom Staat benannte Stelle oder ein anderer dieses Gutachten nutzender Entscheidungsträger festgelegt, dass ein Testverfahren im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung nicht verwendet werden darf, so ist er oder sie die beklagte Stelle, die für die daraus entstehenden Rechtsfolgen haftet.

Zusammenfassung

Die Arbeit beschäftigt sich mit einer theoretischen Begründung und Vorschlägen für die praktische Umsetzung der Anlage 5 (zu § 11 Abs. 9, § 48 Abs. 4 und 5) und der Anlage 14 (zu § 66 Abs. 2) der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) [25] zum Einsatz von psychologischen Testverfahren und -geräten in der Fahreignungsbegutachtung. Die Eignung der eingesetzten psychologischen Testverfahren und -geräte soll entsprechend der FeV demnach von (einer) geeigneten unabhängigen Stellen(n) bestätigt werden, die aber noch nicht eingerichtet ist. Diese Veröffentlichung soll einen Beitrag zur Diskussion um die Anwendung entsprechender fachlicher Kriterien für die Bewertung von psychologischen Testverfahren und -geräten im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung leisten. Kriterien, die für die Benennung einer entsprechenden Stelle erfüllt werden müssen, sind nicht Gegenstand dieser Arbeit.

Schlüsselwörter

psychologische Testverfahren – Fahreignung – Testbewertung

Summary

The article deals with a theoretical discussion and the development of suggestions for the practical implementation of Annex 5 (of § 11 par. 9, § 48 par's. 4 and 5) and of Annex 14 (of § 66 par.2) of the prescription for the licensing of driving (Fahrerlaubnis-Verordnung FeV) concerning the application of testing procedures and testing equipment in connection with the assessment of the fitness to drive. According to FeV appropriateness of these procedures and equipment should be confirmed by (a) suitable independent institution(s) which, however, does/do not exist, yet. This publication is a contribution to the discussion about adequate professional criteria for the application of psychological testing procedures and equipment in the frame of the assessment of the fitness to drive. Criteria that have to be fulfilled for an institution to be considered suitable are not subject of this paper.

Keywords

psychological testing procedures – fitness to drive – evaluation

Literatur

- [1] American Educational Research association, American Psychological Association & National Council on Measurement in Education (Ed., 2011). Standards for educational and psychological testing. Washington DC: AERA
- [2] Berg, M. (1993). Der Konstituentenansatz – Ein Weg zu höherer Ergiebigkeit leistungsdiagnostischer Methoden. In Trost, G., Ingenkamp, K.H. & Jäger, R.S. (Hrsg.), Tests und Trends 10, Jahrbuch der pädagogischen Diagnostik. Weinheim und Basel: Beltz (Siehe auch: <http://konstituentenansatz>)
- [3] Berg, M., Nädtke, J. (2015). Psychometrisches Testsystem Corporal Plus – Testsystem zur Erfassung kognitiver Funktionen im bildlich-räumlichen Bereich. Testmanual und Software-Paket. Olching: Vistec AG
- [4] Berg, M., Reimann, C., Schubert, W. (2014). Validierung leistungspsychologischer Testverfahren unter Aspekten der Verkehrssicherheit. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 60, 3, 150–157
- [5] Berg, M. & Schubert, W. (2016). Zum Begriff der theoriegeleiteten Validierung von Fahrübungen und Leistungstests. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 62, 1, 33–37
- [6] Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen & Deutsche Gesellschaft für Psychologie, Hagemeyer, C., Hellfritsch, L., Hornke, L., Kersting, M., Kubinger, K., Lang, F., Moosbrugger, H., Reimann, G., Westhoff, K. (2012). Das Testbeurteilungssystem des Testkuratoriums der Föderation Deutscher Psychologenvereinigungen (TBS-TK). X. European Congress of Psychology: Prag
- [7] Bühner, M. (2011). Einführung in die Test- und Fragebogenkonstruktion. Hallbergmoos: Pearson
- [8] Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2014). Begutachtungsleitlinien zur Krafftahreignung. Verkehrsblattdokumentation Nr. B 4022 (Quelle VkB1 2014 S. 110)
- [9] Chaloupka-Risser, C., Schubert, W. (2015). Gutachterliche Stellungnahme über das psychometrische Testsystem Corporal Plus für die Firma Vistec AG (unveröffentlicht)
- [10] Embretson, S. E. (1998). A cognitive design system approach to generating valid tests: Application to abstract reasoning. Psychological Methods, 3, 300–396
- [11] Kersting, M. (2006): Zur Beurteilung von Tests: Restüree und Neubeginn. Psychologische Rundschau, 57(4), 243–253
- [12] Kubitzki, J. (1994): Die visuelle Wahrnehmung in der Fahreignungsdiagnostik. Teststatistische Überprüfung einer parallelen Bildserie zum Tachistoskopischen Auffassungsversuch (TVAT). New York, Münster: Waxmann
- [13] Medizinproduktegesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. August 2002 (BGBl. I S. 3146), zuletzt geändert durch Artikel 278 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)
- [14] Moosbrugger, H., Kelava, A. (2012). Testtheorie und Fragebogenkonstruktion. Berlin, Heidelberg: Springer-Lehrbuch
- [15] Plant, R. (2006). Response registration accuracy of the DG location subtest, system I.T.E.A. Corporal suite. York: The Black Box Toolkit Ltd.
- [16] Poschadel, S., Falkenstein, M., Pappachan, P., Poll, E., von Hinckeldey, K. W. (2009). Testverfahren zu psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, M 203
- [17] Richtlinie über die Anforderungen an Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung (§ 66 FeV) und deren Begutachtung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen vom 27. Januar 2014 (VkB1. S. 110)
- [18] Schmidt-Atzert, L., Amelang, M. (2012). Psychologische Diagnostik. Berlin, Heidelberg: SpringerLehrbuch
- [19] Schubert, W., Berg, M. (2001): Zu einigen methodischen Fragen der Anwendung von psychologischen Testverfahren im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 47, 1, 9–14
- [20] Schubert, W. Schneider, W. Eisenmenger, W., Stephan, E. (Hrsg., 2005) Kommentar zu den Begutachtungsleitlinien zur Krafftahreignung – überarbeitete und erweiterte 2. Auflage. Bonn: Kirschbaum
- [21] Schubert, W., Dittman, V., Brenner-Hartmann, J. (Hrsg., DGVP & DGVM, 2013). Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien, Kirschbaumverlag Bonn
- [22] TIGRIS Elektronik GmbH (2014). Vistec Corporal Plus Verifikation. Unveröff. Prüfbericht
- [23] Vetter, M. Gatscha, M., Herle, M., Mandler, G., Tuulia, M. O., Schünemann, A. L. (2015). Vorhersage von sicherheitsrelevantem Fahrverhalten bei Berufskraftfahrern: Eine theoriegeleitete Validierung von leistungs- und Persönlichkeitstest. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 61, 4, 222–234

- [24] Wickelgren, W. A. (1977). Speedaccuracy tradeoff and information processing dynamics. *Acta Psychol.* 41, 67–85
- [25] Zehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. *Bundesgesetzblatt Teil I*, 2014, ausgegeben zu Bonn am 23. April 2014, Nr. 15

Anschrift der Verfasser

Prof. Dr. Wolfgang Schubert
Bonner Institut für Rechts- und Verkehrspsychologie
Siegfriedstraße 28
D-53179 Bonn
Email: w.schubert@verkehrs-psychologie.eu
schubert@birvp.de

Dr. Christine Chaloupka-Risser
Institute for Traffic and Social Analysis
FACTUM OG
Danhausergasse 6/4
A-1040 Vienna, Austria
Email: christine.chaloupka@factum.at

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«
(1961–2015, Vol. 1–52), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 52/2015

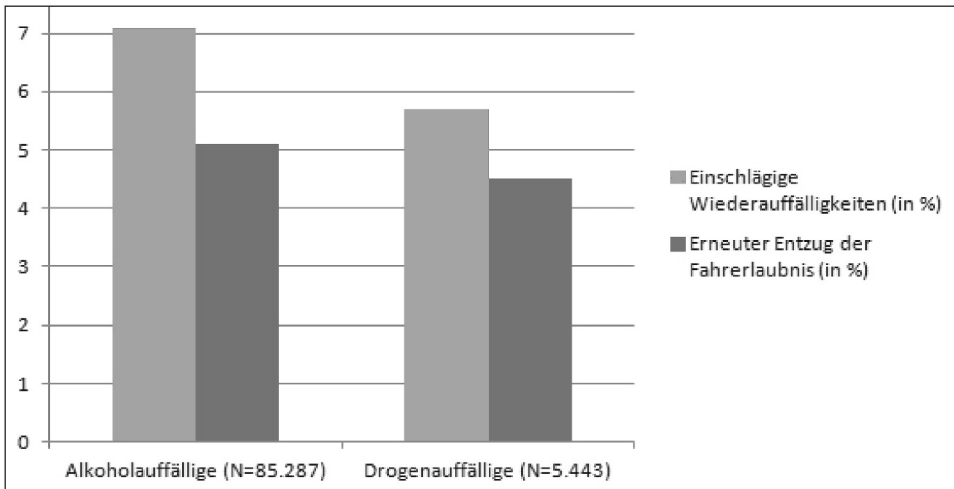
und ebenso Vol. 1–51 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten
geliefert werden.

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Aus der Forschung

Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis^{*)}

Zur Evaluation von Maßnahmen für verkehrsauffällige Personen werden valide Daten zu Verkehrsverstößen von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern nach einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis benötigt. Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden aktuelle Referenzwerte ermittelt und ein Standardverfahren zur regelmäßigen Aktualisierung der Datengrundlage erarbeitet. Die Ergebnisse von Evaluationsstudien zu Fahrerlaubnismaßnahmen können damit zuverlässiger eingeschätzt werden.



Wiederauffallenshäufigkeit nach Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Alkohol- oder Drogenauffälligkeit im Zeitraum von drei Jahren nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis (Bild: BASt).

Aufgabenstellung

Die Bewertung von Maßnahmen für verkehrsauffällige Personen wird bislang durch das Fehlen aktueller Daten zur Legalbewährung nach einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis erschwert. Im Auftrag der BASt ermittelte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) deshalb aktuelle Referenzwerte für die Bewertung von Maßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer. Darüber hinaus sollte ein Standardverfahren konzipiert werden, das in Zukunft eine regelmäßige Aktualisierung dieser Referenzwerte ermöglicht.

^{*)} „Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis“ aus Forschung kompakt 14/16 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch-Gladbach, erschienen in: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 265.

Untersuchungsmethode

Untersucht wurde die Legalbewährung von 132.102 Personen, denen nach vorangegangener Entziehung oder Verzicht aufgrund charakterlicher Ungeeignetheit eine neue Fahrerlaubnis in den Jahren 2006 oder 2007 erteilt wurde. Einbezogen wurden alle Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer mit ordentlichem Wohnsitz in Deutschland, mit einer Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach einer vorangegangenen Entziehung, sofern die Entziehung direkt oder indirekt auf einem Fehlverhalten im Verkehr mit Straftaten oder mit Ordnungswidrigkeiten ab 40 Euro Geldbuße beruhte. Neben der vorangegangenen Entziehung wurden auch Verzichte einbezogen, die in einem zeitlich engen Zusammenhang mit einer Verurteilung wegen einer Verkehrsstraftat standen. Weiterhin berücksichtigt wurden Entziehungen aufgrund eines nicht erbrachten Eignungsgutachtens, „sonstiger charakterlicher Mängel“ und „sonstiger Entscheidungs- bzw. Entziehungsgründe“. Der Beobachtungszeitraum erstreckte sich über 36 Monate im Anschluss an eine Neuerteilung. Die Untersuchung beruhte auf einer Vollerhebung.

Die Aktualisierung der Referenzwerte erfolgte auf der Basis von Daten des Verkehrszentralregisters (VZR). Als Grundlage für die Analysen wurde der tägliche Zugang von Mitteilungen an das KBA verwendet. Anhand dieser Informationen konnte die Wiederauffälligkeit einzelner Personen ermittelt und damit die Legalbewährung ausgewählter Gruppen bestimmt werden. Als Indikatoren der Legalbewährung wurden die erneute Auffälligkeit im VZR mit mindestens einem bepunkteten Verstoß, mit einem Unfall oder einer erneuten Entziehung der Fahrerlaubnis herangezogen.

Ergebnisse

Die Ergebnisse der Studie wurden für die einzelnen Entziehungsgründe differenziert ausgewiesen. Schwerpunkte bildeten dabei zum einen Personen, deren Fahrerlaubnis aufgrund eines Alkoholverstoßes vom Gericht oder wegen Alkoholmissbrauchs von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen wurde, zum anderen waren Personen, deren Fahrerlaubnis aufgrund eines Drogenverstoßes vom Gericht oder wegen Drogen- oder Medikamentenmissbrauchs von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen wurde, von besonderem Interesse. Von allen untersuchten Personen, denen aufgrund eines Alkoholdeliktes die Fahrerlaubnis entzogen wurde ($N = 85.287$), wurden 7,1 Prozent erneut mit einem Alkoholdelikt auffällig und etwa 5,1 Prozent wurde die Fahrerlaubnis innerhalb des Beobachtungszeitraumes wieder entzogen. Bei Personen, denen aufgrund eines Drogendeliktes die Fahrerlaubnis entzogen wurde ($N = 5.443$), fielen 5,7 Prozent erneut mit Drogen im Straßenverkehr auf und 4,5 Prozent wurde die Fahrerlaubnis erneut entzogen.

Die erhobenen Befunde liefern einen Maßstab zur Bewertung von Maßnahmen des Fahrerlaubnissystems und dienen als empirische Basis für die Erneuerung der Referenzwerte zur Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 Fahrerlaubnis-Verordnung. Weiterhin kann erstmals ein Referenzwert für Kurse von drogenauffälligen Fahrerinnen und Fahrern bereitgestellt werden. Für das Standardverfahren zur Aktualisierung der Referenzwerte wird vorgeschlagen, sich auf die aktuelle Rechtslage des am 1. Mai 2014 eingeführten Fahreignungsregisters zu konzentrieren. Weiterhin sollen nur Neuerteilungen berücksichtigt werden, bei denen der zeitliche Abstand zur zugehörigen Entziehung nicht größer als zwei Jahre ist. Empfohlen wird eine Ermittlung der Referenzwerte im Zwei-Jahres-Rhythmus. Damit ist gewährleistet, dass auf rechtliche oder gesellschaftliche Änderungen relativ zeitnah reagiert werden kann.

Folgerungen

Die ermittelten Referenzwerte stellen eine aktuelle Datenbasis für Evaluationen von Maßnahmen zur Wiederherstellung der Fahreignung dar. Auch in Zukunft sind Veränderungen im Verkehrsverhalten durch Anpassungen von verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen und gesellschaftlichem Wandel zu erwarten. Um darauf zeitnah mit aktualisierten Referenzwerten reagieren zu können, wird die Etablierung des im Rahmen der Untersuchung entwickelten Standardverfahrens empfohlen.

Dokumentation

Fahrverbot bei allgemeiner Kriminalität und Neuregelung der Anordnungscompetenz bei Blutprobenentnahmen

Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz hat einen Referentenentwurf über Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Strafverfolgung*) erarbeitet. Inhalt ist u. a. die Einführung des Fahrverbotes bei allen Straftaten sowie die Streichung des Richtervorbehaltes für die Fälle der Blutprobenentnahme mit Übertragung der Anordnungscompetenz auf die Staatsanwaltschaft bzw. bei Verzögerungsgefahr auf ihre Ermittlungspersonen.

Auszug aus dem Referentenentwurf:

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Strafgesetzbuchs

§ 44 des Strafgesetzbuchs in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2025) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Straftat“ das Komma und die Wörter „die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat,“ gestrichen und das Wort „drei“ wird durch das Wort „sechs“ ersetzt.
2. In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „mit der“ durch die Wörter „einen Monat nach“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Jugendgerichtsgesetzes

Das Jugendgerichtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Dezember 1974 (BGBl. I S. 3427), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 17. Juli 2015 (BGBl. I S. 1332) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 8 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:
„Ein Fahrverbot darf die Höchstdauer von drei Monaten nicht überschreiten.“

*) Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuchs, des Jugendgerichtsgesetzes und der Strafprozessordnung“ vom 6. Juni 2016.

Artikel 3

Änderung der Strafprozessordnung

Die Strafprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. April 1987 (BGBl. I S. 1074, 1319), die zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2025) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 81a Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Die Anordnung der Entnahme einer Blutprobe steht abweichend von Satz 1 der Staatsanwaltschaft, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung auch ihren Ermittlungspersonen zu, wenn tatsächliche Anhaltspunkte für eine rechtswidrige Tat vorliegen, die der Beschuldigte bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat.“

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

1. Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fahrverbots auf alle Straftaten

Die Öffnung des Fahrverbots für alle Straftaten soll auch außerhalb der Verkehrsdelikte eine zusätzliche Möglichkeit schaffen, zielgenau, spürbar und schuldangemessen auf den Täter einzuwirken, und zugleich der Vermeidung von Verhängung und Vollstreckung insbesondere kurzer Freiheitsstrafen dienen. Das Fahrverbot soll als Ergänzung zu den übrigen Sanktionen zum einen in Fällen zur Anwendung kommen, in denen eine Geldstrafe allein bei dem Verurteilten womöglich keinen hinreichenden Eindruck hinterlässt, das Verhängen einer Freiheitsstrafe aber eine zu einschneidende Sanktion wäre. Zum anderen kann das Fahrverbot durch die Kombination mit der Geldstrafe das Verhängen einer an sich angezeigten Freiheitsstrafe ersetzen und zusammen mit einer Freiheitsstrafe die Möglichkeit eröffnen, deren Vollstreckung zur Bewährung auszusetzen. Im Jugendstrafrecht soll die Öffnung des Fahrverbots für alle Straftaten die Sanktionsmöglichkeiten des Jugendgerichts ebenfalls erweitern; es kann danach auch bei Taten ohne Straßenverkehrsbezug zur Erreichung des leitenden erzieherischen Ziels der Vermeidung einer erneuten Straffälligkeit (vgl. § 2 Absatz 1 Jugendgerichtsgesetz) ein Fahrverbot verhängen.

Die Bandbreite strafrechtlicher Sanktionen gibt den Gerichten außerhalb der Verkehrsdelikte, insbesondere im Bereich der unteren bis mittleren Kriminalität, jedenfalls im allgemeinen Strafrecht, bisweilen zu wenige Gestaltungsmöglichkeiten, damit diese insbesondere ihren kriminalpräventiven Aufgaben gerecht werden können (vgl. bereits Bundestagsdrucksache 15/2725, S. 18). Mit der Geld- und der Freiheitsstrafe sieht das materielle Strafrecht zwei Hauptsanktionen vor. Sie werden ergänzt durch die Möglichkeit der Strafaussetzung zur Bewährung, die nach § 56 des Strafgesetzbuchs (StGB) – unter abgestuften Voraussetzungen – bei Verurteilungen zu Freiheitsstrafen bis zu zwei Jahren besteht. In ihrem Rahmen ergeben sich über die in den §§ 56b, 56c StGB geregelten Auflagen und Weisungen und die nach § 56d StGB mögliche Unterstellung des Verurteilten unter die Aufsicht und Leitung eines Bewährungshelfers differenzierte Mittel zur Einwirkung auf den Verurteilten. Dieses erweiterte Spektrum von Sanktionsmöglichkeiten eröffnet sich aber erst bei Verurteilungen zu Freiheitsstrafen. Indes sollen nach den in § 47 StGB verankerten Wertungen des Gesetzes jedenfalls Verurteilungen zu kurzen Freiheitsstrafen (unter sechs Monaten) gerade vermieden werden. Insbesondere im Bereich der kleineren und mittleren Kriminalität stellen sich die heute im Strafrecht vorgesehenen Sanktionsmöglichkeiten daher teilweise als unzureichend dar. Abgesehen von der Möglichkeit einer Verwarnung mit Strafvorbehalt (§ 59 StGB), die vergleichsweise selten angewandt wird, bieten sich derzeit nur im Vorfeld einer Verurteilung über eine vorläufige Einstellung des Strafverfahrens gegen Auflagen und Weisungen nach § 153a der Strafprozessordnung (StPO) oder über die Durchführung eines Täter-Opfer-Ausgleichs (§ 46a StGB) differenziertere Mittel zur Einwirkung auf den Beschuldigten.

Die Anwendbarkeit der Nebenstrafe Fahrverbot ist derzeit auf Straftaten beschränkt, die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurden. Dabei stellt es eine anerkannt wirksame Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme dar (BVerfG, Beschluss vom 16. Juli 1969 – 2 BvL 11/69, bei juris Rn. 15 zum Fahrverbot gemäß § 25 StVG), die sich besonders für den Bereich der kleineren bis mittleren Kriminalität eignet (BUSEMANN, ZRP 2010, S. 239; STÖCKEL, 39. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2001 <VGT>, S. 84). Der Verurteilte kann durch diese zusätzliche Sanktion häufig wirkungsvoller beeinflusst werden als durch eine Geldstrafe (BUSEMANN a. a. O.). Selbst wenn die Bedeutung des Eigentums am Pkw teilweise eher abnehmen sollte, ist die Möglichkeit, ein Kraftfahrzeug zu führen, weiterhin Ausdruck individueller Mobilität und von großem Wert für die Gestaltung des Arbeits- und Privatlebens, so dass sich

eine Einschränkung durch das Verbot, Kraftfahrzeuge zu führen, als spürbares, empfindliches Übel auswirkt (vgl. Bundestagsdrucksache 15/2725, S. 18; MEYER, Abschlussbericht der Kommission zur Reform des strafrechtlichen Sanktionssystems, S. 31; STÖCKEL, a. a. O., S. 84; BUSEMANN a. a. O.).

Isoliert verhängte Geldstrafen und zu vollstreckende Freiheitsstrafen können insbesondere in sozialpräventiver Hinsicht unter Umständen ihren Zweck nicht erreichen oder unerwünschte Nebenfolgen haben. So beeindrucken Geldstrafen wirtschaftlich gut situierte Täter nicht immer in hinreichender Weise (dazu näher weiter unten) und dort, wo die Zahlung von Dritten übernommen wird, stößt diese Sanktion ins Leere (vgl. Bundestagsdrucksache 15/2725, S. 15; BUSEMANN a. a. O.; VERREL, Bonner Rechtsjournal 2014, S. 136). Verurteilungen zu vollstreckbaren Freiheitsstrafen haben neben den hohen Vollstreckungskosten nicht selten auch zur Folge, dass Straftäter ihren Arbeitsplatz und ihre Wohnung verlieren und ihre sozialen Beziehungen erheblich gestört oder aufgelöst werden (vgl. nur BUSEMANN, a. a. O.). Dies erschwert die Wiedereingliederung der Täter nach der Entlassung und erhöht die Gefahr neuer Straffälligkeit. Hinzu kommt, dass inhaftierte Täter meist nicht in der Lage sind, den Schaden ihrer Opfer wieder gutzumachen (vgl. erneut Bundestagsdrucksache 15/2725, a. a. O.).

Vor diesem Hintergrund wird die Öffnung des Fahrverbots für alle Straftaten seit der auf dem 59. Deutschen Juristentag 1992 von SCHÖCH erhobenen entsprechenden Forderung (Verhandlungen des 59. DJT 1992, C 116 ff.) kontrovers diskutiert. Zugrunde gelegt wurde den Erörterungen allerdings stets die Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe und im Jugendstrafrecht dementsprechend als eigenständiges Zuchtmittel.

Die Kritiker einer Ausweitung führen im Wesentlichen an, dass mangels Zusammenhangs des Fahrverbots zur Tat Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung zu befürchten seien (ZOPFS, FS für Wolter, 2013, S. 819; SCHÄPE, 39. VGT 2001, S. 94). Zudem werde eine Sondersanktion für Fahrerlaubnisinhaber geschaffen. Geld- und Freiheitsstrafe stellten demgegenüber Sanktionen dar, die in eine jedem Bürger zur Verfügung stehende Rechtssphäre eingriffen (ZOPFS, a. a. O., S. 819; RÖWER, 39. VGT 2001, S. 75; ALBRECHT, NJ 2000, S. 452; BITTMANN, NJ 2001, S. 513). Auch sei es aufgrund der Anhebung des Tageshöchstsatzes auf 30.000 Euro nicht mehr zu begründen, dass vermögende Täter mit einer Geldstrafe nicht hinreichend zu beeindrucken seien (ZOPFS, a. a. O., S. 818). Darüber hinaus sei eine Mehrbelastung der Justiz zu erwarten. Zum einen ergäben sich ein erheblicher Mehraufwand für Gerichte zur Ermittlung der Tat- und Schuldangemessenheit eines Fahrverbots und ein erweiterter Begründungsaufwand hinsichtlich der besonderen Strafzumessungserwägungen (ZOPFS, a. a. O., S. 819; MEYER, ZRP 2010, S. 239) und zum anderen sei mit einer Zunahme von Rechtsmitteln zu rechnen (RIEHE, Abschlussbericht der Kommission zur Reform des strafrechtlichen Sanktionssystems, S. 36). Die Ausweitung des Fahrverbots gehe auch mit einer Zweckentfremdung von § 21 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) (Strafbarkeit des Fahrens ohne Fahrerlaubnis) einher. Während diese Norm eigentlich das Abhalten von Gefahren im Straßenverkehr bezwecke, diene sie hinsichtlich eines Fahrverbots der Strafvollstreckung (ZOPFS, a. a. O., S. 824; RÖWER, a. a. O., S. 78 f.). Zudem sei es ebenso wie bei einer Geldstrafe nicht gesichert, dass das Fahrverbot punktgenau den Verurteilten treffe, da die Möglichkeit bestehe, sich von einem Familienmitglied oder Bekannten fahren zu lassen oder einen Fahrer einzustellen (RÖWER, a. a. O., S. 77; SCHÄPE, a. a. O., S. 92). Es sei auch nicht jeder von einem Fahrverbot gleich stark betroffen. In ländlicheren Gebieten wirke es sich auf die private Lebensgestaltung einschneidender aus als in Großstädten, in denen leicht auf den öffentlichen Personennahverkehr ausgewichen werden könne (MEYER ZRP 2010, S. 239; ZOPFS, a. a. O., S. 818). Da Artikel 3 Absatz 1 GG berührt sei, bestünden verfassungsrechtliche Bedenken (RÖWER, a. a. O., S. 74). Schließlich ergäben sich Probleme bei der Vollstreckung, da die Einhaltung des Fahrverbots kaum kontrollierbar sei und die Mitwirkung des Verurteilten bedinge (RIEHE, a. a. O., S. 36).

Im Jugendstrafrecht wird von Wissenschaft und Fachverbänden die Erweiterung des Fahrverbots auf die allgemeine Kriminalität zusätzlich aus jugendkriminologischen und jugendkriminalrechtlichen Erwägungen ganz überwiegend abgelehnt (z. B. mit klarer Mehrheit von der strafrechtlichen Abteilung des 64. DJT 2000; siehe im Übrigen die Stellungnahme seitens der Deutschen Vereinigung für Jugendgerichte und Jugendgerichtshilfen zur aktuellen Koalitionsvereinbarung unter <http://www.dvjj.de/nachrichtenaktuell/koalitionsvertrag-fahrverbot-als-eigenst-ndige-deliktunabh-ngige-sanktion>). An erster Stelle steht im Jugendstrafrecht nicht der Gedanke des Schuldausgleichs, sondern dem Erziehungsgedanken entsprechend – sozialpräventiv – die Vermeidung erneuter Straffälligkeit, vgl. § 2 Absatz 1 des Jugendgerichtsgesetzes (JGG). Ein Fahrverbot könne sich diesbezüglich kontraproduktiv auswirken. Denn gerade bei jungen Menschen, die häufig gruppendynamischen Prozessen unterliegen und mit der Nutzung eines Kraftfahrzeugs imponieren wollen, trage es im Hinblick auf ein dann doch „im jugendlichen Übermut“ riskiertes Fahren ohne Fahrerlaubnis die Gefahr der Begehung einer schon darin liegenden neuen Straftat, nämlich nach § 21 StVG, in sich. Für den Fall, dass der auf die Verhängung des Fahrverbots unter Umständen folgende Verstoß aufgrund der eingeschränkten Kontrollierbarkeit unentdeckt bleibt, werde andererseits der für die Legalbewährung überaus schädliche Eindruck vermittelt, dass man durchaus gegen die Anordnungen eines Gerichts verstoßen könne, wenn man es nur geschickt genug anstelle. Diese Problematik verschärfe sich bei der Ausweitung des Fahrverbots auf allgemeine Kriminalität. Denn die Akzeptanz und erzieherische Effektivität einer Sanktion verschlechtere sich, je weniger ein innerer Zusammenhang zwischen ihr und dem begangenen Unrecht bestehe.

Die Befürworter einer Erweiterung des Fahrverbots betonen hingegen den gesteigerten Rang individueller Mobilität und den Prestigewert des Kraftfahrzeugs, wodurch sich ein Fahrverbot als spürbare und den Betroffene

nen empfindlich treffende Sanktion darstelle, die nicht wie eine Geldstrafe auf andere übertragen werden könne (STÖCKEL, a. a. O., S. 84; BUSEMANN a. a. O., S. 239). Da die Berechtigung der motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr Ausdruck individueller Freiheit sei, könne ein Fahrverbot eine Freiheitsbeschränkung moderner Art darstellen (SCHÖCH, a. a. O., C 120). Zudem seien mit dem Verbot, Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen, weitere, den Täter empfindlich treffende Folgen verbunden, wie etwa negative Auswirkungen auf die Vermögenssituation durch Einstellung eines Ersatzfahrers, Rückgriff auf Taxis oder Nichtwahrnehmung von Verdienstmöglichkeiten sowie sonstige Einschränkungen der beruflichen und privaten Lebensgestaltung (STÖCKEL, a. a. O., S. 86). Geld- und Freiheitsstrafe könnten – wie bereits erwähnt – unerwünschte Wirkungen beziehungsweise Nebenfolgen haben. Während eine Geldstrafe gut situierte Täter nicht immer in zureichender Weise beeindrucke, könne sie bei wirtschaftlich schwachen Straftätern zur finanziellen Überlastung und zu einer womöglich schädlichen Ersatzfreiheitsstrafe führen (VERREL a. a. O.). Die Freiheitsstrafe ziehe einen Arbeitsplatzverlust und den Kontakt zu erfahrenen Straftätern nach sich (BUSEMANN a. a. O.). Da die Vollstreckung (Ingewahrsamnahme des Führerscheins) nur mit geringen Kosten verbunden sei, könnten zudem deutliche Einsparungen erzielt werden (STÖCKEL, a. a. O., S. 85). Ein unmittelbarer Bezug der Strafe zur Tat sei auch bei den übrigen Sanktionsformen in der Regel nicht gegeben (STÖCKEL, a. a. O., S. 86; SCHÖCH, a. a. O., C 120; BUSEMANN, a. a. O.; VERREL a. a. O., S. 136). Zwar treffe das Fahrverbot nicht jeden gleich, die unterschiedliche Wirkung und Strafempfindlichkeit seien aber bei der Strafzumessung und Auswahl der Sanktion zu berücksichtigen (STÖCKEL, a. a. O., S. 83). Artikel 3 Absatz 1 GG sei nicht verletzt. Nach der neuen Formel des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG, Beschluss vom 7. Oktober 1980 – u. a. 1 BvL 50/79), nach der eine Ungleichbehandlung grundsätzlich möglich ist, wenn der Zweck der ungleichen Behandlung höher wiegt als das Interesse der ungleich behandelten Personen an einer Gleichbehandlung, habe der Staat einen weiten Spielraum, er könne auch Unterschiede schaffen. Die Ungleichbehandlung diene einem anerkannten öffentlichen Zweck, nämlich der Variantenerweiterung der Strafen (BERWANGER, ZRP 2014, S. 88, der sich aber letztlich gegen eine Öffnung des Fahrverbots für alle Straftaten ausspricht).

Einige der gegen die Ausweitung des Fahrverbots gerichteten Argumente relativieren sich insoweit, als sie sich gegen das Fahrverbot insgesamt richten. So stellt auch nach derzeitiger Rechtslage das Fahrverbot grundsätzlich eine Sondersanktion für Fahrerlaubnisinhaber dar, ohne dass daraus Probleme im Hinblick auf Artikel 3 Absatz 1 GG abgeleitet würden. Schon bislang dient § 21 StVG nicht nur der Vorbeugung von Gefahren im Straßenverkehr, sondern auch der Einhaltung des gemäß § 44 StGB beziehungsweise gemäß § 25 StVG (als Nebenfolge einer Ordnungswidrigkeit) verhängten Fahrverbots. Die unterschiedliche, insbesondere auch regional bedingte Strafeempfindlichkeit der Täter besteht bereits jetzt. Zudem ist dieser Umstand vom erkennenden Gericht im Rahmen der konkreten Strafzumessung gemäß § 46 StGB zu berücksichtigen.

Die Annahme, dass durch die Anhebung der Tagessatzhöhe auf 30.000 Euro vermögende Delinquenten nunmehr hinreichend zu beeindrucken seien, ist grundsätzlich richtig. Allerdings können Täter mit hohem Einkommen nicht selten zusätzlich auf nicht in die Berechnung einzubeziehende Rücklagen zurückgreifen. Erhebliche Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung dürften nicht zu befürchten sein, da auch bei den übrigen Sanktionsformen in der Regel kein spiegelnder Zusammenhang zwischen Tat und Strafe besteht. Der Einwand, ein vom Fahrverbot Betroffener könne sich von Familienmitgliedern, Bekannten oder einem Chauffeur fahren lassen, trifft zwar zu, aber auch darin liegt eine Einschränkung der individuellen Mobilität, zumal das Fahrverbot nicht das Fortbewegen insgesamt ausschließen soll, sondern lediglich den Komfort, selbst ein Kraftfahrzeug lenken zu können.

Die Einhaltung des Fahrverbots lässt sich in der Tat nur eingeschränkt kontrollieren, so dass es zu dessen Durchsetzung einer Mitwirkungsbereitschaft des Betroffenen bedarf. Eine solche dürfte aber grundsätzlich dann zu erwarten sein, wenn die Höchstdauer des Fahrverbots „nur“ auf sechs Monate verlängert wird und es so auf Straftaten der unteren bis mittleren Kriminalität beschränkt bleibt. Zum einen dürften die mit der Nichtbeachtung verbundene Verwirklichung einer weiteren Straftat gemäß § 21 StVG (Fahren ohne Fahrerlaubnis) und die damit einhergehende zusätzliche Sanktion, einschließlich einer womöglich drohenden Entziehung der Fahrerlaubnis oder Einziehung des Kraftfahrzeugs, für Delinquenten der unteren und mittleren Kriminalität eine hinreichend abschreckende Wirkung entfalten. Eine Höchstfrist von sechs Monaten dürfte zum anderen – jedenfalls im Erwachsenenstrafrecht – einen für den Betroffenen noch hinreichend überschaubaren, seine Mitwirkungsbereitschaft noch nicht überstrapazierenden Zeitraum darstellen. Eine solche Höchstfrist wäre gleichzeitig lang genug, um dem Gericht den mit der Öffnung für alle Straftaten erforderlichen erweiterten Bemessungsspielraum zu eröffnen und die von Teilen der Wissenschaft und Praxis wiederholt beklagte „Lücke“ zur mindestens sechs Monate währenden Entziehung der Fahrerlaubnis (SCHÖCH, a. a. O., C 117; MEYER, Abschlussbericht der Kommission zur Reform des strafrechtlichen Sanktionssystems, S. 31) zu schließen. Dabei wird nicht verkannt, dass es sich bei dem Fahrverbot und der Entziehung der Fahrerlaubnis um unterschiedliche strafrechtliche Instrumentarien handelt, die bei Einführung des Fahrverbots als Nebenstrafe bewusst deutlich voneinander abgegrenzt wurden und daher der Begriff „Lücke“ in systematischer Hinsicht nicht passend erscheint. Die auseinanderfallenden Fristen beider Instrumente haben sich gleichwohl in der Praxis de facto in den Fällen als wenig befriedigend erwiesen, in denen eine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne von § 69 StGB nicht festgestellt werden kann, ein Fahrverbot von drei Monaten zur Einwirkung auf den Täter jedoch nicht ausreichend erscheint

(weswegen sich die Bundesregierung schon früher für das Schließen dieser „Schere“ ausgesprochen hat, vgl. bereits Bundestagsdrucksachen 15/2725, Seiten 7, 22, und 16/8695, Seite 12). Vor dem Hintergrund der genannten jugendkriminologischen und jugendstrafrechtlichen Bedenken gegen eine Ausweitung des Fahrverbots und auch im Hinblick auf das andere Zeitempfinden junger Menschen soll die Höchstdauer im Jugendstrafrecht hingegen bei drei Monaten belassen werden.

Weiteren gegen eine Ausweitung des Fahrverbots vorgebrachten Argumenten wie ein deutlicher Mehraufwand der Gerichte für die Urteilsbegründung sowie etwaigen verfassungsrechtlichen Bedenken kann begegnet werden, indem das Fahrverbot nicht Hauptstrafe wird, sondern weiterhin Nebenstrafe bleibt; zugleich können dadurch die oben beschriebenen, vor allem spezialpräventiven Ziele der Ausweitung erreicht werden, ohne dass es einschneidender und inhaltlich bedenklicher Änderungen des Sanktionensystems bedarf:

Die zusätzliche Belastung der Gerichte wird bei dieser Variante spürbar geringer ausfallen. Bei Belassung als Nebenstrafe stellt das Fahrverbot nämlich weiterhin lediglich eine ergänzende Möglichkeit einer – wenn auch durch die Verlängerung ihrer Höchstdauer „verschärften“ – Denkmittelstrafe dar. Wird es nicht angeordnet, dürfen, abgesehen von der Feststellung, dass allein die Hauptstrafe zur Erfüllung der Strafzwecke ausreicht, keine weiteren Erörterungen hierzu erforderlich sein.

Den verfassungsrechtlichen Bedenken hinsichtlich Artikel 3 GG wegen der unterschiedlichen Belastungswirkung eines auf alle Straftaten ausgedehnten Fahrverbots kann zunächst der dem Gesetzgeber durch die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts eingeräumte weite Gestaltungsspielraum entgegeng gehalten werden (siehe oben). Zudem kann das Fahrverbot bereits jetzt auch für fahrerlaubnisfreie Kraftfahrzeuge angeordnet werden, so dass der Anwendungsbereich nicht auf Fahrerlaubnisinhaber beschränkt ist (Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 3. August 1984 – 1 Ss 329/84; OLG Düsseldorf, Urteil vom 9. Juli 1969 – 2 Ss 258/69). Gegen eine unzulässige Ungleichbehandlung spricht aber auch die durch die Beibehaltung als Nebenstrafe zwingend notwendige Kombination des Fahrverbots mit einer Geld- oder Freiheitsstrafe und der damit einhergehenden hohen „Dosierbarkeit“ der Gesamtsanktion. Das Gericht kann die Strafen so kombinieren, wie dies der Schuld und den Wirkungen, die von der Strafe für den Täter zu erwarten sind (vergleiche § 46 Absatz 1 StGB), am besten entspricht. Durch die Verbindung mit einer Geld- oder Freiheitsstrafe wird also eine größere Zielgenauigkeit und „Treffsicherheit“ als bei der isolierten Verhängung des Fahrverbots als Hauptstrafe eröffnet, eine dem Einzelfall gerecht werdende Sanktion zu verhängen.

Im Zusammenspiel mit der Geldstrafe kann ein Fahrverbot im allgemeinen Strafrecht aufgrund der Wechselwirkung von Haupt- und Nebenstrafe (BGH, Beschluss vom 11. November 1970, 4 StR 66/70, bei juris Rn. 5; BGH, Beschluss vom 12. Juli 1979, 4 StR 210/79, bei juris Rn. 8; LK-Geppert, 12. Auflage 2007, § 44 Rn. 22; Fischer, StGB, 62. Auflage 2015, § 44 Rn. 17) in drei Konstellationen eine sich in die bisherige Systematik des Sanktionensystems einfügende Alternative zur Freiheitsstrafe bzw. deren Vollstreckung darstellen:

- Generell kann durch die Kombination von Fahrverbot und Geldstrafe von dem Verhängen einer an sich angezeigten Freiheitsstrafe abgesehen werden, da bei der Bemessung der Hauptstrafe dem Umstand Rechnung zu tragen ist, dass neben ihr zugleich ein Fahrverbot verhängt wird (LK-Geppert, a. a. O., § 44 Rn. 29; Bayerisches Oberstes Landesgericht, Urteil vom 3. Oktober 1977, RReg 1 St 136/77, bei juris Rn. 9).
- Insbesondere dürfte sich dies in den Fällen auswirken, die unter den Anwendungsbereich von § 47 StGB fallen. Das Ausurteilen einer Haupt- und Nebenstrafe könnte hierbei bereits als zureichende Einwirkung auf den Täter angesehen werden, ohne dass es der Verhängung einer kurzen Freiheitsstrafe bedarf (OLG Koblenz, Beschluss vom 18. November 2010, 1 Ss 149/10, bei juris Rn. 10; Sch/Sch-Stree/Kinzig, StGB, 29. Auflage 2014, § 47 Rn. 11; MüKo-Maier, 2. Auflage 2012, § 47 Rn. 37).
- Auch kann durch ein neben einer Freiheitsstrafe verhängtes Fahrverbot die Möglichkeit eröffnet werden, deren Vollstreckung zur Bewährung auszusetzen, da für die Beurteilung der Legalprognose eine umfassende Gesamtwürdigung vorzunehmen ist. Hierbei können auch Rechtsfolgen, die neben der zur Aussetzung anstehenden Strafe angeordnet wurden, wie zum Beispiel ein Fahrverbot, bedeutsam sein (BGH, Urteil vom 2. Oktober 1958 – 4 StR 293/58, bei JURION Rn. 10 zur Entziehung der Fahrerlaubnis; OLG Bremen, Urteil vom 25. Oktober 1961, Ss 90/61 ebenfalls zur Entziehung der Fahrerlaubnis; Sch/Sch-Stree/Kinzig, a. a. O., § 56 Rn. 33).

Darüber hinaus kann durch die zusätzliche Verhängung des Fahrverbots neben der Geldstrafe eine Möglichkeit geschaffen werden, empfindlich auch auf vermögende, durch Auferlegung einer Geldstrafe allein womöglich nicht ausreichend zu beeindruckende Täter einzuwirken.

Dass das Fahrverbot durch die Streichung des Verkehrsbezugs ohne sonstige Tatbestandsvoraussetzungen bei allen Straftaten als Nebenstrafe möglich wird, seine Verhängung sich also nur nach den allgemeinen Strafzumessungskriterien nach § 46 StGB richtet, verstößt – auch angesichts der Entscheidung des BVerfG zur Verfassungswidrigkeit der Vermögensstrafe (Beschluss vom 20. März 2002, – 2 BvR 794/95) – auch nicht gegen den Bestimmtheitsgrundsatz aus Artikel 103 Absatz 2 GG. Zum einen wird, anders als bei der Vermögensstrafe, keine neue Straftat eingeführt, sondern nur der Anwendungsbereich einer bestehenden, obergerichtlich anerkannten Sanktion unter Beibehaltung ihrer Rechtsnatur (Nebenstrafe) ausgeweitet, wobei auch deren Mindest- und Höchstmaß klar definiert bleiben. Zum anderen bedarf es hier auch keiner erhöhten Anforderungen an die Bestimmtheit (vgl. o.g. Beschluss des BVerfG, bei juris Rn. 83), da das Fahrverbot, anders als die Vermögens-

strafe, die einen Zugriff auf das gesamte Vermögen zuließ und damit existenzvernichtend sein konnte, keinen besonders intensiven Grundrechtseingriff darstellt (zumal die Rechtsprechung beim Fahrverbot auch Kriterien zur Behandlung von Härtefällen entwickelt hat, vergleiche OLG Nürnberg, Beschluss vom 26. Oktober 2010 – 2 St OLG Ss 1[47]/10, bei juris Rn. 22; OLG Stuttgart, Beschluss vom 10. Dezember 1997 – 1 Ss 647/97, bei juris Rn. 13; OLG Stuttgart, Beschluss vom 9. Dezember 1998 – 1 Ss 718/98, bei juris Rn. 9).

Schließlich kann sowohl zur Vermeidung nicht beabsichtigter Härten als auch einer möglichen vermehrten Einlegung taktischer Rechtsmittel zur Hinauszögerung des Fahrverbots bestimmt werden, dass das Fahrverbot erst einen Monat nach Rechtskraft des Urteils wirksam wird. Dies würde es dem Verurteilten ermöglichen, sich auf die Zeit des Fahrverbots einzustellen und Vorkehrungen zu treffen, wie beruflichen und familiären Verpflichtungen auch ohne Fahrerlaubnis nachgekommen werden kann.

2. Neuregelung der Anordnungscompetenz für die Entnahme von Blutproben bei Straßenverkehrsdelikten

Die Anordnung der Entnahme einer Blutprobe steht nach § 81a Absatz 2 StPO dem Richter, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung auch der Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungspersonen zu. Zur Beschleunigung der Beweissicherung im Straf- und Bußgeldverfahren insbesondere bei dem Verdacht von Trunkenheitsdelikten und damit zur Verbesserung des Schutzes der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs vor ungeeigneten Fahrzeugführern soll der Richtervorbehalt für die Fälle der Entnahme einer Blutprobe gestrichen werden. Zukünftig soll die Anordnung der Entnahme einer Blutprobe durch die Staatsanwaltschaft oder – bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung – durch ihre Ermittlungspersonen erfolgen können.

§ 81a StPO regelt die Voraussetzungen einer körperlichen Untersuchung des Beschuldigten. Die Vorschrift erlaubt Eingriffe in das durch Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG geschützte Recht auf körperliche Unversehrtheit und verpflichtet den Beschuldigten zur Duldung von Untersuchungen, die der Aufklärung der Tat oder dem Auffinden von Beweismitteln dienen. Die Entnahme einer Blutprobe zur Ermittlung des Blutalkoholgehalts oder der Konzentration anderer berauschender Mittel zur Bestimmung der Fahrtüchtigkeit im Straßenverkehr stellt in der Praxis den Hauptanwendungsbereich des § 81a StPO dar. Über lange Zeit wurde die Anordnung der Entnahme einer solchen Blutprobe außerhalb der üblichen Geschäftszeiten der Gerichte und Staatsanwaltschaften von der Polizei in Ausübung ihrer Eilkompetenz selbst angeordnet. Die vom Gesetz genannte Voraussetzung der Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung wurde mit dem schnellen Abbau der Alkohol- beziehungsweise Wirkstoffkonzentration anderer berauschender Mittel begründet. Insbesondere zur Nachtzeit erschien das Zuwarten auf die Erreichbarkeit des Richters beziehungsweise Staatsanwalts mit der Folge eines Beweismittelverlusts als nicht tunlich.

Im Jahr 2007 hat das Bundesverfassungsgericht nach einer Reihe von Entscheidungen zur Annahme von Gefahr im Verzug bei Durchsuchungen die für diesen Begriff entwickelten Grundsätze (vgl. BVerfG, Urteil vom 20. Februar 2001 – 2 BvR 1444/00 – BVerfGE 103, 142 ff.) auch auf § 81a Absatz 2 StPO übertragen. Um ein faktisches Leerlaufen des gesetzlich vorgesehenen Richtervorbehalts zu vermeiden, haben die Strafverfolgungsbehörden daher auch für Blutprobenentnahmen in Eilsituationen zunächst zu versuchen, die Anordnung des zuständigen Richters zu erlangen. Eine Gefährdung des Untersuchungserfolges muss mit einzelfallbezogenen Tatsachen begründet werden, die in den Ermittlungsakten zu dokumentieren sind, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist (BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des 2. Senats vom 12. Februar 2007 – 2 BvR 273/06 – BVerfGK 10, 270, 274 [= BA 2008, 71]).

Gleichzeitig hat das Bundesverfassungsgericht allerdings in mehreren Entscheidungen klargestellt, dass das Grundgesetz eine vorherige richterliche Entscheidung für einen derartigen Eingriff nicht erfordert und der einfachgesetzliche Richtervorbehalt nicht zum rechtsstaatlichen Mindeststandard zählt (Beschluss der 2. Kammer des 2. Senats vom 28. Juli 2008 – 2 BvR 784/08 – BVerfGK 14, 107, 113 [= BA 2008, 386]; Beschluss der 1. Kammer des 2. Senats vom 24. Februar 2011 – 2 BvR 1596/10, 2 BvR 2346/10 – EuGRZ 2011, 183, 185 [= BA 2011, 170]; Beschluss der 1. Kammer des 1. Senats vom 28. Juni 2014 – 1 BvR 1837/12 – NJW 2015, 1005, 1006 [= BA 2015, 146]). Das Grundgesetz selbst enthält ausdrückliche Richtervorbehalte nur für Wohnungsdurchsuchungen (Artikel 13 Absatz 2 GG) und Freiheitsentziehungen (Artikel 104 Absatz 2 Satz 1 GG), nicht aber für Eingriffe in die körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG). Der vom Bundesverfassungsgericht festgestellte Verstoß beruhte somit im Ergebnis nicht auf einer Verletzung des Grundrechts der körperlichen Unversehrtheit, sondern auf einer Verletzung der Rechtsschutzgarantie gemäß Artikel 19 Absatz 4 GG. Die Gewährleistung effektiven Rechtsschutzes ist immer dann berührt, wenn das zur nachträglichen Überprüfung berufene Gericht die Voraussetzungen eines Exekutivakts – hier der Entnahme der Blutprobe – nicht vollständig eigenverantwortlich nachprüft oder aufgrund einer mangelhaften oder unvollständigen Dokumentation nicht nachprüfen kann (BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des 2. Senats vom 12. Februar 2007 – 2 BvR 273/06 – BVerfGK 10, 270, 272 f.). Ist dies der Fall, kann auch im Wege der nachträglichen richterlichen Kontrolle nicht verhindert werden, dass ein im Gesetz vorgesehenes Regel-Ausnahme-Verhältnis in bestimmten Bereichen der Rechtswirklichkeit in sein Gegenteil verkehrt wird.

Die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu Blutprobenentnahmen zum Nachweis von Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr hat zu einer Reihe von Folgeproblemen und einer uneinheitlichen Rechtspre-

chung der Oberlandesgerichte geführt (statt vieler Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 58. Aufl. 2015, § 81a Rn. 25a ff.). Erörtert wird in Rechtsprechung und Schrifttum unter anderem,

- wann ein „unklares und komplexes Erscheinungsbild“ der Tat (vgl. etwa OLG Hamburg, Beschluss vom 4. Februar 2008 – 2-81/07 (REV) – NJW 2008, 2597, 2598 [= BA 2008, 198]; OLG Hamm, Beschluss vom 25. August 2008 – 3 Ss 318/08 – NJW 2009, 242, 243 f. [= BA 2008, 188]) vorliegt, das die Annahme von Gefahr im Verzug rechtfertigt;
- ob Anhaltspunkte für einen Nachtrunk die Annahme von Gefahr im Verzug begründen (BVerfG, Beschluss der 3. Kammer des 2. Senats vom 21. Januar 2008 – 2 BvR 2307/07 – juris; OLG Hamburg, Beschluss vom 4. Februar 2008 – 2-81/07 (REV) – NJW 2008, 2597, 2599; OLG Hamm, Beschluss vom 25. August 2008 – 3 Ss 318/08 – NJW 2009, 242, 244 m. w. N.);
- ob es im Hinblick auf § 162 Absatz 1, § 165 StPO stets der Einschaltung der Staatsanwaltschaft durch die Polizei bedarf oder der Richter unmittelbar kontaktiert werden kann (BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des 2. Senats vom 12. Februar 2007 – 2 BvR 273/06 – BVerfGK 10, 270, 274; OLG Celle, Beschlüsse vom 15. Juli 2010 – 322 SsBs 159/10 – und 25. Januar 2010 – 322 SsBs 315/09 – [BA 2010, 303]);
- ob bei einer auf die Tagzeit beschränkten Erreichbarkeit des Bereitschaftsrichters der drohende Beweisverlust die Anordnung unmittelbar durch die Polizei zur Nachtzeit rechtfertigt (OLG Bamberg, Beschluss vom 20. November 2009 – 2 Ss OWi 1283/09 – DAR 2010, 97 [= BA 2010, 136]; a. A. wohl OLG Frankfurt a. M., Urteil vom 8. November 2010 – 3 Ss 285/10 – NStZ-RR 2011, 47 [= BA 2011, 36]; vorrangige Anordnung durch die Staatsanwaltschaft);
- ob die Anordnungskompetenz an die Polizei oder Staatsanwaltschaft zurückfällt, wenn sich der Bereitschaftsrichter weigert, trotz vollständiger Information ohne Vorlage der Akten mündlich zu entscheiden (vgl. BVerfG, Beschluss der 1. Kammer des 2. Senats vom 11. Juni 2010 – 2 BvR 1046/08 – NJW 2010, 2864 ff. [= BA 2010, 356] und nunmehr BVerfG, Beschluss vom 16. Juni 2015 – 2 BvR 2718/10, 2 BvR 1849/11, 2 BvR 2808/11 – NJW 2015, 2787, 2791 zu § 105 StPO);
- ob und ggf. wann bei Unreichbarkeit des Bereitschaftsrichters Gefahr im Verzug angenommen werden kann (KG, Beschluss vom 29. Dezember 2008 – 3 Ws (B) 467/08 – NStZ-RR 2009, 243 [= BA 2009, 278]);
- ob der Beamte verpflichtet ist, die getroffene Einschätzung der Gefährdungslage einer fortwährenden Prüfung zu unterziehen und einen sich abzeichnenden zeitlichen Spielraum (Anfahrt, Wartezeit) für den Versuch nutzen muss, über die Staatsanwaltschaft den zuständigen Richter zu erreichen (OLG Hamm, Beschluss vom 25. August 2008 – 3 Ss 318/08 – NJW 2009, 242, 244; KG, Beschluss vom 30. Dezember 2009 – 3 Ws (B) 543/09 – NStZ 2010, 468, 469).

Nachdem der einfach-gesetzliche Richtervorbehalt aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht zwingend geboten ist, erscheint die Regelung im Interesse der Sicherstellung einer effektiven Strafverfolgung zugunsten einer Anordnungsbefugnis der Staatsanwaltschaft oder – nachrangig – ihrer Ermittlungspersonen verzichtbar. Eine vorbeugende Kontrolle durch eine von der Polizei unabhängige und neutrale Instanz ist nach wie vor durch die Staatsanwaltschaft gewährleistet. Zugleich wird mit einer Übertragung der vorrangigen Anordnungskompetenz auf die Staatsanwaltschaft die Sachleitungsbefugnis der Staatsanwaltschaft im Ermittlungsverfahren gestärkt.

Der Betroffene wird durch die partielle Streichung des Richtervorbehalts nicht rechtsschutzlos gestellt. Die Rechtmäßigkeit der Anordnung einer Blutprobenentnahme durch die Staatsanwaltschaft oder ihre Ermittlungspersonen kann auf Antrag des Betroffenen nachträglich entsprechend § 98 Absatz 2 Satz 2 StPO durch das Gericht überprüft werden. Auch in dem sich an das Vorverfahren ggf. anschließenden Hauptverfahren werden die Rechtmäßigkeit der Beweiserhebung und ein gegebenenfalls bestehendes Beweisverwertungsverbot gerichtlich überprüft, so dass der Betroffene auch unter dem Gesichtspunkt des Anspruchs auf ein faires, rechtsstaatliches Strafverfahren keinen durchgreifenden Nachteil erleidet.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung der Regelungen ist nicht sachgerecht. Hinsichtlich der geplanten Ausweitung des Fahrverbots wird die Bundesregierung anhand der Strafverfolgungsstatistiken verfolgen, in welchem Umfang die Praxis von diesem erweiterten Instrumentarium Gebrauch macht.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Strafgesetzbuchs)

Zu Nummer 1

Aus den im Allgemeinen Teil (siehe Abschnitt I Nummer 1) genannten Gründen soll in § 44 Absatz 1 Satz 1 StGB der Verkehrsbezug als Erfordernis zur Anordnung eines Fahrverbots gestrichen und so das Fahrverbot – bei Beibehaltung seiner Rechtsnatur als Nebenstrafe – für alle Straftaten geöffnet werden. Aus den ebenfalls im Allgemeinen Teil (a. a. O.) genannten Gründen soll außerdem die Höchstfrist des Fahrverbots von drei auf sechs Monate erhöht werden.

Die in § 44 Absatz 1 Satz 2 StGB getroffene Regelung, wonach ein Fahrverbot in der Regel dann anzuordnen ist, wenn bei einer Verurteilung nach § 315c Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, Absatz 3 StGB oder § 316 StGB

die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB „unterbleibt“, soll aufgrund der weiterhin bestehenden besonderen Bedeutung des Fahrverbots für Verkehrsstraftaten aufrechterhalten bleiben. Die Regelanordnung bleibt trotz des Streichens des Verkehrsbezugs in Absatz 1 Satz 1 auch ohne Änderung von Satz 2 auf Taten beschränkt, die „bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen“ wurden. Denn die Bezugnahme auf das „Unterbleiben“ einer Entziehung nach § 69 StGB setzt denkbare Voraussetzung voraus, dass eine solche Entziehung nach dieser Norm überhaupt rechtlich möglich ist, was nur der Fall ist, wenn die Tat „bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen“ wurde.

Zu Nummer 2

Insbesondere um zu vermeiden, dass es zu einer vermehrten Einlegung taktischer Rechtsmittel zur Hinauszögerung des Fahrverbots kommt (siehe auch insoweit Allgemeiner Teil, Abschnitt I Nummer 1), soll das Fahrverbot erst einen Monat nach Rechtskraft des Urteils wirksam werden.

Zu Artikel 2 (Änderung des Jugendgerichtsgesetzes)

Zu Nummer 1

Gemäß § 8 Absatz 3 des Jugendgerichtsgesetzes (JGG) kann neben Erziehungsmaßnahmen, Zuchtmitteln und Jugendstrafe auch auf die nach dem Jugendgerichtsgesetz zulässigen Nebenstrafen und Nebenfolgen erkannt werden. Das Fahrverbot ist durch jugendstrafrechtliche Bestimmungen nicht ausgeschlossen und in § 76 JGG ausdrücklich genannt. Es stellt damit eine zulässige Rechtsfolge zur Einwirkung auf jugendliche und heranwachsende Delinquenten dar. Die im allgemeinen Strafrecht vorgesehene Öffnung der Nebenstrafe für alle Straftaten und nicht nur für solche, die einen Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder einer Pflichtverletzung im Straßenverkehr aufweisen, gilt über den Verweis in § 2 Absatz 2 in Verbindung mit § 8 Absatz 3 JGG daher auch im Jugendstrafrecht. Um jedoch dem im Jugendstrafrecht leitenden Erziehungsgedanken Rechnung zu tragen und den Zeitraum für junge Betroffene überschaubar zu halten, wird die Höchstdauer der Verhängung des Fahrverbots im Gegensatz zum allgemeinen Strafrecht hier nicht auf sechs Monate angehoben. Nach § 8 Absatz 3 Satz 2 JGG-E darf im Falle der Verhängung des Fahrverbots eine Höchstdauer von drei Monaten nicht überschritten werden.

Zu Artikel 3 (Änderung der Strafprozessordnung)

Zu Nummer 1

Mit der Anfügung des neuen Satzes 2 an § 81a Absatz 2 StPO wird eine Ausnahme von dem im bisherigen Absatz 2 enthaltenen Richtervorbehalt, der für sämtliche körperlichen Untersuchungen des Betroffenen im Sinne des § 81a Absatz 1 StPO gilt, geregelt. Einer richterlichen Anordnung für die Entnahme einer Blutprobe nach § 81a Absatz 1 Satz 2 StPO bedarf es danach nicht mehr, wenn tatsächliche Anhaltspunkte für die Begehung einer rechtswidrigen Tat vorliegen, die der Beschuldigte entweder bei dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat. Die Voraussetzungen dieser drei Varianten des Verkehrsbezuges entsprechen denjenigen, die bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes in § 44 StGB zur Beschreibung des Kreises der Anlassdelikte für die Verhängung eines Fahrverbots verwendet wurden (vgl. statt aller Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 62. Aufl. 2015, § 44 Rn. 6 ff.), und denjenigen, die in § 69 StGB der Verhängung der Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis zugrunde liegen (Meyer-Goßner/Schmitt, a. a. O. § 69 Rn. 9 ff.).

Von der Regelung erfasst werden daher in erster Linie die Straßenverkehrsdelikte nach den §§ 315c, 316 StGB, bei denen das Überschreiten bestimmter Blutalkoholwerte oder das Vorhandensein bestimmter Substanzen im Blut strafbarkeitsbegründend und wegen des kontinuierlichen Abbaus von Alkohol, Betäubungsmitteln und Medikamenten im Blut eine beschleunigte Beweismittelsicherung erforderlich ist. Darüber hinaus gilt die Regelung für solche rechtswidrigen Taten, die unmittelbar durch die konkrete Art des Führens des Kraftfahrzeuges begangen werden, oder wenn die Ausführung der Tat durch das Führen eines Kraftfahrzeuges ermöglicht oder gefördert wird. Dies betrifft etwa das unerlaubte Entfernen vom Unfallort gemäß § 142 StGB sowie etwaige im Zusammenhang mit dem Unfall stehende Delikte. Nicht erfasst sind hingegen solche Taten, die lediglich für die Vorbereitung, Ausnutzung oder Verdeckung einer Tat außerhalb des von § 264 StPO umfassten Tatgeschehens begangen werden.

Die Neuregelung findet gemäß § 46 Absatz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) für Ordnungswidrigkeiten, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen werden, und damit insbesondere bei Verstößen gegen § 24a Straßenverkehrsgesetz (0,5 Promille-Grenze), sinngemäß Anwendung. Gemäß § 46 Absatz 4 Satz 1 OWiG wird der Anwendungsbereich des § 81a StPO zwar eingeschränkt, so dass körperliche Untersuchungen des Betroffenen zur Ermittlung von Ordnungswidrigkeiten im Bußgeldverfahren in der Regel nicht zulässig sind. Hiervon ist die Entnahme einer Blutprobe neben anderen geringfügigen Eingriffen jedoch ausdrücklich ausgenommen.

Für den Kreis der genannten Delikte, bei denen der erforderliche Verkehrsbezug gegeben ist und die Maßnahme dem Zweck dient, Alkohol oder andere berauschende Mittel nachzuweisen, um eine Straf- oder Ahndbarkeit zu begründen, kann die entnommene Blutprobe ebenfalls der Prüfung dienen, ob ein Täter etwa infolge des Konsums von Alkohol zur Tatzeit schuldunfähig (§ 20 StGB) oder vermindert schuldfähig gewesen ist (§ 21 StGB). Zwar folgt hier die Beurteilung der Blutalkoholkonzentration anderen Regeln als bei der Feststellung einer tatbegründenden Trunkenheit. Auch ist eine Gesamtbewertung der objektiven und subjektiven Umstände des Tatgeschehens und der Persönlichkeitsverfassung des Täters für die Beurteilung der Schuldfrage erforderlich (Fischer, StGB, 62. Aufl. 2015, § 20 Rn. 17 ff.). Gleichwohl bedarf es hier wie dort einer möglichst unverzüglichen Anordnung einer Blutentnahme, um den genauen Gehalt der Substanzen im Blut ermitteln zu können. Die Frage der Schuldunfähigkeit hat auch Bedeutung für die Fälle, in denen eine Strafbarkeit nach § 323a StGB in Betracht kommt.

Die Anordnungsbefugnis wird vom Gericht auf die Staatsanwaltschaft übertragen. Ihr soll die Anordnung der Entnahme der Blutprobe vorrangig zustehen, die Polizeibehörden als Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft sind nur bei einer Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung berechtigt, die Maßnahme selbst anzuordnen. Mit der ausdrücklichen Aufnahme des „Staatsanwaltsvorbehalts“ in das Gesetz wird die Sachleitungsbefugnis der Staatsanwaltschaft gestärkt und eine vorbeugende Kontrolle durch eine von der Polizei unabhängige Behörde sichergestellt. Für die Annahme einer Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung, in denen die Polizei befugt ist, die Maßnahme selbst anzuordnen, gelten die für die Annahme der Eilkompetenz in der Rechtsprechung bislang herausgearbeiteten Grundsätze. Insbesondere sind die Strafverfolgungsbehörden verpflichtet, die Gefährdung des Untersuchungserfolges in Eilsituationen mit einzelfallbezogenen Tatsachen zu begründen und diese Tatsachen in den Ermittlungsakten zu dokumentieren, sofern die Dringlichkeit nicht evident ist.

Anmerkung der Schriftleitung: Der Deutsche Richterbund begrüßt ausdrücklich die geplante Abschaffung des Richtervorbehalts, während er die vorgesehene Einführung des Fahrverbotes als Nebenstrafe bei allen Straftaten ablehnt:

Auszug aus der Stellungnahme Nr. 16/16 (August 2016):

B. Bewertung im Einzelnen

Zur Blutprobenentnahme

Das geltende Recht enthält in § 81a Absatz 2 StPO einen Richtervorbehalt für alle körperlichen Untersuchungen; Ausnahmen sind nur für den Fall vorgesehen, dass der Untersuchungserfolg bei einer Verzögerung gefährdet würde. Dann steht die Anordnungsbefugnis der Staatsanwaltschaft und ihren Ermittlungspersonen zu.

Der Referentenentwurf enthält in Artikel 3 Nummer 1 eine besondere Regelung für die Anordnung der Entnahme einer Blutprobe, wenn tatsächliche Anhaltspunkte für eine rechtswidrige Tat vorliegen, die der Beschuldigte bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Fahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat. In diesen Fällen wird die Anordnungsbefugnis auf die Staatsanwaltschaft übertragen, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung steht sie den Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft zu. Die besondere Anordnungsbefugnis wird automatisch in das Recht der Ordnungswidrigkeiten übertragen, da § 46 Absatz 1 OWiG auf die Strafprozessordnung Bezug nimmt.

Der Deutsche Richterbund unterstützt nachdrücklich die von ihm schon seit langem geforderte Abschaffung des Richtervorbehalts bei der Blutprobenentnahme, wenn es um die Feststellung des Blutalkoholgehalts oder der Konzentration anderer berauschender Mittel im Straßenverkehr geht. Der im geltenden Recht vorgesehene Richtervorbehalt führt in der Praxis angesichts der Notwendigkeit, relativ schnell zu entscheiden, insbesondere am späten Abend und zu Nachtzeiten, zu großen Problemen. Die Anordnung durch den Richter ist aus Sicht des Deutschen Richterbundes auch nicht erforderlich. Die Blutprobenentnahme ist ein relativ geringer Eingriff in die körperliche Unversehrtheit der Betroffenen und beim Verdacht einer Alkoholisierung im Straßenverkehr nicht untypisch. Das „Vier-Augen-Prinzip“ bleibt durch die im Entwurf vorgesehene grundsätzliche Anordnungsbefugnis der Staatsanwaltschaft gewahrt und die nachträgliche gerichtliche Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Blutprobenentnahme bleibt möglich. Positiv hervorzuheben ist, dass durch die vorgeschlagene Regelung die Sachleitungsbefugnis der Staatsanwaltschaft deutlich herausgestellt wird.

Fraglich bleibt allerdings, warum die Blutprobenentnahme bei anderen Verkehrsteilnehmern, die kein Kraftfahrzeug führen, sondern etwa mit dem Fahrrad unterwegs sind, weiterhin dem Richtervorbehalt unterfallen soll.

Sind etwa ein Autofahrer und ein Fahrradfahrer an einem Unfall beteiligt und besteht bei beiden Unfallteilnehmern der Verdacht einer Alkoholisierung, müsste beim Fahrradfahrer eine richterliche Anordnung eingeholt werden, wohingegen beim Autofahrer die Einschaltung der Staatsanwaltschaft ausreichen würde. Ein Grund für die unterschiedliche Behandlung ist nicht ersichtlich. Aus Sicht des Deutschen Richterbundes sollte die Neuregelung auf alle verkehrsbezogenen Taten unter Einfluss von Alkohol oder anderer berauschender Mittel ausgedehnt werden.

Zum Fahrverbot

Nach derzeitiger Rechtslage ist die Verhängung des Fahrverbots als Nebenstrafe auf Straftaten beschränkt, die im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurden. Der Referentenentwurf sieht vor, diese Beschränkung aufzuheben, sodass das Fahrverbot generell als Nebenstrafe verhängt werden kann. Außerdem wird die Höchstdauer von drei auf sechs Monate verlängert. Im Bereich des Jugendstrafrechts soll es allerdings bei der Höchstdauer von drei Monaten bleiben.

Der Deutsche Richterbund lehnt ein Fahrverbot als Nebenstrafe bei allen Straftaten ab.

Der Führung eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr kommt bei weitem nicht mehr die Bedeutung zu wie noch zu der Zeit, als die Diskussionen um die Einführung des Fahrverbots als Hauptstrafe oder generelle Nebenstrafe begannen. Während vor einigen Jahren das Auto noch ein Statussymbol war und das Autofahren von den meisten Menschen als sehr wichtig eingeschätzt wurde, ist die Bedeutung des Führens eines Kraftfahrzeugs für den Einzelnen heute äußerst unterschiedlich:

- So gibt es Menschen, die beruflich auf ihren Führerschein angewiesen sind – entweder weil sie so ungünstig wohnen, dass sie ohne eigenes Auto nicht zur Arbeitsstelle gelangen können, oder weil sie etwa Berufskraftfahrer sind.
- Andere sind aus gesundheitlichen Gründen auf das Auto angewiesen.
- Wieder andere fahren aus Spaß oder Bequemlichkeit.
- Und eine weitere, gerade in Großstädten immer größer werdende Gruppe hat zwar einen Führerschein, fährt aber vornehmlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln und kann leicht auf das Autofahren verzichten.

Damit stellt sich die Frage, warum gerade das Fahrverbot als Sanktion gewählt wird und nicht das Fußballspielen am Sonntag oder der WochenendKinobesuch. Mit dem Fahrverbot verbietet man dem Betroffenen die Ausübung einer bestimmten Tätigkeit, ohne dass klar wird, warum es gerade diese Tätigkeit ist. Die auch in der Begründung des Referentenentwurfs genannten Akzeptanzprobleme dürften damit in der Tat hoch werden.

Noch verstärkt werden dürften sie durch den Umstand, dass die Befolgung des Fahrverbots nur schwer kontrollierbar ist. Wer dem Fahrverbot nicht Folge leistet, dürfte nur auffallen, wenn er zufällig in eine Fahrzeugkontrolle gerät.

Die Unterschiede in der Wirkung des Fahrverbots auf die Betroffenen dürften durch das Gericht nur schwer ausgeglichen werden können. Zwar wirken auch die Freiheitsstrafe und die Geldstrafe unterschiedlich. Die Freiheitsstrafe ist aber generell sehr belastend und die unterschiedliche Wirkung der Geldstrafe wird durch die Bemessung der Tagessätze jedenfalls teilweise ausgeglichen. Bei dem Fahrverbot scheint es angesichts der so verschiedenen Lebensumstände und Vorlieben der Betroffenen kaum möglich, für eine einigermaßen annähernde Wirkungsgleichheit der Strafe zu sorgen.

Sollte dennoch ein Fahrverbot als Nebenstrafe bei allen Straftaten eingeführt werden, muss aus Sicht des Deutschen Richterbundes jedenfalls eine Evaluierung des Gesetzes nach einigen Jahren vorgesehen werden.

In der Begründung des Gesetzentwurfs wird ausgeführt, dass die Bundesregierung anhand der Strafverfolgungsstatistiken verfolgen werde, in welchem Umfang die Praxis von dem Instrument Gebrauch machen wird. Dies reicht nach hiesiger Auffassung nicht aus. Vielmehr ist es erforderlich, nach einigen Jahren zu untersuchen, in welchen Fällen das Fahrverbot verhängt worden ist, in welchem Umfang dabei die Lebensverhältnisse der Verurteilten berücksichtigt worden sind, welche Folgen das Fahrverbot für die Betroffenen hatte und ob das Fahrverbot als Sanktion akzeptiert worden ist.

Zur Information

DVR: Anpassung der Indikation zur Überprüfung der Fahr-eignung bei Alkoholkonsum in § 13 S. 1 Nr. 2 lit. c FeV^{*})

Erläuterung

Die besondere Gefahr von Alkohol im Straßenverkehr lässt sich u. a. in der jährlichen Unfallstatistik ablesen. Allein im Jahr 2014 wurden 260 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei Unfällen unter Alkoholeinfluss getötet und 16.856 Personen verletzt¹⁾.

Zurzeit sieht der Gesetzgeber vor, dass die Fahrerlaubnisbehörde bei Trunkenheitsfahrten mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) ab 1,6 Promille eine Fahreignungsbegutachtung anordnen muss. Die Fahreignungsbegutachtung – hier vor allem die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) – dient als Chance der Betroffenen, sich von den behördlichen Zweifeln (körperliche oder verhaltensbezogene Auffälligkeiten) zu befreien.

Inwiefern der Grenzwert von 1,6 Promille für die Indikation zur Fahreignungsbegutachtung noch dem aktuellen wissenschaftlichen Kenntnisstand entspricht, wurde anhand einer Literaturanalyse²⁾, bei der 129 Studien zu alkoholinduzierten Ausfallerscheinungen analysiert wurden, geprüft. Auf der quantitativen Ebene zeigt sich, dass die Mehrheit von 97 Prozent der nachgewiesenen Ausfallerscheinungen bei einer BAK bis zu 1,05 Promille auftreten. Die betroffenen psychofunktionalen Bereiche sind vielfältig. Dazu zählen: Reaktionsgeschwindigkeit, Aufmerksamkeit, Wahrnehmung und Detektion, Verhaltenskontrolle, kognitive und exekutive Funktionen, elektrophysiologische und strukturelle Hirnaktivität, Gedächtnis, Tracking, fahrrelevante Fähigkeiten und Gleichgewicht. Demzufolge wird eine Fahreignungsbegutachtung momentan bei Personen angeordnet, die über lange Zeit Alkohol konsumiert haben, sodass dieser zu einer Alkoholgewöhnung und somit zu weniger starken Ausfallerscheinungen bei akuter Alkoholisierung führte. Alkoholinduzierte Ausfallerscheinungen zeigen sich tatsächlich bei einer BAK von weit unter 1,6 Promille.

Die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse aus der Medizin, Psychologie und Toxikologie haben die Richterinnen und Richter bereits in entsprechenden Urteilen bzw. Beschlüssen umgesetzt³⁾. Demzufolge ist die Anordnung einer Fahreignungsbegutachtung auch unter 1,6 Promille zulässig. Zur Begründung wird häufig herangezogen, dass nach Punkt 8.2 der Anlage 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) Alkoholmissbrauch Zweifel an der Fahreignung entstehen lassen, die im Rahmen einer Fahreignungsbegutachtung

^{*}) Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR): Indikation zur Überprüfung der Fahreignung bei Alkoholkonsum, Beschluss des DVR-Vorstands vom 24. Mai 2016 auf der Basis der Empfehlungen der Vorstandsausschüsse Erwachsene und Verkehrsmedizin.

¹⁾ Quelle: Statistisches Bundesamt, 2015.

²⁾ Quelle: Reimann, C., Schubert, W., Berg, M., van der Meer, E.: Indication for the Assessment of Driver's Fitness after Problematic Alcohol Consumption. Sucht – Journal of Addiction Research and Practice (SUCHT <2014>, 60, pp. 139-147. DOI: 10.1024/0939-5911.a000309. © 2014 Hogrefe AG).

³⁾ [...] Beschluss BVerwG vom 24.06.2013 [- 3 B 71/12 – BA 2013, 252].

geprüft werden müssen. Als Alkoholmissbrauch wird dabei zum einen das fehlende Trennvermögen zwischen Alkoholkonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen und zum anderen beispielsweise das Fehlen vor Ausfallerscheinungen bei erheblicher Alkoholisierung verstanden.

Auch aus gesundheitspolitischer Sicht ist darauf hinzuweisen, dass eine Zuweisung zu einer Fahreignungsbegutachtung schon unter 1,6 Promille bedeutet, dass sich Betroffene mit ihrem Alkoholkonsumverhalten frühzeitig auseinandersetzen müssen, bevor sich ein möglicherweise jahrelanger Alkoholmissbrauch manifestieren kann.

Abschließend muss die Tatsache betrachtet werden, dass eine Fahrt mit einer BAK von 1,1 Promille die Wahrscheinlichkeit, einen Unfall zu verursachen, verzehnfacht. Bei einer BAK von 1,6 Promille steigt das Verursachungsrisiko auf das 40-Fache.

Der Gesetz- und Ordnungsgeber sowie die Verkehrspolitik sind aufgerufen, abzuwägen, welches Risiko der Staat in der Verkehrssicherheit bereit ist zu tragen. Denn aus wissenschaftlicher Sicht lässt sich ein Grenzwert von 1,6 Promille zur Zuweisung einer Fahreignungsbegutachtung nicht tragen. Insgesamt empfiehlt sich die Anpassung des § 13 S. 1 Nr. 2 lit. c FeV auf eine BAK von 1,1 Promille.

Beschluss

Der DVR begrüßt vor dem Hintergrund der vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse die Empfehlung, die Indikation für die Anordnung einer Fahreignungsbegutachtung nach Alkoholkonsum von derzeit 1,6 Promille BAK bzw. 0,8 mg/l Atemalkoholkonzentration auf 1,1 Promille bzw. 0,55 mg/l im § 13 S. 1 Nr. 2 lit. c FeV anzupassen.

gez.

Dr. Walter Eichendorf
Präsident

Canadian Coalition on Distracted Driving begins development of National Action Plan

The newly-created Canadian Coalition on Distracted Driving (CCDD) has wrapped up its first ever meeting, a two-day working session in Ottawa where it began work on creating a National Action Plan to combat distracted driving. An initiative of the Traffic Injury Research Foundation (TIRF), Drop It And Drive and The Co-operators, the CCDD is the first coalition of its kind in Canada. The multi-sectoral group includes members from various levels of government, enforcement, academia, health, industry and communities. Their expertise is varied, including road safety research, injury prevention and health care, policy, enforcement, as well as the insurance, automotive and trucking industries.

At the meeting, a number of options were discussed and considered for possible inclusion in the National Action Plan. These included the identification of priority data and indicators that represent an important step forward in improving understanding of the issue. Other activities that received attention included an inventory of educational campaign materials and a resource centre to support agency efforts to raise awareness about the problem, particularly at a community level. The development of tools to inform industries about distracted driving's impacts and facilitate leadership in the development of distracted driving policies was also a top priority.

“As a member of the Canadian Coalition on Distracted Driving, the Ministry of Transportation of Ontario understands the importance of tackling this problem in our province and across the country. Sharing strategies and data will assist us all in addressing this increasingly significant issue,” said JOHN LEFEBVRE, Manager, Special Projects, Safety Policy & Education Branch, Ministry of Transportation of Ontario.

As part of its Drive Out Distraction program, The Co-operators entered into a partnership with TIRF aimed at reducing the incidence of distracted driving in Canada. In December, they released *Distracted Driving in Canada: Making Progress, Taking Action*, which provides a snapshot of the many initiatives across the country to address the problem. The report identified the need for a national action plan and recommended the creation of a national working group. This led to the establishment of the CCDD, which plans to release a national action plan later this year.

Also, as part of this partnership, TIRF will create a public online repository of data, information and resources that can serve as an easily accessible tool for stakeholders and others with an interest in the issue.

“The complexity of the distracted driving problem makes it a challenge to change behaviour, so it is critical that we invest time, energy and resources to develop an informed and evidence-based plan that is achievable, and that more importantly contributes to behaviour change,” said ROBYN ROBERTSON, President & CEO of TIRF. “The diversity of agencies that are participating in the Coalition speaks not only to the pervasiveness and seriousness of this issue, but also to their commitment to sharing expertise to find the most effective ways to keep Canadians safe.”

Distracted driving is widely considered a top priority by provincial and territorial governments and they, along with non-profits, researchers, industry and the media are engaged in activities designed to address the issue. However, there is currently no efficient means of exchanging information and outcomes at the national level, and coordination

across the various groups of stakeholders is lacking. These are matters the national action plan will address.

“The Canadian Coalition on Distracted Driving brings together an impressive group of professionals who are committed to understanding the problem and taking action to reduce the number of unnecessary injuries and deaths on our roads,” said KATHY BARDSWICK, president and CEO of The Co-operators. “What the national action plan will do is promote better information-sharing and coordination across jurisdictions and between stakeholders, to ultimately enhance the effectiveness of our collective efforts to combat this significant societal issue.”

About the Traffic Injury Research Foundation:

The mission of the Traffic Injury Research Foundation (TIRF) is to reduce traffic-related deaths and injuries. TIRF is an independent, charitable road safety research institute. Since its inception in 1964, TIRF has become internationally recognized for its accomplishments in identifying the causes of road crashes and developing programs and policies to address them effectively.

About Drop It And Drive:

Drop It And Drive (DIAD) is a national British Columbia-based organization that has presented its reality-based workshops to more than 50,000 students, faculty and workers in Canada and the United States since their launch in late 2010. Its mission is to prevent injuries and fatalities caused by distracted driving, distractions in the workplace and distracted walking. It actively promotes the need for societal change in order to effectively address road, pedestrian and workplace safety.

About The Co-operators:

The Co-operators Group Limited is a Canadian co-operative with more than \$40 billion in assets under administration. Through its group of companies it offers home, auto, life, group, travel, commercial and farm insurance, as well as investment products.

The Co-operators is well known for its community involvement and its commitment to sustainability. The Co-operators is listed among the Best Employers in Canada by Aon Hewitt; Corporate Knights' Best 50 Corporate Citizens in Canada; and the Top 50 Socially Responsible Corporations in Canada by Sustainalytics and Maclean's magazine. For more information visit www.cooperators.ca.

(Source: <http://newsreleases.cooperators.ca/2016-06-20-Canadian-Coalition-on-Distracted-Driving-begins-development-of-National-Action-Plan>, June 20, 2016)

Österreich: Maßnahmenpaket Verkehrssicherheit^{*)}

Fahrschulen/Ausbildung

Qualitätsoffensive Fahrschulen

Für Fahrschulen wird es künftig bundesweit einheitliche Inspektionen geben, um flächendeckend hohe Qualität sicherzustellen. Das bmvit entwickelt dazu einheitliche Checklisten und stellt entsprechende Handbücher zur Verfügung. Die Ergebnisse der Inspektionen werden in einer eigens geschaffenen Datenbank dokumentiert. In einem zweiten Schritt wird es für Fahrschulen, die zusätzliche Leistungen anbieten (z. B.: moderne Simulatoren, Ausbildungsschwerpunkte, etc.) ein spezielles Gütesiegel geben.

Umsetzung bis: 2017

Mopedausbildung Neu

Die theoretische Prüfung für den Moped-Führerschein wird künftig am Computer abgelegt. Bei den Theoriefragen werden neue Schwerpunkte wie Risikobewusstsein oder die Sichtweise anderer Verkehrsteilnehmer gesetzt, die Prüfung wird verlängert. Die praktische Ausbildung soll weniger auf Übungsplätzen und mehr auf Straßen stattfinden, um realitätsnahes Lernen zu ermöglichen. Es wird geprüft, ob eine verpflichtende praktische Prüfung sinnvoll ist.

Umsetzung: 2017

Verlängerung der Probezeit

Die Probezeit für FahranfängerInnen soll von zwei auf drei Jahre ausgedehnt werden. In dieser Zeit werden Verstöße je nach Delikt, wie bisher, mit verkehrspsychologischen Nachschulungen oder Nachschulungskursen für alkoholauffällige Lenkerinnen und Lenker geahndet. Bei wiederholten Verstößen wird die Lenkerberechtigung entzogen. Es wird darüber hinaus geprüft, ob unerlaubte Handy-Nutzung während der Fahrt in den Delikt-katalog des Probeführerscheins aufgenommen wird.

Inkrafttreten: 2017

Sonstige Maßnahmen

Verkehrsstatistik Neu

Mit einem neuen Gesetz soll der Zugang des Bundes und der Länder zu bestimmten Detaildaten verschiedener Behörden in feinerer regionaler Gliederung ermöglicht werden. So sollen etwa Daten zum Unfallhergang mit Daten zu den gesundheitlichen Folgen der Unfälle verknüpft werden können. Das ergibt ein umfangreicheres Bild über das Unfallgeschehen auf Österreichs Straßen und ermöglicht zielgerichtetes Entgegenwirken.

Inkrafttreten: 1. Hälfte 2017

^{*)} Auszug aus dem Maßnahmenpaket Verkehrssicherheit des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, BMVIT, vorgestellt auf der Pressekonferenz vom 22. Juni 2016.

Alkohol-Wegfahrsperrern

Statt dem Führerscheinentzug bei Alkoholmissbrauch am Steuer wird künftig auch der Einbau einer Alkohol-Wegfahrsperrre möglich sein. Das Gerät überprüft vor dem Start den Alkoholgehalt in der Atemluft. Nur wer nüchtern ist, kann sein Auto starten. Die Verpflichtung zur Alko-Wegfahrsperrre wird doppelt so lange dauern wie der Führerscheinentzug. Die Nutzer werden durch ein Mentoringprogramm begleitet.

Inkrafttreten: 2017

Straßenverkehrsunfälle 2015

– Deutschland, Österreich, Schweiz –

Deutschland

Bundesweit registrierte die Polizei 2015 insgesamt 2,5 Millionen Unfälle, das waren 4,6 % mehr als im Jahr 2014. Bei sieben von acht Unfällen blieb es bei Sachschaden, bei jedem achten Unfall gab es Getötete oder Verletzte. Die Zahl der Sachschadensunfälle stieg um 5,1 % auf 2,2 Millionen. Zugleich nahm die Zahl der Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen, um 1,1 % auf 305.659 zu. Hierbei verunglückten insgesamt 396.891 Menschen, ein Plus von 1,0 %.

Gegenstand der Nachweisung	Anzahl 2015	Veränderung 2015 gegenüber 2014 in %
polizeilich erfasste Unfälle insgesamt	2.516.831	4,6
davon: Unfälle mit Personenschaden	305.659	1,1
schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden im engeren Sinne ¹⁾	68.776	- 2,4
sonstige Sachschadensunfälle	2.142.396	5,3
Verunglückte insgesamt	396.891	1,0
davon: Getötete	3.459	2,4
Schwerverletzte	67.706	0,0
Leichtverletzte	325.726	1,2

Tab. 2: Unfälle und Verunglückte im Straßenverkehr [Auszug].

¹⁾ Unfälle in Verbindung mit einem Straftatbestand oder einer Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und mindestens ein Fahrzeug musste abgeschleppt werden. Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel sind in „sonstige Sachschadensunfälle“ enthalten.

Die Entwicklung bei den Sachschadensunfällen verlief nicht einheitlich: Die Zahl der schwerwiegenden Unfälle mit Sachschaden, bei denen mindestens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war und ein Bußgeld- oder Straftatbestand vorlag, ist im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 2,4 % auf 68.776 Unfälle gesunken. Dagegen sind die sonstigen Sachschadensunfälle um 5,3 % auf 2,1 Millionen gestiegen.

Besonders Besorgnis erregend ist, dass 2015 die Zahl der Verkehrstoten sowie der Verletzten im Vergleich zum Vorjahr gestiegen ist: Im Jahr 2015 starben 3.459 Menschen auf Deutschlands Straßen, das waren 2,4 % oder 82 Menschen mehr als 2014. Auch die Zahl der Leichtverletzten ist gestiegen, und zwar um 1,2 %. Dagegen blieb die Zahl der Schwerverletzten im Vergleich zu 2015 fast konstant.

3. Unfallursachen

Unfälle können nicht immer auf einen einzigen Grund zurückgeführt werden. Im Jahr 2015 registrierte die Polizei in Deutschland bei den 305 659 Unfällen mit Personenschaden im Schnitt 1,4 Ursachen. Menschliches Fehlverhalten war dabei die mit großem Abstand häufigste Unfallursache: 88 % waren Fehlverhalten von Fahrzeugführern, 3 % waren Fehlverhalten von Fußgängerinnen und Fußgängern.



Schaubild 2: Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden 2015 in %.

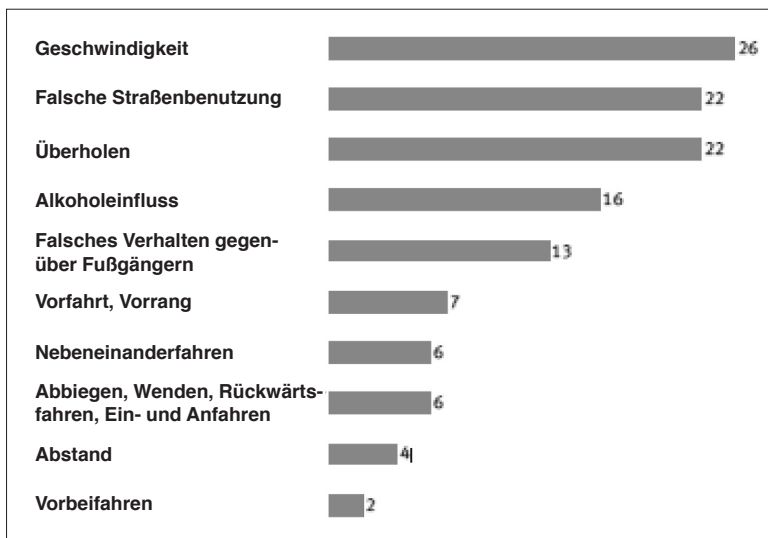


Schaubild 3: Verkehrstote nach Unfallursachen 2015 je 1 000 Unfälle mit Personenschaden.

Vergleichsweise schwerwiegende Folgen hat auch die Unfallursache Alkoholeinfluss mit 16 Getöteten und 344 Schwerverletzten je 1.000 Unfälle mit Personenschaden. Insgesamt wurden im Jahr 2015 bei Alkoholunfällen 256 Verkehrsteilnehmer getötet, 4.590 schwerverletzt. Das war nahezu jeder 14. Verkehrstote und 15. Schwerverletzte.

9.2 Unfallursache Alkohol und nicht angepasste Geschwindigkeit stark zurückgegangen

Erfreulicherweise hat sich sowohl die Zahl der Geschwindigkeitsunfälle als auch die Zahl der Alkoholunfälle seit 1991 deutlich reduziert: Unfälle mit Personenschaden aufgrund von Alkoholeinfluss gingen um zwei Drittel zurück, bei Unfällen durch zu schnelles Fahren war es mehr als die Hälfte. Infolgedessen verloren 2015 auch weniger Menschen ihr Leben durch Alkohol- und Geschwindigkeitsunfälle als noch vor 25 Jahren. Seit 1991 ist die Zahl der Verkehrstoten durch Alkohol um fast 90 % zurückgegangen.

(Auszug aus der Pressebroschüre „Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2015“ zur Pressekonferenz des Statistischen Bundesamtes, Destatis, am 12. Juli 2016 in Berlin)

Österreich

2015 blieb die Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit 37.960 auf dem Niveau von 2014 (37.957), mit 479 Todesopfern gab es aber um 49 oder 11,4 % mehr Verkehrstote als 2014 (430). 47.366 Personen wurden laut Statistik Austria bei Verkehrsunfällen verletzt, um 304 oder 0,6 % weniger als im Jahr davor, wobei die Zahl der schwer Verletzten geringfügig stieg (um + 0,7 % auf 7.486), aber jene der leicht Verletzten, die mit 84 % den Großteil der Verletzten ausmachen, leicht sank (– 0,9 % auf 39.880; siehe Tabelle 1).

2015 endete jeder 85. Unfall mit Personenschaden tödlich (2014: jeder 92.). Die Zahl der Unfälle mit je einem Todesopfer erhöhte sich um 6 %, jene mit je zwei Todesopfern verdoppelte sich gegenüber 2014 beinahe.

Hauptunfallursache tödlicher Unfälle war wieder Unachtsamkeit/Ablenkung, gefolgt von nicht angepasster Geschwindigkeit sowie Vorrangverletzungen. Bis April 2015 sank die Zahl der Verkehrstoten gegenüber 2014, ab Mai gab es durchwegs Zunahmen.

Weniger Verletzte und Getötete bei Alkoholunfällen

Mit 2.226 blieb die Zahl der Alkoholunfälle im Vergleich zu 2014 so gut wie unverändert (+ 0,6 %), die Zahl der dabei Verletzten sank um 56 oder 1,9 % auf 2.834. Mit 27 Todesopfern bei Alkoholunfällen – gegenüber 32 im Jahr davor – wurde das bislang geringste Ergebnis erzielt (siehe Tabelle 1).

	Jahresergebnisse	Veränderung 2014/2015	
	2015	absolut	in %
Unfallgeschehen insgesamt			
Unfälle	37.960	+ 3	+ 0,0
Verletzte	47.366	– 304	– 0,6
Getötete ¹⁾	479	+ 49	+ 11,4
Unfallgeschehen mit alkoholisierten Beteiligten			
Alkoholunfälle	2.226	+ 13	+ 0,6
Verletzte	2.834	– 56	– 1,9
Getötete ¹⁾	27	– 5	– 15,6

Tab. 1: Unfallgeschehen, Q: Statistik Austria, Statistik für Straßenverkehrsunfälle.

¹⁾ 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote.

(Aus der Pressemitteilung 11.304-115/16 der Statistik Austria vom 22. Juni 2016)

Anmerkung der Schriftleitung: Nach Angaben aus dem Schnellbericht 4.3 „Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden“ der Statistik Austria ist ein Alkoholunfall ein Unfall, bei dem zumindest bei einer beteiligten Person (Lenker oder Fußgänger) eine Beeinträchtigung durch Alkohol gemäß § 5 Abs. 1 StVO oder eine Überschreitung des im § 14 Abs. 8 FSG festgelegten Blut- oder Atemalkoholwertes festgestellt wurde, oder „mangelnde Verkehrstüchtigkeit/Alkohol“ oder „Alkotest verweigert“ angegeben war.

Schweiz

Auf den Schweizer Straßen starben im vergangenen Jahr 253 Menschen, zehn mehr als 2014. Damit stieg die Anzahl der tödlich Verunfallten gegenüber 2014 um 4 Prozent. Diese Zunahme stellt jedoch den generell rückläufigen Trend nicht in Frage. So sank die Zahl der Verkehrstoten 2015 gegenüber dem Durchschnitt der vorhergehenden vier Jahre um 16 Prozent. Weiter wurden im vergangenen Jahr 3.830 Personen bei Unfällen schwer verletzt.

Getötete	2015	2014/2015	
alle Getöteten	253	+ 10	+ 4 %
nach mutmaßlicher Hauptursache			
Alkoholeinfluss	30	+ 6	+ 25 %

Unfallstatistik Straßenverkehr.

Schwerverletzte	2015	2014/2015	
alle Schwerverletzten	3.830	- 213	- 5 %
nach mutmaßlicher Hauptursache			
Alkoholeinfluss	320	+ 47	- 13 %

Unfallstatistik Straßenverkehr.

Unfälle	2015	2014/2015	
alle Unfälle mit Personenschaden	17.736	- 67	- 0 %
nach Unfallfolgen			
mit Getöteten	238	+ 9	+ 4 %
mit Schwerverletzten	3.612	- 206	- 5 %
<i>mit lebensbedrohlich Verletzten</i>	174	N/C	N/C
<i>mit erheblich Verletzten</i>	3.438	N/C	N/C
mit Leichtverletzten	13.886	+ 130	- 1 %

Unfallstatistik Straßenverkehr.

N/C: nicht berechenbar.

(Aus einer Medienmitteilung des Bundesamtes für Straßen, ASTRA, vom 31. März 2016)

Anmerkung der Schriftleitung: 2015 wurde die Definition der Schwerverletzten in der Schweizerischen Unfallstatistik Straßenverkehr geändert und zwei neue Kategorien gebildet („lebensbedrohlich Verletzte“ und „erheblich Verletzte“). Die geänderte Definition ist der Grund für den Rückgang der Schwerverletzten und den Anstieg der Leichtverletzten im Berichtsjahr gegenüber 2014.

Fahrerlaubnismaßnahmen 2015

– Deutschland, Schweiz –

Deutschland

Im Jahr 2015 wurden 376.462 Fahrverbote ausgesprochen. Ihr Anteil an allen Maßnahmen beläuft sich auf etwa 68 Prozent.

Nach dem Fahrverbot ist der Entzug der Fahrerlaubnis die zweithäufigste Fahrerlaubnismaßnahme im Jahr 2015 (95.962). Rund 17 Prozent aller Maßnahmen betrafen die Entziehung der Fahrerlaubnis. Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss waren der häufigste Grund für den Führerscheinverlust.

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2015						
Entziehungen	Aberkennungen	Isolierte Sperren	Fahrverbote	Versagungen	Verzichte	Insgesamt
95.962	12.658	24.246	376.462	17.123	29.282	555.733

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2015 und 2014 nach entscheidender Stelle und Veränderung gegenüber 2014 in Prozent			
Entscheidende Stelle	Jahr 2015	Jahr 2014	Veränderung in %
Entscheidungen durch Gerichte	125.978	129.461	– 2,7
Entscheidungen durch Bußgeldbehörden	334.063	358.753	– 6,9
Entscheidungen durch Fahrerlaubnisbehörden	66.410	64.524	2,9

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen durch Gerichte und Bußgeldbehörden im Jahr 2015 nach ausgewählten Gründen der Maßnahme und Unfallbeteiligung				
Entscheidende Stelle und ausgewählte Gründe der Maßnahme	Entziehungen	Aberkennungen	Isolierte Sperren	Fahrverbote
Gerichte und Bußgeldbehörden insgesamt	55.852	8.233	24.246	371.710
und zwar Verkehrsverstöße in Verbindung mit Alkohol oder anderen Drogen	49.124	7.212	9.043	62.714

Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen durch Fahrerlaubnisbehörden im Jahr 2015 nach Grund der Maßnahme				
Grund der Maßnahme	Entziehungen	Aberkennungen	Verbote, Fahrzeuge oder Tiere zu führen	Versagungen
Charakterliche Mängel aufgrund Neigung zu Trunk-, Arzneimittel- oder Rauschgiftsucht	20.212	3.148	3.148	3.629
Charakterliche Mängel aufgrund schwerer oder wiederholter Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen	665	46	27	873
Körperliche Mängel	1.017	8	22	241
Geistige Mängel	633	12	12	98
Anordnung zum Aufbau-seminar gemäß Punktsystem nicht nachgekommen	3.426	5	1	36
Eignungsgutachten nicht beigebracht	6.523	531	2.249	9.363
Zum Vergleich: Insgesamt	40.110	4.425	4.752	17.123

(Auszug aus den Statistiken des Kraftfahrtbundesamtes, KBA)

Schweiz

Gut 80.000 Personen mussten 2015 in der Schweiz ihren Führerausweis abgeben, etwas mehr als im Jahr zuvor. Hauptgründe waren wie im letzten Jahr überhöhte Geschwindigkeit und Fahren im angetrunkenen Zustand.

Auf Vorjahresniveau geblieben sind die Administrativmaßnahmen gegen alkoholisierte Lenker und Lenkerinnen. Während die Ausweisentzüge (0,80 Promille und mehr) um 0,6 Prozent auf 15.686 minimal abnahmen, stiegen die Verwarnungen (0,50–0,79 Promille) um 1,3 Prozent auf 6.369 leicht an.

Erneut gestiegen ist die Zahl der Ausweisentzüge wegen Fahrens unter Drogeneinfluss. 4.554 Personen mussten deswegen ihren Ausweis abgeben, das sind 13,3 Prozent mehr als im Vorjahr.

Verschärfte Ausweisentzugsregelung greift

Das im Jahre 2005 eingeführte Kaskadensystem (stufenweise Verlängerung der Entzugsdauer für Wiederholungstäter bis zum unbefristeten Führerausweisentzug) zeigt seine Wirkung. Während bei den Ersttätern die Anzahl Führerausweisentzüge nur leicht zugenommen hat, ist der Anstieg bei den Wiederholungstätern deutlicher. Gegen diese werden immer häufiger unbefristete Führerausweisentzüge verhängt.

Leichte Abnahme bei den verkehrspsychologischen Untersuchungen

Im letzten Jahr wurden in der Schweiz 4.376 (2014: 4.515) verkehrspsychologische Untersuchungen zur Abklärung der charakterlichen Eignung zum sicheren Fahren angeordnet. Dies bedeutet gegenüber den Vorjahren eine leichte Abnahme. Mit der Abnahme der Anzahl der verkehrspsychologischen Untersuchungen sinken auch die Entzüge wegen

fehlender charakterlicher Voraussetzungen zum sicheren Fahren (Abnahme um 13,3 Prozent auf 1.156 Fälle).

Beweissichere Atemkontrolle statt Blutentnahme

Am 1. Oktober 2016 wird in der Schweiz die beweissichere Atemalkoholkontrolle eingeführt (siehe hierzu BA 2016, 40 ff.). Damit ist bei einem angetrunkenen Fahrzeuglenker keine Blutentnahme mehr nötig, um die Fahruntfähigkeit festzustellen. Bisher war ab 0,8 Promille eine Blutprobe zwingend. Heute sind auf dem Markt technisch hoch entwickelte Geräte erhältlich, die den Atemalkoholwert beweissicher bestimmen können. Diese werden in zahlreichen europäischen Staaten schon seit Längerem eingesetzt.

Bei der Atemalkoholprobe wird gemessen, wie viel Alkohol die betroffene Person in ihrer Atemluft hat (Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft; mg/l). Bei einer Blutprobe wird hingegen ermittelt, wie viel Alkohol jemand im Blut hat (Gramm Alkohol pro Kilo Blut; g/kg = Promille). Für die beiden Messarten werden somit unterschiedliche Messeinheiten verwendet. Das Parlament hat deshalb im Juni 2012 zusätzlich zu den bereits bestehenden Blutalkoholgrenzwerten eigene Grenzwerte für den Atemalkohol festgelegt: 0,4 mg/l Atemalkohol entsprechen 0,8 Promille Blutalkohol; 0,25 mg/l Atemalkohol entsprechen 0,5 Promille Blutalkohol.

Für die Fahrzeuglenkenden ändert sich nichts. Es gibt weder eine Lockerung noch eine Verschärfung der Vorschriften. Die Regeln bleiben die gleichen.

Gesamtübersicht der registrierten Maßnahmen						
Total	Verwarnungen	Entzüge	Verweigerungen	Aberkennungen	Fahrverbotee	Aufhebung
202.966	66.372	87.454	3.448	20.437	329	19.324

Maßnahmen nach Gründen			
Grund	Entzüge	Verwarnungen	Aberkennungen
Angetrunkenheit	15.686	6.369	2.198
Alkoholabhängigkeit/-missbrauch	2.075	9	166
Vereitelung der Blutprobe	652	3	70
Fahruntfähigkeit (Drogeneinfluss)	4.554	8	570
Drogensucht	3.496	7	641
Vereitelung der Atemprobe	213	1	31
Vereitelung des Drogenschnelltests	31		4
Fahruntfähigkeit (Medikamenteneinfluss)	323	1	13

(Auszug aus einer Medienmitteilung vom 19. April 2016 und dem Administrativmaßnahmenregister 2015, ADMAS, des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA)

Teilnahme an Fahreignungsseminaren seit Inkrafttreten der Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems

Hintergrund

Am 1. Mai 2014 löste das Fahreignungsregister (FAER) das Verkehrszentralregister (VZR) im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ab und kennzeichnete damit die Umstellung vom Mehrfachtäter-Punktsystem auf das Fahreignungs-Bewertungssystem.

Im Zuge dieser Reform wurden die bisherigen Aufbauseminare für allgemein auffällige Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer durch Fahreignungsseminare (FES) ersetzt. Seit dem 1. Mai 2014 sind verkehrspädagogische und verkehrspsychologische Maßnahmen zur Unterstützung mehrfach verkehrsauffälliger Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer im FES kombiniert (§ 4a Straßenverkehrsgesetz <StVG>).

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eines FES werden in den aufeinander abgestimmten Maßnahmen individuell geschult und informiert. Ziel ist es, durch die Unterstützung eine dauerhafte Änderung des Fahrverhaltens herbeizuführen und ein zukünftig regelkonformes Verhalten zu fördern.

Bis zu einem Punktestand von fünf Punkten kann bei Teilnahme an einem FES der Punktestand um einen Punkt reduziert werden - allerdings nur einmal innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren.

Die Teilnahme an einem FES ist in der auf fünf Jahre angelegten, wissenschaftlich begleiteten Erprobungsphase zunächst rein freiwillig.

Registrierte Teilnahmen an Fahreignungsseminaren im ersten und zweiten Jahr nach der Reform

Grundlage der folgenden Auswertungen ist das Datum der Eintragung im FAER. Seit Inkrafttreten der Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems am 1. Mai 2014 wurden im FAER 3.889 Teilnahmen an FES mit Reduzierung des Punktestands nach § 4 StVG registriert.

In den ersten zwölf Monaten nach der Reform wurden dem FAER pro Monat im Durchschnitt mehr als 100 solcher Teilnahmen gemeldet. Im zweiten Jahr nach der Reform verdoppelte sich diese Zahl nahezu: Vom 1. Mai 2015 bis 30. April 2016 wurden im Durchschnitt pro Monat mehr als 200 Teilnahmen an FES mit Reduzierung registriert (+ 89 %).

Allerdings gilt es, für den Zeitraum unmittelbar nach Inkrafttreten des Fahreignungs-Bewertungssystems im Jahr 2014 zwei Übergangsbestimmungen zu berücksichtigen, die direkt Auswirkungen auf die Zahl der gemeldeten Teilnahmen an FES haben können (§ 65 StVG). Zum einen bestand bis 30. November 2014 die Möglichkeit, Aufbauseminare, die bis zum 30. April 2014 angeordnet wurden, nach altem Recht zu absolvieren. Zum anderen konnte anstelle von Aufbauseminaren, die bis zum 30. April 2014 angeordnet, aber noch nicht begonnen wurden, die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des FES absolviert werden.

In den ersten acht Monaten nach Inkrafttreten der Reform wurden im Kalenderjahr 2014 durchschnittlich 70 Teilnahmen an FES mit Reduzierung des Punktestands pro Monat registriert. Im Kalenderjahr 2015 waren es im Durchschnitt etwa 200 Seminarteilnahmen pro Monat. In den ersten vier Monaten des Kalenderjahres 2016 wurden dann etwa 240 Seminarteilnahmen pro Monat registriert.

Die Zahl der verzeichneten Teilnahmen an FES ohne Reduzierung des Punktestands blieb über den Zeitraum von 24 Monaten seit dem 1. Mai 2014 weitgehend konstant (im Durchschnitt 12 pro Monat). Insgesamt wurden seit Start des Fahreignungs-Bewertungs-systems 283 FES-Teilnahmen ohne Reduzierung registriert.

Anzahl der registrierten Teilnahmen an Fahreignungsseminaren im ersten und zweiten Jahr nach Inkrafttreten der Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems am 01.05.2014			
Teilnahme an Fahreignungsseminaren	01.05.2014 bis 30.04.2015	01.05.2015 bis 30.04.2016	Insgesamt
Mit Reduzierung des Punktestands	1.343	2.546	3.889
Ohne Reduzierung des Punktestands	137	146	283

Anzahl der registrierten Teilnahmen an Fahreignungsseminaren im Zeitraum vom 01.05.2014 bis zum 30.04.2016				
Teilnahme an Fahreignungsseminaren	2014 (01.05. bis 31.12.)	2015 (01.01. bis 31.12.)	2016 (01.01. bis 30.04.)	Insgesamt
Mit Reduzierung des Punktestands	564	2.373	952	3.889
Ohne Reduzierung des Punktestands	70	150	63	283

(Aus der Statistik: „Fahrerlaubnisse (FE) Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen Jahr 2015 FE 10“ des Kraftfahrzeugbundesamtes, KBA)

Rechtsprechung

Die mit einem *) bezeichneten Leitsätze sind von der Schriftleitung formuliert worden.

48. 1. Ein Bußgeldbescheid bildet nur dann eine wirksame Verfahrensgrundlage, wenn der Betroffene anhand der Tatbeschreibung des Bußgeldbescheides, ohne Verwechslungsgefahr mit einem möglichen gleichartigen anderen Fehlverhalten, erkennen kann, wegen welches nach der Lebensauffassung einheitlichen geschichtlichen Vorgangs er zur Verantwortung gezogen werden soll. Bei dem Bußgeldvorwurf nach § 24c Abs. 1 StVG reichen Angaben zum Vorfalort und die Vorfalzeit, das Fehlen der Angaben zur Höhe der Atemalkoholkonzentration begründet kein Verfahrenshindernis.

2. Eine Wirkung i. S. d. § 24c Abs. 1 2. Alt. StVG kann erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 ‰ oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,1 mg/L angenommen werden.

3. Eine Methode zur Rückrechnung bei einer Atemalkoholmessung ist wissenschaftlich nicht gesichert. Sämtliche Erfahrungen zur Rückrechnung auf den Tatzeitpunkt beruhen auf Blutalkoholrechnungen und sind nicht auf die Atemalkoholmessung direkt übertragbar.

Oberlandesgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 18. April 2016
– IV-3 RBs 36/16, 3 RBs 36/16 –

Zum Sachverhalt:

Der Betroffene ist durch das Amtsgericht wegen fahrlässigen Fahrens unter der Wirkung eines alkoholischen Getränkes während der Probezeit in Tateinheit mit fahrlässigem Fahren ohne die vorgeschriebenen M+S Reifen bei Eis- oder Reifglätte bzw. Schneematsch zu einer Geldbuße von 275,- € verurteilt worden.

Dem liegt folgender vom Amtsgericht festgestellter Sachverhalt zugrunde:

Der Betroffene befuhr am 27. Dezember 2014 gegen 23:00 Uhr mit einem Kraftfahrzeug die A.Str. in W. Der Betroffene besaß zu diesem Zeitpunkt die Fahrerlaubnis auf Probe und war 19 Jahre alt. Dabei führte er das Fahrzeug, obwohl er zuvor ein alkoholisches Getränk zu sich genommen hatten und unter dessen Wirkung er noch stand. Es herrschten niedrige winterliche Temperaturen unter dem Gefrierpunkt; zudem hat es an dem Tag zuvor geschneit und die umliegenden Felder waren schneebedeckt, so dass zumindest Reif-, wenn nicht Schnee- oder Eisglätte vorlag. Der Betroffene fuhr sich sodann auf einer an die A.Str. angrenzenden Feldfläche ca. 25 m von der Straße entfernt mit seinem Fahrzeug fest. Er ging dann zu Fuß in die Stadt zurück, um Hilfe zu holen. Er kehrte mit einer Schaufel zurück und versuchte das Fahrzeug frei

zu schaufeln. Die Zeugin PHK V., PK W. und PK K. sowie PK*in S. wurden sondern von einem dritten Melder am 28. Dezember 2014 gegen 2:56 Uhr zur Örtlichkeit gerufen. Das Fahrzeug des Betroffenen war zu diesem Zeitpunkt mit Sommerreifen ausgerüstet. Die gemessene Atemalkoholkonzentration mittels Dräger Alcotest 7110 Evidential betrug am 28. Dezember 2014 um 3:45 Uhr und um 3:48 Uhr in Mittelwert 0,08 mg/l (Messung 1: 0,088 mg/l, Messung 2: 0,080 mg/l). Die durch den Zeugen K. durchgeführten Tests ergaben bei dem Betroffenen Gleichgewichtsun sicherheiten, falsches Zeiteinschätzen und starkes Zittern. Auch waren seine Augen gerötet und der Mund trocken. Das Ergebnis der entnommenen Blutprobe zeigte keine Einnahme von Betäubungsmitteln.

Der Einzelrichter hat die auf die Verfahrens- und Sachrüge gestützte Rechtsbeschwerde zur Fortbildung des Rechts zugelassen und gemäß § 80a Abs. 3 Satz 1 OWiG die Sache dem Senat in der Besetzung mit drei Richtern zur Entscheidung übertragen.

Aus den Gründen:

II. 1. Ein Verfahrenshindernis besteht nicht. Der Bußgeldbescheid vom 27. Januar 2015 [...] bildet eine wirksame Verfahrensgrundlage. Insoweit dürfen die Anforderungen nicht überspannt werden. Entscheidend ist, dass der Betroffene anhand der Tatbeschreibung des Bußgeldbescheides erkennen kann, wegen welches nach der Lebensauffassung einheitlichen geschichtlichen Vorgangs er zur Verantwortung gezogen werden soll und dass insoweit eine Verwechslung mit einem möglichen gleichartigen anderen Fehlverhalten desselben Betroffenen ausgeschlossen ist (vgl. Senat, Beschluss vom 17. September 2012, IV 3 RBs 100/12). Diesen Anforderungen genügt der hier zu beurteilende Bußgeldbescheid. Er enthält Angaben über die dem Betroffenen zu Grunde liegenden Verkehrsordnungswidrigkeiten, den Vorfalort und die Vorfalzeit. Die konkrete Angabe der Höhe der festgestellten Atemalkoholkonzentration ist nicht zwingend notwendig.

2. Nach § 24c Abs. 1 StVG handelt ordnungswidrig, wer in der Probezeit nach § 2a StVG oder vor Vollendung des 21. Lebensjahres als Führer eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr alkoholische Getränke zu sich nimmt oder die Fahrt antritt, obwohl er unter der Wirkung eines solchen Getränks steht. Nach Abs. 2 handelt ordnungswidrig auch, wer die Tat fahrlässig begeht. Diesen Tatbestand hat der Betroffene nach den Feststellungen des Amtsgerichts erfüllt. Die Angabe in den Urteilsgründen, der Betroffene habe sich noch in der Probezeit befunden, kann der Senat nicht nachprüfen, da das Urteil nicht mitteilt, wann die Fahrerlaubnis erteilt wurde. Die nach § 2a StVG zweijährige Pro-

bezeit beginnt mit der Erteilung der Fahrerlaubnis, und zwar auch dann, wenn sie mit einer Auflage gemäß § 48a Abs. 2 FeV (begleitetes Fahren mit 17 Jahren) versehen ist (vgl. Dauer in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., 2015, StVG, § 2a, Rn. 21). Sie könnte bei dem zur Tatzeit 19 Jahre und 9 Monate alten Betroffenen bereits abgelaufen gewesen sein. Das Urteil beruht hierauf jedoch nicht, da der Tatbestand auch deshalb erfüllt ist, weil der Betroffene zur Tatzeit das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet hatte und weil das Amtsgericht für die Bemessung der Rechtsfolgen keine dem Betroffenen nachteiligen Schlüsse daraus gezogen hat, dass der Betroffene sowohl noch keine 21 Jahre alt war, als auch noch während der Probezeit gehandelt habe (vgl. OLG Stuttgart, Beschluss vom 18. März 2013 – 1 Ss 661/12 –, Rn. 14, juris [= BA 2013, 186]).

3. Zurecht geht das Amtsgericht davon aus, dass der Betroffene zur Tatzeit unter der Wirkung von Alkohol stand.

Eine Wirkung im Sinne des § 24c Abs. 1 Alt. 2 StVG kann erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,1 mg/l angenommen werden. Obwohl § 24c Abs. 1 StVG keine Grenzwerte festlegt, ging der Gesetzgeber ausweislich der Gesetzesbegründung (BT-Drs 16/5047, S. 9) im Anschluss an einen Vorschlag der Alkohol-Kommission der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (BA 2007, 169, 170) davon aus, dass eine Wirkung unterhalb von 0,2 Promille bzw. 0,1 mg/l aus messtechnischen und medizinischen Gründen grundsätzlich ausscheidet. Das Schrifttum hat sich dem im Wesentlichen angeschlossen (König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 24c StVG Rn. 11; Krumm NJW 2015, 1863, 1864; Janker DAR 2013, 398; ders. DAR 2007, 497, 499; Hufnagel NJW 2007, 2577, 2578). Der Senat ist in Anschluss an das Kammergericht Berlin (vgl. KG Berlin, Beschluss vom 15. Februar 2016 – 3 Ws (B) 538/15, 3 Ws (B) 538/15 – 122 Ss 142/15 –, Rn. 5, juris [= BA 2016, 263]) der Auffassung, dass die in der Gesetzesbegründung genannten Werte jedenfalls nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft die Untergrenze darstellen, ab der eine Wirkung erst angenommen werden kann.

4. Diesen Grenzwert hat der Betroffene hier überschritten.

Wie bei der Atemalkoholmessung eine Rückrechnung vorzunehmen ist, ist wissenschaftlich nicht geklärt. Wissenschaftliche vertretbare und rechtlich relevante Rückrechnungen auf den Tatzeitpunkt beruhen sämtlich auf Erfahrungen mit Blutalkoholberechnungen und sind auf Atemalkohol nicht direkt übertragbar (vgl. die gemeinsame Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Deutschen Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie, BA, 2008, S. 249, 250; KG Berlin a. a. O., Rd. 28; König in: Hentschel/König/Dauer, a. a. O., § 316 StGB, Rd. 55). Jedoch liegen hier zwischen der Fahrt um 23:00 Uhr und der Messung der Atemalkoholkon-

zentration vier Stunden und 45 Minuten. Selbst unter Berücksichtigung größter Sicherheitszuschläge sowohl bei der Zeitberechnung als auch bei dem Rückrechnungswert, muss die zur Tatzeit vorhandene Atemalkoholkonzentration mindestens 0,1 mg/l betragen haben; andernfalls wäre faktisch gar kein Alkoholabbau über diese lange Zeitdifferenz eingetreten.

49. Eine Verurteilung im Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen falscher Namensangabe verbraucht die Strafklage wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte, wenn der Betroffene mit dem Ziel, nicht wegen einer vorherigen Trunkenheitsfahrt belangt zu werden, gegenüber Polizeibeamten zunächst die Angaben zur Person verweigert und sodann gegen die Verbringung zur Polizeistation Widerstand leistet.

Oberlandesgericht Naumburg,
Beschluss vom 26. Januar 2016 – 2 RV 10/16 –

Zum Sachverhalt:

Am 14. Oktober 2014 um 23.37 Uhr befuhr der Angeklagte im alkoholisierten Zustand mit einem Fahrrad die E. Allee in M. Nachdem er den Polizeibeamten M. und F. aufgefallen war, wollten diese ihn kontrollieren. Dabei weigerte sich der Angeklagte, seine Personalien anzugeben und einen Atemalkoholtest durchzuführen. Die Beamten wollten den Angeklagten deshalb zum Polizeirevier bringen. Als sie ihn in den Streifenwagen setzen wollten, wehrte er sich dagegen durch Wegdrehen und ruckartige Bewegung der Arme.

Die Polizeibeamten fertigten wegen der Weigerung, seine Personalien anzugeben, eine Ordnungswidrigkeitenanzeige. Die Stadt M. als zuständige Verwaltungsbehörde erließ sodann deswegen am 19. Januar 2015 einen Bußgeldbescheid. Auf den hiergegen eingelegten Einspruch des Angeklagten verurteilte ihn das Amtsgericht Magdeburg am 1. April 2015 zur Geldbuße von 50,00 €. Das Urteil ist seit dem 22. April 2015 rechtskräftig.

Wegen des Vorwurfs der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr und des Widerstandes gegen Vollstreckungsbeamte erließ das Amtsgericht Magdeburg am 7. März 2015 einen Strafbefehl. Darin wurde gegen den Angeklagten wegen Trunkenheit im Verkehr (Einzelstrafe von 20 Tagessätzen) und wegen Widerstandes gegen Vollstreckungsbeamte (Einzelstrafe von 30 Tagessätzen) die Gesamtgeldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 80 € verhängt. Den gegen den Strafbefehl gerichteten Einspruch beschränkte der Angeklagte auf den Tatvorwurf des Widerstandes gegen Vollstreckungsbeamte. Das Amtsgericht hat den Angeklagten sodann am 12. Oktober 2015 wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte unter Einbeziehung der Strafe aus der rechtskräftigen Verurteilung wegen Trunkenheit im Verkehr zur Gesamtgeldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 80 € verurteilt.

Dagegen richtet sich die Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung formellen und materiellen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

Die Revision ist zulässig und begründet. Sie führt zur Einstellung des Verfahrens gemäß § 206a Abs. 1 StPO, weil Strafklageverbrauch eingetreten ist.

Gemäß § 84 Abs. 2 S. 1 OWiG steht das rechtskräftige Urteil über die Tat als Ordnungswidrigkeit auch ihrer Verfolgung als Straftat entgegen. Nach der zu § 264 StPO entwickelten gefestigten Rechtsprechung (vgl. die Nachweise bei Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 58. Aufl., § 264 Rn 2), die für den in § 84 OWiG verwendeten verfahrensrechtlichen Tatbegriff entsprechend gilt, liegt eine Tat im prozessualen Sinne vor, wenn mehrere Vorgänge derart eng miteinander verknüpft sind, dass ihre getrennte Würdigung in verschiedenen Verfahren als unnatürliche Aufspaltung eines einheitlichen Lebensvorganges erscheinen würde.

Grundsätzlich ist eine Tat im prozessualen Sinne anzunehmen, wenn die Handlungen schon materiellrechtlich in Tateinheit stehen (ständige Rechtsprechung, vgl. z. B. BGH, Beschluss vom 19. Dezember 1995, Az.: KRB 33/95, – juris). Dies trifft auf den Zusammenhang zwischen der vom Angeklagten begangenen Ordnungswidrigkeit nach § 111 Abs. 1 OWiG und der Straftat gemäß § 113 Abs. 1 StGB zu.

Eine Tat im Sinne des § 52 StGB liegt vor, wenn sich rechtsgutsverletzendes Handeln des Täters bei natürlicher Betrachtung als Einheit darstellt. Der Begriff setzt nach ständiger Rechtsprechung voraus, dass zwischen mehreren strafrechtlich erheblichen Verhaltensweisen ein unmittelbarer räumlicher und zeitlicher Zusammenhang besteht und das gesamte Tätigwerden bei natürlicher Betrachtungsweise auch für einen Dritten als ein einheitliches Tun erscheint (vgl. Fischer, StGB, 63. Aufl., Vor § 52 StGB, Rn 3).

Gemessen an diesen Vorgaben handelt es sich bei der Weigerung des Angeklagten, seine Personalien anzugeben, einen Atemalkoholtest durchzuführen und seiner Widerstandshandlung um eine einheitliche Tat. Die Polizeibeamten wollten überprüfen, ob der Angeklagte unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnahm und damit eine Straftat gemäß § 316 StGB beging. Ihre diesbezügliche Diensthandlung i. S. d. § 113 StGB war auf die Feststellung der Personalien des Angeklagten und des Grades seiner Alkoholisierung gerichtet. Mit dieser Diensthandlung hatten sie bereits begonnen, als sie dem Angeklagten das erste Zeichen zum Anhalten gegeben hatten. Sie dauerte an, bis die Personalien des Angeklagten nach § 163b Abs. 1 StPO festgestellt und alle Maßnahmen zur Feststellung von Alkohol im Blut gemäß § 81a StPO durchgeführt waren. Die Weigerung des Angeklagten, seine Personalien zu nennen, einen Atemalkoholtest durchzuführen und sein Widerstand gegen die Verbringung in den Streifenwagen stellen bei natürlicher Betrachtung eine einheitliche Verweigerung der freiwilligen Mitwirkung an dieser Diensthandlung aufgrund eines einzigen Entschlusses dar.

Weil ein nicht behebbares Verfahrenshindernis vorliegt, ist das Verfahren gemäß § 206a StPO einzustellen. Einer förmlichen Aufhebung des angefochtenen Urteils bedarf es nicht, weil die Einstellung des Verfahrens die Wirkungen des angefochtenen Urteils beseitigt (vgl. BGH, Beschluss vom 27. Oktober 1970, Az.: 5 StR 347/70, – juris).

50. 1. Eine Anrechnung des von einem Polizeibeamten ausgesprochenen mündlichen Fahrverbots findet in der Vollstreckung nicht statt, § 25 Abs. 6 StVG. Hierzu müsste die Fahrerlaubnis gem. § 111a StPO vorläufig entzogen oder der Führerschein gem. § 94 StPO verwahrt, sichergestellt oder beschlagnahmt werden.

2. Trotz der Regel des § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG kann das AG insbesondere dann, wenn der Betroffene einen Monat oder sogar noch länger von einem wirksamen mündlich ausgesprochenen Fahrverbot ausgegangen sein sollte, von der Anordnung eines Fahrverbots absehen.

Oberlandesgericht Zweibrücken,

Beschluss vom 20. Januar 2016

– 1 OWi 1 Ss Bs 3/16, 1 OWi 1 Ss Bs 03/16 –

Zum Sachverhalt:

Das Polizeipräsidium [...] hat die Betroffene mit Bußgeldbescheid vom 21. November 2014 u. a. wegen eines am 5. Oktober 2014 begangenen Verstoßes gegen die 0,5 Promille-Grenze mit einer Geldbuße von 500 € belegt und ein Fahrverbot für die Dauer von 1 Monat angeordnet. Gegen den Bußgeldbescheid hat die Betroffene fristgemäß Einspruch eingelegt und diesen nachträglich auf die Rechtsfolgen beschränkt. In der Hauptverhandlung vom 24. September 2015, in der das Verfahren hinsichtlich zwei anderer Ordnungswidrigkeiten gem. § 47 Abs. 2 OWiG eingestellt worden ist, hat das Amtsgericht die Betroffene zu einer Geldbuße von 200 € verurteilt und eine Fahrverbot für die Dauer von 1 Monat ausgesprochen. Gegen dieses Urteil richtet sich die fristgemäß eingelegte und begründete Rechtsbeschwerde der Betroffenen.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde hat in der Sache mit der zulässig ausgeführten Aufklärungsrüge Erfolg.

Die Aufklärungsrüge betrifft folgenden Sachverhalt: Anlässlich der Kontrolle am frühen Morgen des 5. Oktober 2014 haben die Polizeibeamten der Betroffenen erklärt, dass sie bis zur richterlichen Entscheidung über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis keine fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeuge führen dürfe, obwohl ihr Führerschein nicht sichergestellt oder beschlagnahmt worden war. Nach mehr als zwei Wochen soll die Betroffene mitgeteilt bekommen haben, dass „die Beschlagnahme“ des Führerscheins aufgehoben worden sei.

Dieser Sachverhalt wird in den Urteilsgründen nicht erwähnt. Deshalb ist nicht auszuschließen, dass er bei der Rechtsfolgenentscheidung nicht berücksichtigt worden ist. Dies wäre rechtsfehlerhaft.

Eine Anrechnung des von den Polizeibeamten ausgesprochenen „Fahrverbots“ findet hier in der Vollstreckung nicht statt. Die Voraussetzungen des § 25 Abs. 6 StVG liegen nicht vor. Der Betroffene ist die Fahrerlaubnis nicht gem. § 111a StPO vorläufig entzogen worden. Ihr Führerschein war auch nicht gem. § 94 StPO verwahrt, sichergestellt oder beschlagnahmt. Dies erfordert die Wegnahme der Fahrerlaubnis, die hier nicht erfolgt ist; die polizeiliche Anordnung der Beschlagnahme genügt nicht. Ein von einem Polizeibeamten in seiner Eigenschaft als Ermittlungsperson der Staatsanwaltschaft ausgesprochenes mündliches Fahrverbot ohne Wegnahme des Führerscheins sieht die Strafprozessordnung nicht vor. § 94 Abs. 1 StPO findet auf Führerscheine keine Anwendung, soweit die Vorschrift die Sicherstellung in anderer Weise als durch Verbringung in amtlichen Gewahrsam zulässt (Hauck, Löwe-Rosenberg, StPO, § 111a, Rn. 65).

Aufgrund dieser Rechtslage war das mündlich ausgesprochene polizeiliche Fahrverbot bei der Rechtsfolgenentscheidung – aus den Urteilsgründen erkennbar – zu berücksichtigen. Die Maßnahme war zwar nicht geeignet bei Zuwiderhandlung eine Strafbarkeit wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis gem. § 21 Abs. 2 Nr. 2 StVG zu begründen (OLG Stuttgart VRS 97, 303, 304); es liegt aber nahe, dass sich die Betroffene an das ausgesprochene Fahrverbot gehalten hat. Dafür spricht insbesondere auch, dass der Verteidiger [...] darauf hin[wies], dass unklar sei, ob eine Führerscheinbeschlagnahme vorliege, und um kurzfristige Klärung gebeten hat. Danach ist nachvollziehbar, dass die Betroffene – wie in der Rechtsbeschwerdebegründung behauptet – mehr als zwei Wochen von einem wirksamen Fahrverbot ausging. Laut dem Vermerk von POK G. vom 12. Januar 2015 soll die Betroffene sogar erst am 11. Januar 2015 über das Ergebnis der Blutprobe in Kenntnis gesetzt worden sein.

Das Urteil kann auch auf der mangelnden Berücksichtigung dieses Sachverhaltes beruhen. Zwar darf das Amtsgericht die Mindestdauer von einem Monat bei Anordnung eines Fahrverbots nicht unterschreiten (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 27. Dezember 2010, [IV]-3 RBs 210/10, zit. nach juris); trotz der Regel des § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG kann das Amtsgericht aber insbesondere dann, wenn die Betroffene einen Monat oder sogar noch länger von einem wirksamen Fahrverbot ausgegangen sein sollte, von der Anordnung eines Fahrverbots absehen.

Die danach erforderliche Urteilsaufhebung war auf den gesamten Rechtsfolgenausspruch zu erstrecken. Sollte das Amtsgericht erneut zur Anordnung eines Fahrverbotes kommen, könnte auch ein Nachteilsausgleich durch eine weitere Verminderung der Geldbuße in Betracht kommen.

Eine eigene Sachentscheidung ist dem Senat verwehrt. Es sind ergänzende Feststellungen insbesondere dazu zu treffen, ob und wie lange die Betroffene von

dem Bestehen eines wirksamen Fahrverbots ausgegangen ist.

51. Bei positivem Nachtatverhalten kann von der Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 Nr. 1 StGB abgesehen werden

Amtsgericht Tiergarten,
Urteil vom 18. Februar 2016
– (315 Cs) 3012 Js 1817/15 (281/15) –

Zum Sachverhalt:

Nach der Auskunft aus dem Bundeszentralregister vom 28.01.2016 ist der Angeklagte nicht vorbestraft.

Nach der Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes vom 10.02.2015 erhielt der Angeklagte mit Entscheidung vom 03.09.2014 einen Bußgeldbescheid wegen Führen eines Kraftfahrzeuges mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,28 mg/l. Es wurde eine Geldbuße von 500 € sowie ein einmonatiges Fahrverbot festgesetzt.

Der Angeklagte führte am 31.01.2015 gegen 10:30 Uhr den Pkw [...] auf dem Kundenparkplatz der R[...]filiale in der R[...] Str. 67 in B[...]. Dabei verkannte er unter Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, dass er aufgrund Alkoholgenusses fahruntauglich war. Zum Zeitpunkt der Blutentnahme um 12:10 Uhr wies sein Blut eine Blutalkoholkonzentration von 2,28 Promille auf. Beim Einparken in eine Parklücke fuhr er sodann unachtsam über die Parkplatzbegrenzung hinaus gegen einen Baum und dessen Stützpfeiler. Es entstand ein Fremdschaden von ca. 750 €.

Aus den Gründen:

Der Angeklagte hat sich der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs im Sinne des § 315c, Abs. 1 Nr. 1a, Abs. 3 Nr. 2 StGB strafbar gemacht. [...]

Die Strafe ist dem Strafrahmen des § 315c Abs. 3 StGB entnommen, der eine Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren oder eine Geldstrafe vorsieht.

Eine Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu 25 € Euro ist tat- und schuldangemessen.

Im Rahmen der Strafzumessung wurde insbesondere zu seinen Gunsten berücksichtigt, dass der Angeklagte nicht vorbestraft ist und die Tat bereits über ein Jahr zurückliegt. Zudem war der Angeklagte im Rahmen der Hauptverhandlung umfassend geständig und setzte sich mit der Tat reflektiert auseinander. Auch die Ursachen und Beweggründe seines damaligen Alkoholkonsums konnte er nicht nur benennen, sondern hat auch seine Lebensumstände entsprechend geändert. Ferner fiel das weitere Nachtatverhalten erheblich – positiv – ins Gewicht. Nach eigenen und glaubhaften Angaben des Angeklagten verzichtet er nunmehr vollständig auf den Konsum von Alkohol. Er besucht regelmäßig (1-2 mal die Woche) seit dem 12.02.2015 eine suchtherapeutische Motivationsgruppe des Humboldt-Klinikums. Seine Abstinenz hat er ferner durch die Einreichung von entsprechend negativen Laborbefunden nachgewiesen.

Zuletzt war in die Strafzumessung mit einzubeziehen, dass der Baum zwar eine fremde Sache von bedeutendem Wert ist und dieser auch gefährdet wurde. Die eingetretene Schadenshöhe bewegt sich gleichwohl im unteren Bereich.

Auf Entschädigungsansprüche wurde ferner ebenfalls verzichtet.

Strafschärfend wurde die Eintragung im Fahreignungsregister beachtet.

Die Tagessatzhöhe wurde unter Berücksichtigung der persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Angeklagten festgesetzt, § 40 Abs. 2 StGB.

Aufgrund des Nachtatverhaltens schied eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Sinne der §§ 69, 69a StGB aus. Der Angeklagte ist nicht ungeeignet im Sinne der Vorschrift.

Es war jedoch als Warn- und Denkwort ein Fahrverbot im Sinne des § 44 StGB für die Dauer von 3 Monaten festzusetzen. Das Fahrverbot ist aufgrund der amtlichen Beschlagnahme des Führerscheins vom 31.01.2015 bis zum 18.02.2016 bereits abgegolten, § 44 Abs. 3 S. 1 StGB.

52. Die vorzeitige Aufhebung einer Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis nach § 69a Abs. 7 StGB kann nicht von der Absolvierung eines bestimmten Kurses für alkoholauffällige Fahrzeugführer abhängig gemacht werden.

Amtsgericht Kehl,

Beschluss vom 22. Dezember 2015

– 2 Cs 206 Js 4523/15 –

Zum Sachverhalt:

Mit [...] Strafbefehl wurde dem Verurteilten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis von neun Monaten festgesetzt. Der Strafbefehl ist rechtskräftig seit dem 09.05.2015. Bereits am Tagtag, dem 19.03.2015, wurde der Führerschein des Verurteilten sichergestellt. Die Sicherstellung dauerte bis zur Rechtskraft des Strafbefehls fort.

Am 14.12.2015 beantragte der Verurteilte eine Verkürzung der Sperrfrist für die Wiedererteilung seiner Fahrerlaubnis. Zur Begründung seines Antrags legt er eine Bestätigung über die erfolgreiche Teilnahme an einem vom TÜV Süd angebotenen Kurs „Plus 70“ für alkoholauffällige Kraftfahrer zur Wiederherstellung der Fahreignung vom 10.11.2015 bis 03.12.2015.

Am 09.12.2015 erteilte ihm die Führerscheinsbehörde des Landratsamts Ortenaukreis eine sogenannte Unbedenklichkeitsbescheinigung zur Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach verkürzter Sperrfrist, wobei Voraussetzung der Nachweis über den Besuch eines Kurses nach „Modell Mainz 77“ oder „I.R.A.K.S.“ sei.

Die Staatsanwaltschaft trat mit Entschließung vom 18.12.2015 einer vorzeitigen Aufhebung der Fahrerlaubnis-sperre entgegen. Eine Teilnahme am Kurs

„Plus 70“ sei nicht ausreichend. Das Zertifikat „Plus 70“ diene lediglich als Beleg eines positiven Bescheids der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU).

Aus den Gründen:

Die Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis an den Verurteilten ist gemäß § 69a Abs. 7 StGB mit sofortiger Wirkung aufzuheben, weil der Verurteilte Umstände dargetan und glaubhaft gemacht hat, die Grund zu der Annahme geben, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist, und die Mindestdauer der Sperre von drei Monaten (§ 69a Abs. 7 S. 2 StGB) eingehalten ist.

1. Die Aufhebung der Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis hat zu erfolgen, wenn eine auf neuen Tatsachen gestützte hinreichende Wahrscheinlichkeit besteht, dass sich der Verurteilte im Straßenverkehr nicht mehr als gefährlich erweisen wird. Die Beurteilung dieser Wahrscheinlichkeit darf dabei nicht schematisch erfolgen, sondern muss sämtliche, allein taterbezogene Umstände des Einzelfalls berücksichtigen. Sind solche Umstände festzustellen, steht dem Gericht kein Ermessen zu (vgl. näher zu den Voraussetzungen der vorzeitigen Aufhebung der Sperre AG Kehl, Beschluss vom 21.03.2014 – 2 Cs 206 Js 15342/13 –, Blutalkohol 51, 182, m. w. N.).

2. Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt:

a. Mit der vorgelegten Bestätigung über die Teilnahme am Kurs „Plus 70“ wird dem Verurteilten bescheinigt, dass er regelmäßig und pünktlich für insgesamt zwölf Stunden an allen Terminen teilgenommen habe, alle im Kursprogramm vorgesehenen Themen mit dem Verurteilten aktiv in und mit der Gruppe bearbeitet worden seien, die Kursaufgaben in und zwischen den Sitzungen erfüllt worden seien und die Teilnahme des Verurteilten am Gruppengeschehen aktiv gewesen sei. Mit der Bescheinigung wird die Erwartung geäußert, dass die anlassgebende Thematik individuell aufgearbeitet habe werden können und dass beim Verurteilten eine hohe Motivation gegeben sei, das im Kurs Erlernete nunmehr in der Praxis umzusetzen. Es sei deshalb davon auszugehen, dass durch die erfolgreiche Kursteilnahme die Wahrscheinlichkeit, erneut durch ein Trunkenheitsdelikt aufzufallen, deutlich reduziert sei.

Der Verurteilte ist mit der durch den Strafbefehl beurteilten Tat erstmals und bisher einmalig strafrechtlich in Erscheinung getreten. Über Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr, insbesondere im Zusammenhang mit dem Konsum von Alkohol oder Betäubungsmitteln ist dem Gericht nichts bekannt.

Anhaltspunkte, die den Schluss auf einen, insbesondere noch andauernden, Alkoholmissbrauch des Verurteilten hinderten würden, sind nicht ersichtlich, auch wenn die Alkoholisierung des Verurteilten bei der Tat mit 1,41 Promille nicht unerheblich und bedenklich hoch war.

Unter Berücksichtigung der Sicherstellung des Führerscheins des Verurteilten am 19.03.2015 ist es dem Verurteilten bereits seit über neun Monaten verwehrt,

fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr zu führen. Damit ist davon auszugehen, dass der Verurteilte eindrucksvoll gespürt hat, welche persönlichen Einschränkungen bestehen, wenn er nicht über eine Fahrerlaubnis verfügt.

b. Für die Frage der vorzeitigen Aufhebung der Sperre nach § 69a Abs. 7 StGB ist es grundsätzlich ohne Bedeutung, ob die Führerscheinebehörde eine sogenannte Unbedenklichkeitsbescheinigung ausgestellt oder diese an bestimmte Bedingungen geknüpft hat. Eine solche Unbedenklichkeitsbescheinigung ist keine Voraussetzung für die Aufhebung der Sperre (LG Offenburg, Beschluss vom 26.06.2015 – 3 Qs 75/15 –, juris [= BA 2016, 55]).

Die vorzeitige Aufhebung der Sperre hängt auch nicht von der Absolvierung eines bestimmten Kurses ab. Das Gesetz schreibt keine bestimmten Maßnahmen zur Wiedererlangung der Fahreignung vor. Entscheidend ist allein, welchen Inhalt der vom Verurteilten besuchte Kurs hat und ob die von ihm durchgeführte Maßnahme den notwendigen Erfolg hinsichtlich seiner Fahreignung verspricht. Dies ist beim Kurs „Plus 70“ des TÜV Süd offenbar der Fall.

53. Auch unter Berücksichtigung der Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 kann weiterhin ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blutserum von fehlendem Trennungsvermögen zwischen gelegentlichem Cannabiskonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs ausgegangen werden.

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,
Beschluss vom 23. Mai 2016 – 11 CS 16.690 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die sofortige Vollziehbarkeit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis und der Verpflichtung zur Ablieferung seines Führerscheins.

Nach einer Mitteilung des Polizeipräsidiums O. an das Landratsamt R. (im Folgenden: Landratsamt) wurde der [...] Antragsteller am 28. November 2015 um 2:15 Uhr als Führer eines Kraftfahrzeugs einer verdachtsunabhängigen Verkehrskontrolle unterzogen. Die Untersuchung der mit seinem Einverständnis um 3:10 Uhr entnommenen Blutprobe ergab nach dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universität E.-N. vom 9. Dezember 2015 ein positives Ergebnis auf Cannabinoide (THC: 2,6 ng/ml, 11-Hydroxy-THC: 0,9 ng/ml, THC-Carbonsäure: 55 ng/ml).

Nach Anhörung des Antragstellers entzog ihm das Landratsamt mit Bescheid vom 24. Februar 2016 die Fahrerlaubnis der Klassen AM, A1, A2, A, B und L [...]. Über den gegen diesen Bescheid eingelegten Widerspruch hat die Widerspruchsbehörde – soweit ersichtlich – noch nicht entschieden. Den Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs hat das Verwaltungsgericht Regensburg

mit Beschluss vom 21. März 2016 abgelehnt. [... Da- gegen richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.]

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg.

1. Aus den im Beschwerdeverfahren vorgetragenen Gründen, auf deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Sätze 1 und 6 VwGO), ergibt sich nicht, dass der angefochtene Bescheid rechtswidrig wäre. Der Antragsteller ist gelegentlicher Cannabiskonsument und entweder nicht bereit oder nicht in der Lage, zwischen dem Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen.

[...]

b) Der Antragsteller hat nach seiner eigenen Einlassung – unabhängig von der Berücksichtigung des Vorfalls im Sommer 2010 – mindestens zweimal Cannabis in voneinander unabhängigen Konsumakten eingenommen und ist damit als gelegentlicher Cannabiskonsument anzusehen.

Zum einen steht aufgrund des Gutachtens der Universität E.-N. vom 9. Dezember 2015 fest, dass er in engem zeitlichen Zusammenhang mit der Fahrt am 28. November 2015 Cannabisprodukte konsumiert hat. Das hat der Antragsteller im Übrigen auch selbst eingeräumt.

Neben dem ebenfalls unstreitigen weiteren Konsum am 5. Juni 2010, dessen Zusammenhang mit dem aktuellen Konsum der Antragsteller allerdings in Abrede stellt, hat er dem Vermerk des Polizeipräsidiums Oberpfalz vom 30. Dezember 2015 zufolge bei der Verkehrskontrolle am 28. November 2015 zunächst angegeben, „zuletzt im Sommer“ Cannabis geraucht zu haben. Diese Zeitangabe bezog sich offenbar auf den Sommer des Jahres 2015; zumindest hat der Antragsteller nichts Gegenteiliges behauptet. Im weiteren Verlauf der Kontrolle änderte er seine Einlassung dahingehend, in der Nacht vom 24. auf den 25. November 2015, also etwa 72 Stunden vor der Fahrt, einen Joint geraucht zu haben. Soweit das Verwaltungsgericht daraus zwei weitere Konsumakte im Jahr 2015 und damit – nach Auffassung des Senats zutreffend – den notwendigen Zusammenhang mit dem Konsum vor der Fahrt am 28. November 2015 herleitet, ist der Antragsteller dem in der Beschwerdebegründung nicht entgegengetreten. Daher kommt es hier auf die Frage, ob zwischen dem Konsum am 5. Juni 2010 und dem weiteren Konsum im Vorfeld der Fahrt der für die Annahme gelegentlichen Cannabiskonsums notwendige zeitliche Zusammenhang besteht, nicht an.

Lediglich ergänzend sei allerdings angemerkt, dass die Einlassung des Antragstellers im Schriftsatz seines Prozessbevollmächtigten vom 22. Februar 2016 gegenüber dem Landratsamt, es habe sich bei seiner Angabe eines weiter zurückliegenden Konsums gegenüber den Polizeibediensteten im Rahmen der Verkehrskontrolle um eine Schutzbehauptung gehandelt, um auf diese Weise einem Straf- oder Ordnungswidrigkeitsvorwurf zu entgehen, weder nachvollziehbar noch überzeugend ist. Zwar kann der Fahrlässigkeitsvorwurf bei

einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2, Abs. 3 StVG (Fahrt nach Cannabiskonsum) ausnahmsweise entfallen, wenn der Betreffende die Fahrt erst nach längerem Zuwarten angetreten hat und er zu diesem Zeitpunkt auch unter Berücksichtigung atypischer Rauschverläufe und der Unberechenbarkeit des THC-Abbaus davon ausgehen konnte, dass der Wirkstoff bei Antritt der Fahrt vollständig abgebaut war („Längere-Zeit-Rechtsprechung“, kritisch hierzu KG Berlin, B.v. 14.10.2014 – 3 Ws (B) 375/14 – Blutalkohol 52, 32, und daran anknüpfend OLG Oldenburg, B.v. 04.08.2015 – 2 Ss OWi 142/15 – juris [= BA 2015, 417]; ebenso Funke in Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, Bd. 1, 1. Auflage 2016, § 24a StVG Rn. 61; Krumm in Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 1. Auflage 2014, § 24a StVG Rn. 28). Es erscheint allerdings äußerst zweifelhaft, ob dem Antragsteller als angeblich einmaligem Cannabiskonsumenten diese Rechtsprechung überhaupt bekannt und bei der Verkehrskontrolle so präsent war, dass er sich spontan zu einer solchen taktischen Einlassung in der Lage sah. Abgesehen davon ergibt es jedenfalls keinen Sinn, einen angeblich einmaligen Konsum (zunächst) um mehrere Monate in den Sommer zurück zu verlegen, wenn dem Betreffenden, wie der Antragsteller selbst einräumt, bewusst ist, dass man aufgrund des in Wahrheit erst kurz vor Fahrtantritt konsumierten Joints THC in seinem Blut nachweisen kann. Dass bei einem einmaligen und mehrere Monate zurückliegenden Cannabiskonsum noch THC im Blutserum festgestellt werden kann, erscheint ausgeschlossen. Welche Vorteile sich der Antragsteller von einer solchen Einlassung versprochen hat, bleibt unklar. Er muss sich daher an seinen spontanen und nicht überzeugend entkräfteten Äußerungen anlässlich der Verkehrskontrolle festhalten lassen.

c) Ebenfalls nicht durchdringen kann der Antragsteller mit seinen Ausführungen, aus dem in der entnommenen Blutprobe vom 28. November 2015 festgestellten THC-Wert von 2,6 ng/ml ergebe sich nicht, dass er nicht zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen von Kraftfahrzeugen trennen könne. Soweit er hierzu im Beschwerdeverfahren erstmals auf die Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von THC im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren (Blutalkohol 2015, 322) hinweist, sieht der Senat vor dem Hintergrund des insoweit zu Grunde zu legenden Gefährdungsmaßstabs derzeit keine Veranlassung, von dem THC-Grenzwert von 1,0 ng/ml abzuweichen, ab dem nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (U. v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 28 ff. [= BA 2015, 151]), der sich der Senat angeschlossen hat (B. v. 10.03.2015 – 11 CS 14.2200 – juris Rn. 12 ff.), bei gelegentlichem Cannabiskonsum auch ohne Anforderung eines Fahr-eignungsgutachtens gemäß § 11 Abs. 7 FeV auf eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit und fehlende Fahreignung geschlossen werden kann.

Richtig ist zwar, dass die Grenzwertkommission in ihrer Verlautbarung vom September 2015 empfohlen

hat, bei (mindestens) gelegentlichem Cannabiskonsum eine Trennung von Konsum und Fahren im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV zu verneinen, wenn im Blutserum eine THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr festgestellt wurde. Daraus ergibt sich jedoch nicht, dass nicht auch unterhalb eines solchen Werts die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit besteht. Das Bundesverwaltungsgericht hat den insoweit zu Grunde zu legenden Gefährdungsmaßstab im Hinblick auf die staatliche Pflicht, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, und die schwerwiegenden Gefahren, die von Kraftfahrzeugführern, die in ihrer Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt sind, für Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer ausgehen können, in Anlehnung an die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu § 24a StVG (B. v. 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03 – NJW 2005, 349 [= BA 2015, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]) dahingehend definiert, dass eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit durch den Cannabiskonsum sicher ausgeschlossen sein müsse. Nur dann, wenn eine solche Beeinträchtigung durch eine vorangegangene Einnahme von Cannabis unter keinen Umständen eintreten könne, liege eine ausreichende und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit noch hinnehmbare Trennung zwischen Konsum und Fahren vor (BVerwG, U. v. 23.10.2014 a. a. O. Rn. 32-36).

Hiervon ausgehend ergibt sich aus der genannten Empfehlung der Grenzwertkommission lediglich, dass bei einer THC-Konzentration ab 3,0 ng/ml im Blutserum entweder zeitnah oder häufiger Konsum vorliegen muss, nicht aber, dass erst ab einer solchen THC-Konzentration von einer möglichen Beeinträchtigung der Fahrsicherheit und fehlendem Trennungsvermögen auszugehen wäre. Vielmehr sieht auch die Grenzwertkommission ausdrücklich keine Veranlassung zu einer Neubewertung des von ihr am 20. November 2002 beschlossenen und durch weiteren Beschluss vom 22. Mai 2007 bekräftigten Grenzwerts von 1,0 ng/ml zu § 24a Abs. 2 StVG (vgl. Blutalkohol 2015, 323). Die Empfehlung, bei gelegentlichem Cannabis konsumierenden Personen nach Teilnahme am Straßenverkehr und einer festgestellten THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr im Blutserum eine Trennung von Konsum und Fahren zu verneinen, hat die Grenzwertkommission vor dem Hintergrund des Umstands ausgesprochen, dass erhöhte THC-Konzentrationen bei chronischem Konsum „auch noch einige Tage nach dem letzten Konsum feststellbar sein können, also zu einem Zeitpunkt, an dem sicher keine akute Beeinflussung der Leistungsfähigkeit mehr vorliegt“ (Blutalkohol a. a. O. S. 323). Damit hat sie aber nicht zum Ausdruck gebracht, dass unterhalb einer solchen THC-Konzentration eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch den Cannabiskonsum grundsätzlich ausgeschlossen ist. Andernfalls hätte sie unter Berücksichtigung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. Dezember 2004 (a. a. O. Rn. 29), wonach für eine Verurteilung nach § 24a Abs. 2 StVG eine THC-Konzentration festgestellt werden muss, die

es als möglich erscheinen lässt, dass der Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war, an ihrem empfohlenen Grenzwert von 1,0 ng/ml für die Anwendung dieses Ordnungswidrigkeitentatbestands nicht explizit festhalten können.

Bestätigt wird dies durch die Ausführungen des Vorsitzenden der Grenzwertkommission in einem Verfahren beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen (U. v. 20.01.2016 – 9 K 1253/15 – juris Rn. 50 ff.). Danach sei es auch bei gemessenen Werten von unter 2 ng/ml THC nicht ausgeschlossen, dass es zu einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit komme (a. a. O. Rn. 56). Zwar könne unterhalb eines solchen Werts nicht positiv festgestellt werden, ob sich das Leistungsverhalten des Betroffenen durch die Einwirkung von THC verschlechtert habe (a. a. O. Rn. 58). Auch lasse ein Wert von 1 ng/ml THC aufgrund der im Laufe des Abbauprozesses stetig steigenden Halbwertszeiten und des sich daraus ergebenden Kurvenverlaufs nicht zwingend darauf schließen, dass der letzte Konsum innerhalb weniger Stunden vor der Blutentnahme stattgefunden habe. Bei gelegentlichen Konsumenten könne jedenfalls erst ab einem Wert von 3 ng/ml THC auf einen zeitnahen Cannabiskonsum geschlossen werden (a. a. O. Rn. 73-76). Zu einer Verkehrsbeeinträchtigung könne es aber bereits bei 1 ng/ml THC im Blutserum kommen (a. a. O. Rn. 83, 96).

Daraus ergibt sich, dass die Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 in erster Linie wohl den Umstand im Blick hat, dass bei häufigem Konsum auch noch einige Tage nach dem letzten Konsum erhöhte THC-Konzentrationen feststellbar sein können und in solchen Fällen eine THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr zwar nicht unbedingt als Beleg für einen zeitnahen Konsum herangezogen werden kann, in jedem Fall aber auf fehlendes Trennungsvermögen schließen lässt. Hinsichtlich der hiervon zu unterscheidenden Frage, bei welcher THC-Konzentration die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit nicht mehr ausgeschlossen werden kann, geht aus der Empfehlung der Grenzwertkommission aber keine Abkehr von den bisherigen Verlautbarungen hervor. Angesichts der Klarstellungen des Vorsitzenden der Grenzwertkommission gegenüber dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen verbleibt es daher bei dem zuletzt maßgeblichen Risikogrenzwert von 1 ng/ml THC für das fehlende Trennungsvermögen wegen möglicher Beeinträchtigung der Fahrsicherheit (ebenso VG Gelsenkirchen a. a. O. Rn. 97; VG Düsseldorf, B. v. 24.11.2015 – 14 L 3652/15 – juris Rn. 33 ff.; VG Münster, B. v. 02.12.2015 – 10 L 1391/15 – VD 2016, 50 Rn. 17 ff.; VG Aachen, B. v. 07.03.2016 – 3 L 972/15 – juris Rn. 12 ff.; ähnlich VG Mainz, U. v. 20.01.2016 – 3 K 509/15.MZ – juris Rn. 25 ff.; offen, aber im Wege der Interessenabwägung zu Lasten des Fahrerlaubnisinhabers entscheidend VG Düsseldorf, B. v. 30.11.2015 – 6 L 3751/15 – juris; zur Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit ab 1 ng/ml THC bei Gelegenheitskonsumenten vgl. auch Patzak in Körner/Patzak/Volkmer, Betäubungs-

mittelgesetz, 8. Auflage 2016, vor §§ 29 ff. Rn. 389 unter Hinweis auf die Ergebnisse der sog. 1. Maastricht-Studie).

54. Einem gelegentlichen Cannabiskonsumenten ist die Fahrerlaubnis wegen eines Trennungsverlustes im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV zu entziehen, wenn er mit einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml (oder mehr) im Blutserum am Straßenverkehr teilgenommen hat. Ein vorheriges Eigenschaftsgutachten ist in einem solchen Falle nicht erforderlich.

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg,
Urteil vom 16. Juni 2016 – OVG 1 B 37.14 –

Zum Sachverhalt:

Der [...] Kläger wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis wegen einer sog. „Drogenfahrt“.

Hinsichtlich der Vorgeschichte seines Cannabisgebrauchs ist der Kläger wie folgt aktenkundig: In einem gegen ihn gerichteten Ermittlungsverfahren nach § 29 Betäubungsmittelgesetz (BtMG) gab er bei der Vernehmung an, er habe am Vorabend des 13. Juni 2007 seine Restbestände von Marihuana konsumiert. Bei dem anschließend vom Landkreis G. für die Führerscheinerteilung geforderten ärztlichen Gutachten vom 3. Dezember 2007 gab er gegenüber dem Amtsarzt an, er habe vor der Überprüfung vom 13. Juni 2007 nur zweimal Cannabis konsumiert, anschließend nicht mehr. Der Kläger erhielt die Fahrerlaubnis der Klassen B, M, S und L am 12. August 2008. Im Zusammenhang mit Ermittlungen zu einem Brandgeschehen gab er bei einer weiteren polizeilichen Vernehmung am 12. Dezember 2009 an, am Vorabend Marihuana geraucht zu haben. Mit Urteil vom 3. November 2010 verurteilte das Amtsgericht Gifhorn den Kläger wegen unerlaubten Anbaus von Betäubungsmitteln in Tateinheit mit unerlaubtem Besitz von Betäubungsmitteln in nicht geringer Menge zu einer Freiheitsstrafe von einem Jahr auf Bewährung. Ausweislich der Urteilsgründe hatte der Kläger in dem Verfahren angegeben, der Anbau habe allein seinem Eigenkonsum gedient. Früher habe er regelmäßig konsumiert, nun aber den Konsum eingestellt. In einem vom Landkreis G. angeforderten – im Ergebnis positiven – Gutachten zur Fahreignung des Klägers vom 16. März 2011 hatte der Kläger zu seiner Drogenanamnese angegeben, er habe das erste Mal mit 15 Jahren Cannabis geraucht. Zu Beginn habe er probiert, später meistens nur am Wochenende ein bis zwei Joints geraucht. Vom 12. Dezember 2009 bis Juni 2010 habe er nicht konsumiert. Zuletzt habe er am 23. Februar 2011 einen Joint geraucht, seither bestehe jedoch Drogenabstinenz. In der gutachterlichen Abschlussbewertung heißt es, der Kläger habe im Verlauf der Drogenanamnese einen gelegentlichen Cannabiskonsum eingeräumt. Ein aktueller Konsum sei allerdings hinreichend sicher auszuschließen; Anhaltspunkte für einen aktuellen, gelegentlichen oder re-

gelmäßigen Cannabiskonsum hätten sich nicht ergeben.

Am 24. August 2012 geriet der Kläger in eine allgemeine Verkehrskontrolle. Die nach einem positiven Urin-Schnelltest bei ihm durchgeführte Blutanalyse ergab laut dem ärztlichen Untersuchungsbefund vom 31. August 2012 eine Cannabis-Konzentration von 1,2 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) sowie 18,1 ng/ml THC-Carbonsäure (THC-COOH); körperliche Auffälligkeiten wurden nicht festgestellt. Nach vorhergehender Anhörung entzog der Beklagte dem Kläger mit sofort vollziehbarem Bescheid vom 4. Dezember 2012 die Fahrerlaubnis, weil er – der Kläger – sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe. Er sei als gelegentlicher Cannabiskonsumant anzusehen und habe am 24. August 2012 unter Einfluss von Cannabis mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilgenommen. Seine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr stehe aufgrund der über der Grenze von 1,0 ng/ml THC liegenden THC-Konzentration ohne weiteren Klärungsbedarf fest. Den dagegen am 21. Dezember 2012 eingelegten Widerspruch wies der Beklagte mit Widerspruchsbescheid vom 22. April 2013 als unbegründet zurück. [...]

[Die dagegen vom Kläger erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht durch Urteil vom 17. Oktober 2013 abgewiesen. Der Senat hat mit Beschluss vom 11. September 2014 die Berufung zugelassen.]

Aus den Gründen:

Die zulässige Berufung des Klägers ist unbegründet. [...]

Rechtsgrundlage der Ordnungsverfügung vom 4. Dezember 2012 ist § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG), § 46 Abs. 1 Satz 1 und 2 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV. Danach ist die Fahrerlaubnis demjenigen zu entziehen, der sich als nicht befähigt oder ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Ungeeignet ist unter anderem derjenige, der die notwendigen körperlichen und geistigen Voraussetzungen nicht erfüllt, welches gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere (auch) der Fall ist, wenn Mängel nach der Anlage 4 zur FeV vorliegen. Ein solcher Mangel ist nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV gegeben, wenn gelegentlich Cannabis eingenommen wird und der Konsument nicht zwischen Konsum und Fahren trennen kann. Beide Voraussetzungen sind hier erfüllt. Im Einzelnen:

1. Der Kläger ist gelegentlicher Konsument von Cannabis. Ein gelegentlicher Konsum von Cannabis liegt (in Abgrenzung zum „regelmäßigen“ und zum „einmaligen bzw. Probierkonsum“) vor, wenn der Betroffene in zumindest zwei selbstständigen Konsumvorgängen Cannabis zu sich genommen hat und diese Konsumvorgänge einen gewissen, auch zeitlichen Zusammenhang aufweisen (BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3.13 –, 1. Leitsatz, Rn. 20 ff m. w. N., juris [= BA 2015, 151]; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. Juni 2009 – OVG 1 S 17.09 –, Rn. 5, juris [= BA 2009, 356]). Ob ein zeitlicher Zu-

sammenhang oder eine relevante Zäsur zwischen zwei Konsumakten anzunehmen ist, lässt sich nicht durch schematisch bestimmte Zeiträume festlegen, sondern bedarf einer Beurteilung der konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalles (BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3.13 –, 1. Leitsatz, Rn. 21, juris).

Vorliegend kann unproblematisch ein hinreichender zeitlicher Zusammenhang zwischen den vom Kläger eingeräumten wiederholten Konsumakten hergestellt werden. Die vom Kläger eingestandene Konsumhistorie zeugt von einem über Jahre andauernden wiederkehrenden Konsummuster, welches im Grunde durchgehend verlief und nur – gleichsam umgekehrt – von abstinenter Phasen unterbrochen worden ist. So hat der Kläger einen ersten (Probier-) Konsum mit bereits 15 Jahren eingeräumt, also beginnend im Jahr 2003, und eine später anschließende, etwa wöchentliche Einnahme, unterbrochen von einer Abstinenzphase vom 12. Dezember 2009 bis Juni 2010. Zuletzt habe er dann am 23. Februar 2011 einen Joint geraucht. Seither bestehe Drogenabstinenz. Die Zeitspanne, über die sich die wöchentliche Einnahme hinzog, hat der Kläger zwar nicht benannt. Weiteren Cannabisgenuss hat er jedoch ausdrücklich für den Vorabend des 13. Juni 2007 eingestanden, an dem er „seine Restbestände“ von Marihuana aufbrauchte, sowie zweimalig für den Vorabend des 12. Dezember 2009. Erschwerend kommt hinzu, dass er bis Dezember 2009 eine sog. Indoorplantage zur Aufzucht von Cannabispflanzen betrieben hat, die seiner Aussage nach allein seinem Eigenkonsum gedient hat. Ein Anbau zum Eigenkonsum impliziert indes zwangsläufig einen einhergehenden wiederholten Cannabisebrauch. Dieser Verlauf zeigt, dass der Kläger seinen Cannabiskonsum nach etwaigen Pausen mehrfach wieder aufgenommen hat. Der nur behauptete relativ kurze Abstinenzzeitraum von 18 Monaten kann deshalb keine Abkehr von diesem Konsummuster belegen, zumal dieser Zeitraum auch nicht gutachterlich nachgewiesen ist. Eine hinreichende, den gelegentlichen Konsum unterbrechende Zäsur ist dadurch nicht bewirkt werden.

2. Dem Kläger fehlt auch das Trennungsvermögen zwischen der gelegentlichen Einnahme von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeuges.

Cannabisbedingte Ausfallerscheinungen bzw. Verhaltensauffälligkeiten, welche für sich genommen bereits ein fehlendes Trennungsvermögen belegen, waren bei ihm nicht zu erkennen. Das fehlende Trennungsvermögen ist hier jedoch schon infolge der erreichten THC-Konzentration von 1,0 ng/ml (und mehr) im Blutserum anzunehmen. Dies ergibt sich aus Folgendem:

a) Die Entziehung einer Fahrerlaubnis dient dem legitimen Zweck, den fahrungseigneten Erlaubnisinhaber davon abzuhalten, aktiv mit einem Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen, um dadurch von ihm ausgehende Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs und damit verbundene Gefahren für Leben, Gesundheit und Eigentum anderer Bürger abzuwenden (zur insoweit vergleichbaren Vorgängervorschrift des § 3 StVG, § 46 FeV: BVerwG, stattge-

bender Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 –, Rn. 48, juris [= BA 2002, 362]).

Ein verfassungsrechtlich tragfähiger Anlass zur Entziehung einer Fahrerlaubnis besteht danach u.a., wenn charakterlich-sittliche Mängel die Fahreignung ausschließen. Solche Mängel bestehen, wenn der Betroffene bereit ist, das Interesse der Allgemeinheit an sicherer und verkehrsgerechter Fahrweise den jeweiligen eigenen Interessen unterzuordnen und hieraus resultierende Gefährdungen in Kauf zu nehmen. Ausdrück eines solchen charakterlich-sittlichen Mangels ist die unzureichende Trennungsbereitschaft, die besteht, wenn ein Fahrerlaubnisinhaber **ungeachtet einer im Einzelfall anzunehmenden** oder jedenfalls **nicht auszuschließenden** drogenkonsumbedingten Fahrunfähigkeit nicht bereit ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen (unzureichende Trennungsbereitschaft) (BVerfG, stattgebender Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 –, Rn. 49, juris; BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3.13 –, Rn. 30, juris).

Aus dieser verfassungsgerichtlichen Rechtsprechung zum Normzweck des Fahrerlaubnisentzugs hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 23. Oktober 2014 (3 C 3.13) den für das Trennungsvermögen anzuwendenden Gefährdungsmaßstab entwickelt und dazu ausgeführt:

„Im Hinblick auf die schwerwiegenden Gefahren, die von ihrer Fahrtüchtigkeit beeinträchtigten Kraftfahrzeugführern für Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer ausgehen können, ist es auch vor dem Hintergrund der staatlichen Pflicht, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu gewährleisten, geboten, solche Risiken soweit wie möglich auszuschließen. Dementsprechend ist die Grenze eines hinnehmbaren Cannabiskonsums nicht erst dann überschritten, wenn mit Gewissheit eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit anzunehmen ist oder es – wie der Bayerische Verwaltungsgerichtshof fordert (vgl. u.a. VGH München, Beschluss vom 4. Juni 2007 – 11 CS 06.2806 – juris Rn. 20 m. w. N.) – zu einer signifikanten Erhöhung des Unfallrisikos kommt, sondern bereits dann, wenn die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit besteht. ...“

Dieser Gefährdungsmaßstab deckt sich mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts. Es lässt – wie bereits erwähnt – in seinem (Kammer-) Beschluss vom 20. Juni 2002 für die Annahme fehlender Trennungsbereitschaft und damit eines charakterlich-sittlichen Eignungsmangels genügen, dass eine drogenbedingte Fahrunfähigkeit jedenfalls nicht auszuschließen ist (BVerfG, Beschluss vom 20. Juni 2002 a. a. O. S. 2380). In Übereinstimmung damit hält es für die Erfüllung des Tatbestandes des Führens eines Kraftfahrzeuges unter Cannabiseinfluss nach § 24a Abs. 1 und 2 StVG für erforderlich, aber auch für ausreichend, dass eine THC-Konzentration im Blut festgestellt wird, die eine eingeschränkte Fahrtüchtigkeit des am Straßenverkehr teilnehmenden Kraftfahrzeugführers

möglich erscheinen lässt (BVerfG, Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 – NJW 2005, 349). Diese Erwägungen sind auf das auf Prävention und Gefahrenabwehr zielende Vorgehen der Fahrerlaubnisbehörden auf der Grundlage der Fahrerlaubnis-Verordnung ohne Weiteres übertragbar.“ (BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3.13 –, Rn. 33–36, juris)

Aus denselben Normzweckerwägungen hat das Bundesverwaltungsgericht für die Bestimmung des Grenzwertes abgeleitet, dass es sich dabei um einen „Risikogrenzwert“ handelt. Insofern führt es aus:

„Das nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts vom Normgeber zu Recht verfolgte Ziel, Risiken für die Sicherheit des Straßenverkehrs durch Cannabiskonsum unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes so weit wie möglich auszuschließen, ist auch für die Bestimmung des im Rahmen der Nr. 9.2.2 Anlage 4 maßgeblichen THC-Grenzwertes von Bedeutung. Abzustellen ist daher darauf, ab welchem THC-Wert eine cannabisbedingte Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit möglich ist oder – negativ formuliert – nicht mehr ausgeschlossen werden kann; insoweit handelt es sich um einen ‚Risikogrenzwert‘.“ (BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3.13 –, Rn. 37, juris)

Für die Bestimmung des hier maßgeblichen „Risikogrenzwertes“ kommt es folglich nicht darauf an, ab wann mit Gewissheit eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit anzunehmen ist bzw. ab wann eine signifikante Erhöhung des Unfallrisikos vorliegt, sondern ab wann die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit besteht.

aa) Nach der – von anderen Obergerichten geteilten – Überzeugung des Senats ist der „Risikogrenzwert“ bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml Blutserum anzusetzen (vgl. z. B. BVerfG, Urteil vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, Rn. 29, juris <zu § 24a StVG> [= BA 2005, 156 mit Anm. Scheffler/Halecker]; VGH Mannheim, Urteil vom 22. November 2012 – 10 S 3174/11 –, Rn. 47 ff., juris, nicht beanstandet durch BVerwG, Urteil vom 30. Oktober 2014 – 3 C 3.13 –, Rn. 39, juris; OVG Münster, Urteile vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 –, Rn. 31, juris und vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, Rn. 34 ff., juris [= BA 2013, 146], jeweils m. w. N., Beschlüsse vom 23. Februar 2016 – 16 B 45/16 –, Rn. 11, juris, vom 5. Februar 2015 – 16 B 8/15 –, Rn. 5 f., juris; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. Juni 2009 – 1 S 17.09 –, Rn. 6, juris; OVG Weimar, Beschluss vom 6. September 2012 – 2 EO 37/11 –, Rn. 16 ff., juris [= BA 2012, 331]; OVG Bremen, Beschluss vom 20. Juli 2012 – 2 B 341/11 –, Rn. 14 ff., juris; OVG Hamburg, Beschluss vom 15. Dezember 2005 – 3 Bs 214/05 –, Rn. 20, juris [= BA 2006, 427]; VGH Mannheim, Beschluss vom 27. März 2006 – 10 S 2519/05 –, Rn. 7, juris; OVG Schleswig, Urteil vom 17. Februar 2009 – 4 LB 61/08 –, Rn. 35 f., juris; OVG Lüneburg, Beschluss vom 11. Juli 2003 – 12 ME 287/03 –, Rn. 7, juris [= BA 2004, 183]; VGH Mün-

chen, Beschluss vom 23. Mai 2016 – 11 CS 16.690 –, Leitsatz, Rn. 15, juris [in diesem Heft], unter Aufgabe seiner vorherigen Rechtsprechung, diese grundlegend im Beschluss vom 25. Januar 2006 – 11 CS 05.1711 –, Rn. 45, juris [= BA 2006, 416]).

Diese Grenzwertbestimmung stützt sich auf den Beschluss der gemeinsamen Arbeitsgruppe für Grenzwertfragen und Qualitätskontrolle (sog. Grenzwertkommission) vom 20. November 2002 – aktualisiert durch Beschluss vom 22. Mai 2007 (Blutalkohol 44 <2007>, 311) und bekräftigt durch Empfehlung aus September 2015 (Blutalkohol 44 <2007>, 311) – wonach der Grenzwert für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG bei einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml Blutserum liege. Bei der Grenzwertkommission handelt es sich um eine fachübergreifende Arbeitsgruppe, die von der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin und der Gesellschaft für Forensische und Toxikologische Chemie im Jahr 1994 gegründet wurde und – paritätisch – mit hoch qualifizierten Wissenschaftlern besetzt ist (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 23. Februar 2016 – 16 B 45/16 –, Rn. 15, juris).

Bei diesem empfohlenen Grenzwert handelt es sich um einen sog. „analytischen Grenzwert“, d.h. einen Wert, der angibt, ab welcher Konzentration ein sicherer Nachweis und eine exakte Quantifizierung von THC bei Anwendung der Richtlinien der Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie möglich ist (vgl. Erläuterung im Beschluss der Grenzwertkommission vom 22. Mai 2007, (Blutalkohol 44 <2007>, 311).

bb) Dieser „Risikogrenzwert“ bedarf keiner Korrektur durch die im September 2015 von der Grenzwertkommission veröffentlichte „Empfehlung für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren“ (Blutalkohol 44 <2007>, 311), denn diese Empfehlung beruht auf einem begrifflichen Fehlverständnis des Tatbestandsmerkmals „Trennungsvermögen“. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

In der Empfehlung der Grenzwertkommission aus September 2015 heißt es:

„Als Voraussetzung für die Fahreignung gelegentlicher Cannabiskonsumanten wird die Einhaltung ausreichender **Wartezeiten** zwischen Konsum und Fahrtritt gefordert (Trennungsvermögen, vergleiche Nr. 9.2.2 der Anl. 4 zur Fev).

Eine Leistungseinbuße ließ sich in experimentellen Studien frühestens ab 2 ng THC/ml Serum nachweisen ...; Ein erhöhtes Unfallrisiko ab einer THC-Konzentration im Serum von 4 ng/ml ... Pharmakokinetische Studien zeigen, dass bei Konzentrationen ab 2 ng THC/ml Serum ... davon auszugehen ist, dass der **letzte Konsum innerhalb weniger Stunden vor der Blutentnahme** stattgefunden hat.

...

Die Grenzwertkommission empfiehlt daher auf der Grundlage dieser Ausführungen bei Feststellung

einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml oder mehr im Blutserum bei gelegentlich Cannabis konsumierenden Personen eine Trennung von Konsum und Fahren ... zu verneinen. ...

Eine Neubewertung des analytischen Grenzwertes von THC (1,0 ng/ml) gemäß der Empfehlung der Grenzwertkommission zur Anlage des § 24 Abs. 2 StVG ist nicht veranlasst.“ (Hervorhebungen durch den Senat).

(1) Bereits dem Empfehlungswortlaut selbst lässt sich entnehmen, dass die Grenzwertkommission das Tatbestandsmerkmal des Trennungsvermögens (irrtümlich) dahin versteht, dass damit (nur) eine „ausreichende Wartezeit“ zwischen Konsum und Fahrtritt gefordert werde. Im Übrigen begründet sie die Grenzwertbestimmung mit der (positiven) Feststellung von „Leistungseinbußen“.

Beide Kriterien verkennen indes die bundesgerichtliche Rechtsprechung zum „Risikogrenzwert“, denn für die rechtliche Beurteilung des Trennungsvermögens kommt es weder auf eine bestimmte Wartezeit noch auf bereits erkennbare Leistungseinbußen an. Vielmehr liegt nach dem dargelegten Gefährdungsmaßstab eine ausreichende Trennung nur vor, wenn der Betroffene Konsum und Fahren **in jedem Fall** in einer Weise trennt, dass durch eine vorangegangene Einnahme von Cannabis eine **Beeinträchtigung** seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften **unter keinen Umständen** eintreten kann (BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3.13 –, Rn. 32, juris).

(2) Dass der heraufgesetzte Grenzwert auf einem aus dem Fehlverständnis des Trennungsbegriffs resultierenden Bezugspunkt basiert und sich auf das Verhältnis zwischen Blutwert und Wartezeit zum letzten Konsumakt bezieht, wird durch die erläuternden Ausführungen des Vorsitzenden der Grenzwertkommission in der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen vom 20. Januar 2016 (Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4303/15 –) bestätigt. Danach wollte sich die Grenzwertkommission (nur) dazu äußern, ab welchem (insofern erhöhten) Grenzwert ein hinreichend sicherer Rückschluss auf den Zeitpunkt des letzten Konsumaktes möglich ist, da bei einem Wert von 1 ng THC/ml Blutserum (noch) nicht zwingend darauf geschlossen werden könne, dass der letzte Konsum innerhalb weniger Stunden erfolgt sein müsse. Entsprechend hat der Sachverständige in den im Urteil des Verwaltungsgerichts Gelsenkirchen wörtlich wiedergegebenen Erläuterungen ausgeführt (VG Gelsenkirchen, Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4303/15 –, Rn. 78 ff, juris):

„Bezüglich des Sachverhalts, der der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts 3 C 3.13 zugrunde lag, ist darauf hinzuweisen, dass die Aussage des Konsumenten, der angibt, vor 24 Stunden letztmalig konsumiert zu haben, und bei dem die Blutuntersuchung ergibt, dass noch THC im Blut von über 1 ng/ml vorhanden ist, **nicht zwingend** die Schlussfolgerung erlaubt, dass es **einen weiteren Konsumakt** zwischen dem zugestandenen Konsum und der Abnahme der Blutprobe **gegeben haben**

muss. Dies hängt im Wesentlichen davon ab, wie hoch konzentriert/dosiert der einen Tag zuvor aufgenommene Wirkstoff war.“

Ergänzend hierzu hat der Sachverständige darauf hingewiesen, dass aufgrund der Halbwertszeiten, die im Laufe des Abbauprozesses stetig höher würden und am Ende auf bis zu 24 Stunden ansteigen könnten, zwar 2 ng THC/ml Blutserum relativ schnell unterschritten würden, gerade im Bereich von 1 ng THC/ml Blutserum die Kurve aber sehr lang quasi parallel zu diesem Wert verlaufen könne. Das Zeitfenster sei dementsprechend nicht so eng zu setzen. Selbst bei einem „normalen Joint“ müssten 24 Stunden angesetzt werden, um sicher zu sein, dass der Wert wieder unter 1 ng THC/ml Blutserum liege (VG Gelsenkirchen, Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4303/15 –, Rn. 81, juris).

Aufbauend auf diese Erkenntnis hat die Grenzwertkommission den erhöhten Grenzwert von 3,0 ng/ml THC im Blutserum vorgeschlagen, bei dessen Vorliegen auf mangelndes Trennungsvermögen – im Sinne der Nichteinhaltung ausreichender Wartezeiten – geschlossen werden könne. Dieser (fehlgehende) Sinngehalt spiegelt sich im Wortlaut der Empfehlung, wo es eingangs heißt:

„Als Voraussetzung für die Fahreignung gelegentlicher Cannabiskonsumenten wird die Einhaltung ausreichender Wartezeiten zwischen Konsum und Fahrtantritt gefordert (Trennungsvermögen, vgl. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV).“

Entsprechend hat auch der Sachverständige a.a.O. erläutert:

„Wenn das Trennvermögen so definiert wird, dass ein solches nicht vorliegt, wenn nach 4 bis 6 Std. Abstinenz ein bestimmter Grenzwert immer noch nicht unterschritten ist, so müsste dieser auf 3 ng THC/ml Blutserum festgesetzt werden. Dies entspricht der Empfehlung der Grenzwertkommission.“

„Die Grenzwertkommission ist nicht dazu berufen, den Begriff des Trennens zu definieren. Wir haben in unserer Empfehlung das Verständnis vom Trennungsvermögen aus der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts 3 C 3.13 herausgelesen. Unter Zugrundlegung dieses Verständnisses haben wir dann unsere Empfehlung herausgegeben. Bei einer anderen Definition könnte es beim Wert von 1 ng THC/ml Blutserum verbleiben.“

Und weiter:

„Bereits bei 1 ng THC/ml Blutserum kann es zu einer Verkehrsbeeinträchtigung kommen. Bezüglich des fehlenden Trennvermögens stellt die Grenzwertkommission hingegen auf 3 ng THC/ml Blutserum ab. **Läge ein Trennen von Konsum und Fahren dann noch vor, wenn der Fahrer damit rechnen muss bzw. kann, dass noch wirkaktives THC in seinem Körper ist, dann würde derselbe Grenzwert wie der, der für § 24a StVG von der Grenzwertkommission festgelegt wurde, gelten.**“ (VG Gelsenkirchen, Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4303/15 –, Rn. 86 ff., juris) (Hervorhebungen durch das Gericht).

Demzufolge ging es der Grenzwertkommission bei ihrer Empfehlung offensichtlich nicht um eine Korrektur des „Risikogrenzwertes“, sondern um die Bestimmung eines „Zeitgrenzwertes“. Dies bestätigt auch der letzte Satz der veröffentlichten Empfehlung. Darin heißt es:

„Eine Neubewertung des analytischen Grenzwertes von THC (1 ng/ml) gemäß der Empfehlung der Grenzwertkommission zur Anlage des § 24a Absatz 2 StVG ist nicht veranlasst.“

(3) Der „Risikogrenzwert“ liegt nach Auffassung der Kommission indes auch weiterhin bei 1,0 ng/ml Blutserum. Insofern hat der Sachverständige nämlich erläutert, dass die Empfehlung aus September 2015 nicht auf grundlegenden neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhe, vielmehr habe man sich (nur) aus wissenschaftlicher Sicht zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 23. Oktober 2014 äußern wollen (VG Gelsenkirchen, Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4303/15 –, Rn 57 ff. juris).

So hat er ausgeführt (Hervorhebungen durch den Senat):

„Aufgrund der sog. Maastricht-Studie kann bei dem Wert von 2,0 ng THC/ml Blutserum gesagt werden, dass es bei bestimmtem verkehrsrelevanten Parametern zu einer **signifikanten Verschlechterung** der Leistung kommt. ... Auch bei gemessenen Werten von **unter 2 ng THC/ml Blutserum** ist es **nicht ausgeschlossen**, dass es zu einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit kommt“.

Diese Aussage deckt sich mit den Zusammenfassungen der Ergebnisse der Studie selbst durch die beteiligten Wissenschaftler:

„Bei Werten von 5-30 ng/ml waren signifikante Beeinträchtigungen der Probanden in allen Tests feststellbar. Im Bereich von 2-5 ng/ml waren signifikante Beeinträchtigungen nur noch im feinmotorischen Test (CCT) messbar. Zwischen 1-2 ng/ml waren Beeinträchtigungen im feinmotorischen Bereich auch hier nicht mehr signifikant. (...) Beim CCT war unter 2 ng/ml lediglich noch eine nicht signifikante Tendenz zu einer Beeinträchtigung zu erkennen. Unter 1 ng/ml ließen sich keine Unterschiede in der Leistung zwischen THC-Konsum und Placebo feststellen.“ (Möller/Kauert/Tönnies/Schneider/Theunissen/Ramaekers, Leistungsverhalten und Toxikokinetik der Cannabinoide nach inhalativer Marihuanaaufnahme, in: Blutalkohol 43 <2006>, 361, 368) (vgl. auch VG Gelsenkirchen, Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4303/15 –, Rn. 68, juris).

Dementsprechend hat der Sachverständige weiter ausgeführt:

„Wie auch bereits bei meinen Ausführungen zum Beschluss der Grenzwertkommission zu § 24a StVG dargelegt, ist unter Umständen **auch** bereits bei **1 ng THC/ml Blutserum** eine cannabisbedingte verkehrssicherheitsrelevante Leistungseinbuße **nicht ausgeschlossen.**“

Die Grenzwertkommission hat eine Beeinträchti-

gung der Fahrsicherheit bei THC-Konzentrationen von unter 2,0 ng/ml also gerade nicht ausschließen können, sondern stellt die Möglichkeit solcher Beeinträchtigungen bei 1,0 ng/ml THC ersichtlich weiterhin fest.

cc) Die Anlehnung an die Empfehlungswerte zu § 24a Absatz 2 StVG ist sachgerecht. In der Sache handelt es sich nämlich ebenfalls um einen „Risikogrenzwert“ im Sinne der bundesverwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung, denn insoweit deckt sich der Sanktionsgrund des § 24a StVG mit dem gefahrenabwehrrechtlichen Entzugsgrund der §§ 3 StVG, 46 FeV. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur verfassungskonformen Auslegung des § 24a StVG, der vom Gesetzgeber unter Annahme einer – später nicht mehr haltbaren „Nullwertgrenze“ – eingeführt worden war, darf der Ordnungswidrigkeitentatbestand nur solche THC-Konzentrationen erfassen, die es als möglich erscheinen lassen, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. In seiner entsprechenden Entscheidung vom 21. Dezember 2004 (stattgebender Kammerbeschluss – 1 BvR 2652/03 –, juris, in der es um die Verurteilung eines Cannabiskonsumenten mit 0,5 ng/ml THC ging) hat das Bundesverfassungsgericht ausgeführt:

„Allerdings kann die Regelung inzwischen auch zu Ergebnissen führen, die dem Einzelnen nicht mehr zugemutet werden können und vom Gesetzgeber auch nicht gewollt sind. Nach Satz 1 des § 24a Abs. 2 StVG handelt ordnungswidrig nur, wer ‚unter der Wirkung‘ eines der in der Anlage zu der Vorschrift genannten berauschenden Mittel wie Cannabis im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Eine solche Wirkung soll nach Satz 2 vorliegen, wenn im Blut eine in dieser Anlage genannte Substanz – bei Cannabis THC – nachgewiesen wird. Diese Regelung beruht auf der Annahme, dass bei einem solchen Nachweis die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsteilnehmers gegeben ist, der durch das Verbot des § 24a Abs. 2 StVG entgegengewirkt werden soll (vgl. BTDrucks 13/3764, S. 4 f.). Dabei ist der Gesetzgeber ausdrücklich davon ausgegangen, dass ‚die Wirkungs- und Nachweisdauer bei den einzelnen Mitteln übereinstimmen‘, weil die Feststellung der in der Anlage genannten Substanzen im Blut im Hinblick darauf, dass sie dort nur wenige Stunden nachgewiesen werden könnten, eine Aussage über den erforderlichen engen zeitlichen Zusammenhang zwischen Einnahme des berauschenden Mittels und Blutentnahme gestatte (vgl. BTDrucks 13/3764, S. 5). Solange im Blut Substanzen eines der vom Gesetzgeber genannten Rauschmittel nachweisbar sind, sollte also nach dieser Vorstellung angenommen werden können, dass dieses Rauschmittel auf den Kraftfahrzeugführer so einwirkt, dass die der Ordnungswidrigkeitenvorschrift zugrunde liegende Annahme einer abstrakten Verkehrsgefährdung eingetroffen und eine Sanktionierung nach dieser Vorschrift gerechtfertigt ist.“

Wie der Generalbundesanwalt in seiner Stellungnahme unter Hinweis auf neueres Schrifttum (insbesondere Bönke, BA 2004, Supplement 1, S. 4 <6>) ausgeführt hat, haben sich insoweit infolge des technischen Fortschritts inzwischen die Verhältnisse geändert. Danach hat sich die Nachweisdauer für das Vorhandensein von THC aufgrund von Blutproben wesentlich erhöht. Spuren der Substanz ließen sich nunmehr über mehrere Tage, unter Umständen sogar Wochen nachweisen. Die Annahme des Gesetzgebers von der Identität der Wirkungs- und Nachweiszeit treffe deshalb für Cannabis nicht mehr zu. Dies hat zur Folge, dass auch dann noch ein positiver Drogenbefund bei der Blutuntersuchung festgestellt werden kann, wenn der Konsum des Rauschmittels schon längere Zeit vor der Fahrt erfolgte und von der Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit deshalb nicht mehr ausgegangen werden kann (vgl. Bönke, wie vor). Der Vorstellung des Gesetzgebers, die in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführten Wirkstoffe seien nur in engem zeitlichem Zusammenhang mit dem Genuss des berauschenden Mittels im Blut nachweisbar (vgl. BTDrucks 13/3764, S. 5), ist damit für THC die Grundlage entzogen.

Mit Rücksicht darauf kann nicht mehr jeder Nachweis von THC im Blut eines Verkehrsteilnehmers für eine Verurteilung nach § 24 a Abs. 2 StVG ausreichen. Festgestellt werden muss vielmehr eine Konzentration, die es entsprechend dem Charakter der Vorschrift als eines abstrakten Gefährdungsdelikts als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war. (BVerfG Stattgebender Kammerbeschluss vom 21. Dezember 2004 – 1 BvR 2652/03 –, Rn. 26 ff., juris) (Hervorhebungen durch den Senat).

Da der Grenzwert des § 24a Abs. 2 StVG nach dieser Auslegung auch den „Risikogrenzwert“ markiert, ab dem die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit nicht mehr ausgeschlossen werden kann, darf und muss für die Annahme des Trennungsverstößes derselbe Maßstab zugrunde gelegt werden.

dd) Im Übrigen hat das Bundesverwaltungsgericht den „Risikogrenzwert“ von 1,0 ng/ml THC in seiner Entscheidung vom 23. Oktober 2014 (– 3 C 3.13 –, Rn. 39 ff., juris) gebilligt, denn es hat den vorinstanzlich aus der tatsächengerichtlichen Würdigung sachverständiger Erkenntnisse entnommenen Grenzwert nicht beanstandet.

ee) Schließlich ist ein – vom Kläger allerdings nicht geltend gemachter – Toleranzabzug von der gemessenen THC-Konzentration im Blut nicht vorzunehmen. Etwaige Messwertschwankungen würden nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nämlich zu Lasten des Betroffenen gehen, weil es sich im vorliegenden Gefahrenabwehrrecht um ein diesem zuzurechnendes Risiko handelt (BVerfG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3.13 –, Rn. 47, juris).

55. Die „Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren“ veranlasst nicht zu einer Änderung der Rechtsprechung, wonach eine fehlende Trennung zwischen der Einnahme von Cannabis und dem Führen eines Fahrzeugs durch eine Fahrt mit einer THC-Konzentration ab 1,0 ng/ml im Blutserum belegt ist (wie BayVGh, Beschluss vom 23.05.2015 – 11 CS 16.690 – juris; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 16.06.2016 – 1 B 37.14 – juris [beide in diesem Heft] und OVG Bremen, Beschluss vom 25.02.2016 – 1 B 9.16 – juris [= BA 2016, 275]).

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Beschluss vom 22. Juli 2016 – 10 S 738/16 –

Aus den Gründen:

[...] Der Antragsteller wendet sich mit seiner Beschwerde zum einen gegen die Annahme des Verwaltungsgerichts, bei ihm dürfe von einem gelegentlichen Konsum von Cannabis auszugehen sein, und zum anderen gegen dessen Auffassung, dass ein Verstoß gegen das Trennungsgebot der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ab einem Wert von 1,0 ng/ml THC im Blutserum anzunehmen ist.

Mit diesem Vorbringen dringt der Antragsteller nicht durch.

Rechtsgrundlage der Entziehung der Fahrerlaubnis mit Verfügung des Landratsamts H. vom 13.08.2015 sind § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV. Danach ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Von einer mangelnden Eignung ist u. a. auszugehen, wenn Erkrankungen oder Mängel nach Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegen (§ 46 Abs. 1 Satz 2 FeV). Im Fall der gelegentlichen Einnahme von Cannabis ist die Eignung nur anzunehmen, wenn der Konsument Konsum und Fahren trennen kann (Nr. 9.2.2 der Anlage 4).

Mit dem Verwaltungsgericht geht der Senat davon aus, dass der Antragsteller bei summarischer Prüfung als gelegentlicher Cannabiskonsument anzusehen ist. Gelegentlicher Konsum liegt nach der ständigen Rechtsprechung des Senats bereits dann vor, wenn der Betroffene mehr als einmal konsumiert hat, wenn es mithin zumindest zu zwei unabhängigen Konsumvorgängen gekommen ist (vgl. nur Senatsurteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 – VBIBW 2013, 391, 392; ferner BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3/13 – NJW 2015, 2439 [= BA 2015, 151]).

Der Antragsteller hat nicht glaubhaft gemacht, dass es sich bei dem Konsum am 12.03.2015 um einen einmaligen, gleichsam experimentellen Probierkonsum gehandelt hat. Im Hinblick darauf, dass die Kombination von erstmaligem Cannabiskonsum, anschließender Verkehrsteilnahme unter Einwirkung des erstmalig konsumierten Stoffes und schließlich der Feststellung dieses Umstands bei einer polizeilichen Verkehrskontrolle eher selten auftreten dürfte, bedarf es nach der

ständigen Rechtsprechung des Senats zumindest einer ausdrücklichen Behauptung mit substantiierten Darlegungen – unter genauer Schilderung der konkreten Einzelumstände des Konsums – dazu, dass es sich bei der festgestellten Einnahme von Drogen um einen erstmaligen Konsum gehandelt hat (vgl. Senatsurteil vom 21.02.2007 – 10 S 2302/06 – VBIBW 2007, 314, 315 [= BA 2007, 190]; ferner Senatsurteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 – VBIBW 2013, 391, 392).

Diesen Anforderungen genügen die Darlegungen des Antragstellers nicht. Die Ausführungen im Schriftsatz vom 29.02.2016 mögen zwar einen Konsum am 12.03.2015 beschreiben, der den THC-Wert von 2,3 ng/ml gerade noch zu erklären in der Lage ist. Weshalb der Antragsteller allerdings ausgerechnet an diesem Tag – anders als zuvor und danach – der Versuchung nicht widerstehen konnte, einen Joint zu rauchen, erklärt er nicht. Dazu hätte allerdings aller Anlass bestanden. Denn der Antragsteller ist nicht nur am 12.03.2015 im Hinblick auf Betäubungsmittel aufgefallen. Nur knapp vier Monate nach dem 12.03.2015, nämlich am 03.07.2015, wurde beim Antragsteller anlässlich einer Personenkontrolle ein Tütchen mit 1 Gramm Marihuana sichergestellt (worauf das Landratsamt in seinem Schriftsatz vom 09.02.2016 ausdrücklich hingewiesen hatte). Auf diesen Umstand geht der Antragsteller aber überhaupt nicht ein.

Das Zusatzmerkmal des fehlenden Trennungsvermögens zwischen der Einnahme von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung wird durch die Fahrt unter der berauschenden Wirkung von Tetrahydrocannabinol (THC), dem psychoaktiven Wirkstoff von Cannabis, hinreichend belegt.

Ein Verstoß gegen das Trennungsgebot ist nach der ständigen Rechtsprechung des Senats bei der Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss einer THC-Konzentration ab 1,0 ng/ml im Blutserum anzunehmen (vgl. Senatsurteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 – VBIBW 2013, 391; bestätigt durch BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439).

Die in Heft 5/2015 der Zeitschrift Blutalkohol auf Seite 322 f. veröffentlichte Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von THC im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren veranlasst den Senat nicht zu einer Änderung der Rechtsprechung (entsprechend BayVGh, Beschluss vom 23.05.2016 – 11 CS 16.690 – juris; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 16.06.2016 – 1 B 37.14 – juris; OVG Bremen, Beschluss vom 25.02.2016 – 1 B 9/16 – juris; auf eine vertiefte Prüfung im Hauptsacheverfahren verweisend OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 23.02.2016 – 16 B 45/16 – juris).

Der Rechtsprechung des Senats liegt zugrunde, dass ein ausreichendes Trennungsvermögen, das eine gelegentliche Einnahme von Cannabis im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hinnehmbar erscheinen lässt, nur gegeben ist, wenn der Konsument Fahren und Konsum in jedem Fall in einer Weise trennt, dass eine Beeinträchtigung seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften

durch die Einnahme von Cannabis unter keinen Umständen eintreten kann (vgl. Senatsurteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 – VBIBW 2013, 391, 393; nachfolgend BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Tz. 32 ff.). Mit anderen Worten: Eine Schädigung anderer muss praktisch ausgeschlossen sein. Bei dem Grenzwert von 1,0 ng/ml handelt es sich mithin um einen Risikogrenzwert (Senatsurteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 – VBIBW 2013, 391, 395; BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Tz. 37).

Der Empfehlung der Grenzwertkommission lässt sich nicht entnehmen, dass sie von diesem – strengen – Maßstab ausgeht. Die Grenzwertkommission verweist darauf, dass eine Leistungseinbuße in experimentellen Studien frühestens ab 2 ng/ml Serum habe nachgewiesen werden können. Die Fragestellung hätte allerdings lauten müssen, ob eine Leistungseinbuße unterhalb eines Werts von 2,0 ng/ml bzw. 3,0 ng/ml nahezu mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann (vgl. BayVGh, Beschluss vom 23.05.2016 – 11 CS 16.690 – juris Rn. 17; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16.06.2016 – 1 B 37.14 – juris Rn. 38; OVG Bremen, Beschluss vom 25.02.2016 – 1 B 9/16 – juris Rn. 7). Dass dem so ist, scheint die Grenzwertkommission selbst nicht anzunehmen. Ansonsten ließe sich nicht erklären, dass sie am Ende der Stellungnahme betont, dass eine Neubewertung des analytischen Grenzwerts von THC (1,0 ng/ml) gemäß ihrer Empfehlung zur Anlage des § 24a Abs. 2 StVG (Blutalkohol 2007, 311) nicht veranlasst sei (ähnlich BayVGh, Beschluss vom 23.05.2016 – 11 CS 16.690 – juris Rn. 17).

Bestätigt wird die Beobachtung, dass die Grenzwertkommission bei ihrer Empfehlung nicht von den von der Rechtsprechung zugrunde gelegten Annahmen bei der Festsetzung des Grenzwerts hinsichtlich des Trennungsvermögens ausgegangen ist, durch eine Aussage ihres Vorsitzenden in einem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen. Dieser hat ausweislich des Urteils vom 20.01.2016 (9 K 4303/15) in der mündlichen Verhandlung wörtlich angegeben (juris Rn. 88 <Hervorhebung nicht im Original>):

„Bereits bei 1,0 ng THC/ml Blutserum kann es zu einer Verkehrsbeeinträchtigung kommen. Bezüglich des fehlenden Trennungsvermögens stellt die Grenzwertkommission hingegen auf 3,0 ng THC/ml Blutserum ab. Läge ein Trennen von Konsum und Fahren dann noch vor, wenn der Fahrer damit rechnen muss bzw. kann, dass noch wirkaktives THC in seinem Körper ist, dann würde derselbe Grenzwert wie der, der für § 24a StVG von der Grenzwertkommission festgelegt wurde, gelten.“

Hat nach Vorstehendem der Antragsteller die Auffassung des Verwaltungsgerichts, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis mit Verfügung des Landratsamts H. vom 13.08.2015 voraussichtlich nicht zu bestanden ist, nicht zu erschüttern vermocht, so besteht kein Anlass, abweichend vom Verwaltungsgericht anzunehmen, dass die bei der Entscheidung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 Alt. 2 VwGO vorzunehmende Interessenabwä-

gung zu seinen Gunsten ausfallen muss. Besondere Umstände, die trotz der voraussichtlichen Aussichtslosigkeit des Widerspruchs vom 19.08.2015 zugunsten eines Überwiegens des Aussetzungsinteresses des Antragstellers sprechen, vermag der Senat nicht zu erkennen. Die für ihn mit der Entscheidung verbundenen Nachteile in Bezug auf seine private und berufliche Lebensführung müssen von ihm im Hinblick auf den hohen Rang der gefährdeten Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer und das entsprechende öffentliche Interesse an der Verkehrssicherheit hingenommen werden.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

56. 1. Die Fahrerlaubnisbehörde ist mit Blick auf die Bindungswirkung des § 3 Abs. 4 StVG nicht gehindert, gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b) FeV die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn in den Gründen des Strafurteils allein ausgeführt ist, dass das Gericht habe nicht positiv feststellen können, dass der Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen noch ungeeignet ist.

***) 2. Bei zusätzlichen gewichtigen Beweisanzeichen, wie groben Fahrfehlern und Wirkungsverstärkungen beim Mischkonsum von Alkohol und Medikamenten kann der Tatbestand des § 316 Abs. 1 StGB und eine relative Fahrunsicherheit schon bei einem Wert ab 0,3 und unter 1,1 % anzunehmen sein.**

Oberverwaltungsgericht Niedersachsen,
Beschluss vom 20. Juli 2016 – 12 ME 108/16 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller begehrt vorläufigen Rechtsschutz gegen die unter Anordnung der sofortigen Vollziehung verfügte Entziehung seiner Fahrerlaubnis (u. a. Klasse BE).

Nach Entziehung der Fahrerlaubnis wegen einer am 23. Januar 2011 erfolgten Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,72 Promille, wurde ihm am 4. Oktober 2011 nach Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens erneut eine Fahrerlaubnis erteilt.

Mit Urteil des Amtsgerichts C-Stadt vom 22. Juli 2015 wurde er wegen Fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr und wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis zu einer Geldstrafe verurteilt, weil er am 9. November 2014 mit seinem Pkw in fahruntüchtigem Zustand – Blutalkoholgehalt von 0,40 ‰ sowie eine auf Medikamentenmissbrauch hindeutende Dosis des Schlafmittels Zolpidem (906 ng/mg) – gefahren war und trotz an diesem Tag erfolgter vorläufiger Sicherstellung des Führerscheins am 13. November 2014 abermals mit seinem Pkw am Straßenverkehr teilgenommen hatte. In den Gründen des abgekürzten Urteils ist nach der

Feststellung, dass die Taten lediglich fahrlässig begangen wurden, Folgendes ausgeführt:

„Des Weiteren konnte das Gericht nicht positiv feststellen, dass der Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen noch ungeeignet ist.“

Nachdem der Antragsgegner von dieser Verurteilung durch eine Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes erfahren hatte, gab er dem Antragsteller nach vorheriger Anhörung unter Auflistung der oben angeführten Verurteilungen sowie eines weiteren, unter dem 2. Juli 2013 ergangenen Urteils des Amtsgerichts C-Stadt wegen Fahrens ohne Fahrerlaubnis auf, ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen.

Da der Antragsteller dieses nicht vorlegte, entzog der Antragsgegner ihm nach vorheriger Anhörung mit Bescheid vom 23. Februar 2016 unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis, weil der Antragsteller sich wegen des nicht vorgelegten medizinisch-psychologischen Gutachtens gem. § 11 Abs. 8 FeV als fahrungseignet erwiesen habe.

Gegen diese Verfügung erhob der Antragsteller Klage [...] und suchte um vorläufigen Rechtsschutz nach. Das Verwaltungsgericht hat den Eilantrag mit dem in Tenor näher bezeichneten Beschluss abgelehnt und zur Begründung u. a. ausgeführt:

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage sei zulässig, bleibe aber in der Sache ohne Erfolg. Die Entziehung der Fahrerlaubnis sei auch in Ansehung des Vorbringens des Antragstellers aller Voraussicht nach zu Recht erfolgt, weil der Antragsteller jedenfalls wiederholt Zuwiderhandlungen unter dem Einfluss von Alkohol begangen habe. Er sei zwei Mal rechtskräftig wegen Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB verurteilt worden, so dass zwei „Zu widerhandlungen im Straßenverkehr“ – einmal ausschließlich und ein weiteres Mal „jedemfalls auch“ – unter dem Einfluss von Alkohol vorlägen. Da die Voraussetzungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b) FeV vorgelegen hätten, sei der Antragsgegner nach dem klaren Wortlaut der Vorschrift – ohne dass diesem insofern ein Ermessenspielraum eingeräumt wäre – verpflichtet gewesen, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Daran sei der Antragsgegner aufgrund der Feststellungen in dem Strafurteil vom 22. Juli 2015 nach § 3 Abs. 4 StVG auch rechtlich nicht gehindert gewesen wäre. Die Bindungswirkung lasse sich nur rechtfertigen, wenn die Verwaltungsbehörde den schriftlichen Urteilsgründen sicher entnehmen könne, dass überhaupt und mit welchem Ergebnis das Strafgericht die Fahreignung beurteilt habe. Sie entfalle, wenn das Strafurteil überhaupt keine Ausführungen zur Kraftfahreignung enthalte oder wenn jedenfalls in den schriftlichen Urteilsgründen unklar bleibe, ob das Strafgericht die Fahreignung eigenständig beurteilt habe. Hieran gemessen sei der Antragsgegner aufgrund der in den abgekürzten Gründen des Strafurteils vom 22. Juli 2015 enthaltenen Feststellungen nicht daran gehindert gewesen, die Beibringung des streitigen Gutachtens anzuordnen. Zwar habe das Strafgericht von einer Entziehung der Fahrer-

laubnis abgesehen. Doch lasse sich den Urteilsgründen – nur diese seien für die Bindungswirkung maßgebend – keine eigenständige abschließende Eignungsbeurteilung der Strafrichterin entnehmen. Die Strafrichterin habe einerseits die in dieser Sache zunächst im Strafbefehl vom 27. März 2015 erfolgte Verurteilung nach § 316 StGB, die die Grundlage für die darin noch enthaltene Entziehung nach § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB bildete, aufrechterhalten, andererseits aber im Zusammenhang mit der nunmehr unterbliebenen Aufrechterhaltung der im Strafbefehl enthaltenen Maßregel ausgeführt, das Gericht habe nicht feststellen können, dass der „Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen noch ungeeignet ist“. Diese Wortwahl spreche dafür, dass die Strafrichterin sich aufgrund des seit der Tat erfolgten Zeitablaufs einer eigenständigen Bewertung der Kraftfahreignung gerade enthalten und diese Frage letztlich offengelassen habe. Denn die Formulierung, dass die Ungeeignetheit nicht festgestellt werden könne, lasse nicht erkennen, ob die Strafrichterin den Antragsteller für wieder geeignet gehalten habe oder ob sie zwar Eignungszweifel gehabt habe, diese aber ihrer Ansicht nach nicht ausreichend tragfähig für eine negative Eignungsbeurteilung gewesen seien. Lasse sich demzufolge nicht ausschließen, dass für die Strafrichterin selbst noch Zweifel an der Fahreignung des Antragstellers bestanden hätten, habe der Antragsgegner die Beibringung eines Gutachtens anordnen dürfen.

Aus den Gründen:

Die gegen diesen Beschluss gerichtete Beschwerde des Antragstellers hat keinen Erfolg. Die vom Senat allein zu prüfenden dargelegten Gründe (§ 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO) geben keinen Anlass, den erstinstanzlichen Beschluss zu ändern.

Der Antragsteller macht geltend, er habe nicht „wiederholt Zuwiderhandlungen unter dem Einfluss von Alkohol“ i. S. d. § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b) FeV begangen. Die bei der Fahrt am 9. November 2014 festgestellten 0,4 Promille hätten „niemals eine Verurteilung rechtfertigen“ können. Es sei noch nicht einmal die Schwelle des § 24a StVG erreicht gewesen. Entscheidend für die Verurteilung sei ausschließlich die Beeinträchtigung durch Medikamente gewesen. Zwar sei er gemäß § 316 StGB wegen „Trunkenheit im Verkehr“ verurteilt worden. Die Überschrift sei jedoch missverständlich, denn die Verurteilung sei ausschließlich wegen der zweiten Alternative, nämlich „anderer berauschender Mittel“ erfolgt.

Dieser Einwand überzeugt nicht. Entgegen der Auffassung des Antragstellers ist seitens des Strafgerichts der Alkoholkonsum nicht als irrelevant angesehen und er „nur“ wegen der zweiten Alternative des § 13 Abs. 1 StVG (oder anderer berauschender Mittel) verurteilt worden. In dem Urteil heißt es ausdrücklich, dem Angeklagten werde in dem Strafbefehl vom 27. März 2015 vorgeworfen, im Verkehr ein Fahrzeug geführt zu haben, obwohl er infolge „des Genusses von Alkohol und anderer berauschender Mittel“ dazu nicht in der Lage gewesen sei. Im Weiteren ist ausge-

führt, der Antragsteller habe „nicht nur 0,40 Promille Alkohol im Blut“ gehabt, „sondern auch und vor allem eine auf Medikamentenmissbrauch hindeutende Dosis des Schlafmittels Zolpidem“, weshalb er „nicht fahr-tüchtig“ gewesen und in seiner Garage vor die Wand gefahren sei. Dies belegt, dass die Verurteilung nach § 316 Abs. 1 StGB nicht nur wegen der zweiten Alternative („anderer berauschender Mittel“) erfolgte, sondern beide kumulativ („Alkohol und anderer berauschender Mittel“) bejaht wurden. Dem steht nicht entgegen, dass vorliegend der festgestellte BAK-Wert „nur“ bei 0,4 Promille lag. Denn bei – wie hier – zusätzli-chen gewichtigen Beweisanzeichen, wie groben Fahrfehlern und Wirkungsverstärkungen beim Mischkonsum von Alkohol und Medikamenten kann der Tatbestand des § 316 Abs. 1 StGB und eine relative Fahrsicherheit schon bei einem Wert ab 0,3 und unter 1,1 ‰ anzunehmen sein (vgl. König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 316 StGB, Rn. 22 und 24).

Anders als der Antragsteller meint, hinderte die Bindungswirkung des § 3 Abs. 4 StVG die Anordnung zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b) FeV und die sich – nach Nichtvorlage – gemäß § 11 Abs. 8 FeV anschließende Entziehung der Fahrerlaubnis nicht. Der Senat schließt sich insoweit der Einschätzung des Verwaltungsgerichts an, wonach sich aus den Gründen des Strafurteils keine eigenständige abschließende Eignungsbeurteilung der Strafrichterin entnehmen lässt. [...] Dass die Strafrichterin nicht „positiv feststellen“ konnte, dass der „Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen noch ungeeignet ist“, lässt sich – entgegen der Auffassung des Antragstellers – nicht als eigenständige, positive Feststellung der Eignung verstehen. Vielmehr spricht die Formulierung dafür, dass zwar (weiterhin) Eignungszweifel angenommen, aber angesichts des verstrichenen Zeitraums die Eignung nicht (mehr) abschließend verneint werden sollte. Mithin war die Fahrerlaubnisbehörde nicht gehindert, zur Ausräumung der Zweifel an der Eignung des Antragstellers die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Das Verwaltungsgericht hat insoweit zutreffend auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts verwiesen, welches angesichts der in einem Strafurteil enthaltenen Formulierung, es könne „jetzt nicht mehr festgestellt werden, dass der Angeklagte noch weiterhin ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist“, zu dem gleichen Ergebnis gelangt ist (BVerwG, Urt. v. 15.07.1988 – 7 C 46.87 –, BVerwGE 80, 43).

57. Zu den (bindenden) Sachverhaltsfeststellungen einer Bußgeldentscheidung i.S.v. § 3 Abs. 4 S. 2, Halbs 2 StVG gehören nicht die im Rechtsfolgenausspruch des in der Bußgeldsache entscheidenden Gerichts zum Ausdruck kommenden (ordnungswidrigkeits)rechtlichen Bewertungen. Dies gilt insbesondere dann, wenn mit der Bewertung

fahreignungsrelevante Feststellungen verknüpft sind.

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt,
Beschluss vom 3. März 2016 – 3 M 24/16 –

Aus den Gründen:

[...] Das Verwaltungsgericht hat die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 18. Dezember 2016 nicht wiederhergestellt. Der Bescheid vom 18. Dezember 2015, mit dem dem Antragsteller unter Anordnung des Sofortvollzuges die Fahrerlaubnis entzogen und ein Zwangsgeld in Höhe von 1.000,00 € für den Fall der Nichtabgabe seines Führerscheines beim Antragsgegner bis zum 4. Januar 2016 angedroht worden ist, erwies sich danach bei der im vorliegenden vorläufigen Rechtsschutzverfahren allein veranlassten überschlägigen Prüfung als voraussichtlich rechtmäßig. Die vom Antragsteller mit der Beschwerde dagegen erhobenen Einwendungen rechtfertigen keine andere Bewertung der Rechtmäßigkeit des angefochtenen Bescheides.

Der Einwand des Antragstellers [...], das Verwaltungsgericht sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass eine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss gemäß § 2 Abs. 8 StVG i. V. m. §§ 46 Abs. 3, 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b) FeV vorliege, greift nicht durch. Entgegen der Rechtsauffassung des Antragstellers steht der Annahme einer wiederholten Zuwiderhandlung seine Bindungswirkung des in der Bußgeldsache [...] ergangenen rechtskräftigen Urteils des Amtsgerichtes Dessau-Roßlau vom 25. Juni 2015 i. S. v. § 3 Abs. 4 Satz 2, 2. HS StVG entgegen. Die vom Antragsteller begehrte Wertung, dass mit dem Amtsgericht Dessau-Roßlau davon auszugehen sei, dass der Antragsteller erstmalig in Form des Führens eines Kraftfahrzeuges unter Alkoholeinfluss auffällig geworden sei, trifft nicht zu. Denn unabhängig davon, ob das Amtsgericht Dessau-Roßlau die vorausgegangene rechtskräftige Verurteilung des Antragstellers wegen eines mit einer Verwarnung geahndeten Verkehrsvergehens der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs (§§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2, 69, 69a StGB, 1, 10, 14, 105 JGG) mit Urteil des Amtsgerichtes Schönebeck vom 25. August 2010 [...] als im bußgeldrechtlichen Sinne nicht mehr als verwertbar angesehen haben sollte, ergibt sich aus dem Urteil keine die Fahrerlaubnisbehörde bindende Sachverhaltsfeststellung der Bußgeldentscheidung nach § 3 Abs. 4 Satz 2, 2. HS StVG.

Nach § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG kann die Fahrerlaubnisbehörde, will sie in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis gewesen ist, zu dessen Nachteil vom Inhalt des Urteils insoweit nicht abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Nach Satz 2, 2. Halbsatz der Vorschrift stehen Bußgeldentschei-

dungen einem Urteil gleich, soweit sie sich auf die Feststellung des Sachverhalts und die Beurteilung der Schuldfrage beziehen. § 3 Abs. 4 StVG dient dazu, widersprechende Entscheidungen der Strafgerichte bzw. der Ordnungswidrigkeiten verfolgenden Behörden/Gerichte und der Fahrerlaubnisbehörden zu vermeiden. Es soll verhindert werden, dass derselbe einer Eignungsbeurteilung zugrundeliegende Sachverhalt unterschiedlich festgestellt und bewertet wird; die Feststellungen und Beurteilung durch den Strafrichter bzw. der zuständigen Stelle in Ordnungswidrigkeitsverfahren soll in den gesetzlich angeordneten Fällen den Vorrang haben (vgl. zur Beurteilung durch den Strafrichter: BVerwG, Urteil vom 18. Juni 2012 – 3 C 30.11 –, juris [= BA 2012, 320]). Für Bußgeldentscheidungen bedeutet dies, dass mit ihnen von vornherein keine bindende Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verknüpft ist.

Hiervon ausgehend verfährt die Rechtsauffassung des Antragstellers nicht, zu der Sachverhaltsfeststellung im Sinne des § 3 Abs. 4 Satz 2, 2. HS StVG gehöre auch die im Rechtsfolgenausspruch – hier: 500,00 € Bußgeld und einmonatiges Fahrverbot – zum Ausdruck kommende Wertung des in der Bußgeldsache urteilenden Gerichtes (des „Bußgeldrichter[s]“), eine erstmalige Zuwiderhandlung gemäß §§ 24a Abs. 1, 25 StVG, § 4 Abs. 3 BKatV, lfd. Nr. 241 des Bußgeldkatalogs (im Folgenden: B.Kat) liege vor, die der Annahme einer wiederholten Zuwiderhandlung i. S. v. § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b) FeV entgegenstehe.

Zwar hat der „Bußgeldrichter“ aufgrund des Einspruchs gegen den Bußgeldbescheid der Zentralen Bußgeldstelle im Technischen Polizeiamt vom 28. Januar 2015, mit welchem ausgehend von einer Voreintragung einer Entscheidung nach § 24a StVG, § 316 StGB oder § 315c Abs. 1 lit. a) StGB im Fahrignungsregister ein Bußgeld von 1.000,00 € und ein dreimonatiges Fahrverbot (vgl. lfd. Nr. 241.1 B.Kat) verhängt worden war, das Bußgeld und das Fahrverbot in Anwendung der lfd. Nr. 241 B.Kat abgesenkt. Mit dieser durch das Urteil vom 25. Juni 2015 getroffenen Bußgeldentscheidung ist jedoch keine Feststellung des Sachverhalts i. S. v. § 3 Abs. 4 Satz 2, 2. HS StVG verbunden, die dem Antragsgegner als Fahrerlaubnisbehörde die Berücksichtigung der nicht getilgten Eintragung im Fahrignungsregister betreffend das Urteil des Amtsgerichtes Schönebeck vom 25. August 2010 verbietet.

Vorzustellen ist, dass schon das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 21. Januar 1994 (vgl. – 11 B 116.93 –, juris) ausgeführt hat:

„...daß im Verfahren nach § 25 StVG keine Entscheidung über die Eignung des Kraftfahrers zum Führen von Kraftfahrzeugen getroffen wird. Mit der Verhängung eines Fahrverbots neben der Geldbuße wird lediglich eine erzieherische Nebenfolge (vgl. BVerfGE 27, 36 <42>) verfügt, nicht jedoch über die Fahreignung des Kraftfahrers befunden. Deshalb entfallen Bußgeldentscheidungen nach § 4 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 StVG nur insoweit Bindungswirkung für das behördliche Entziehungsver-

fahren, als sie sich auf die Feststellung des Sachverhalts und die Beurteilung der Schuldfrage beziehen, nicht dagegen hinsichtlich der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Daraus folgt, daß eine Anordnung nach § 15b Abs. 2 Satz 1 StVZO und auch eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 15b Abs. 1 StVO nicht im Widerspruch zu einem vorangegangenen Fahrverbot und zur Rückgabe des Führerscheins nach Ablauf des Fahrverbots stehen (vgl. dazu Himmelreich/Hentschel, Fahrverbot-Führerscheinentzug, Bd. II, 7. Aufl. 1992, Rdnr. 180 m.w.N.). Dies ist nicht zweifelhaft und bedarf daher keiner Klärung.“

Hierdurch wird deutlich, dass die sich nach §§ 24, 24a StVG i. V. m. § 25 StVG ergebenden Rechtsfolgen weder Ausfluss von Fahreignungsfeststellungen sein können noch den Schluss erlauben, dass die Fahrerlaubnisbehörde die Voraussetzungen des § 46 Abs. 3 FeV (Nachfolgenorm des mittlerweile aufgehobenen § 15b Abs. 2 Satz 1 StVZO), der die Regelungen der §§ 11 bis 14 FeV für anwendbar erklärt, nicht in eigener Zuständigkeit prüfen darf.

Im Übrigen ist zu konstatieren, dass der „Bußgeldrichter“ mit dem Rechtsfolgenausspruch allenfalls zum Ausdruck gebracht hat, dass eine bußgeld- bzw. fahrverbotserhöhende Voreintragung im Fahrignungsregister (vgl. lfd. Nr. 241.1 B.Kat) nicht vorliege und deshalb ein Bußgeld von 500,00 € und ein einmonatiges Fahrverbot zu verhängen seien. Bei dieser allein auf der Rechtsfolgenseite der Entscheidung zu verortenden Einschätzung, es liege keine im ordnungswidrigkeitsrechtlichen Sinne verwertbare Voreintragung im Fahrignungsregister i. S. d. lfd. Nr. 241 BKat (vgl. auch 241.1 und 241.2 BKat) vor, kann es sich jedoch schon deshalb um keine bindende Sachverhaltsfeststellung der Bußgeldentscheidung nach § 3 Abs. 4 Satz 2, 2. HS StVG handeln, weil lediglich eine (ordnungswidrigkeits)rechtliche Bewertung durch das Gericht erfolgt, ohne dass mit dieser fahreignungsrelevante Feststellungen verknüpft wären, zu welchen der „Bußgeldrichter“ gerade nicht berufen ist. Wie bereits dargestellt, entfallen Bußgeldentscheidungen nach § 3 Abs. 4 Satz 2, 2 HS StVG keine Bindungswirkung hinsichtlich der Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Zu nichts anderem würde jedoch diese – vom Antragsteller vorgenommene – weite und mit dem Gesetzeszweck nicht zu vereinbarenden Auslegung des Tatbestandsmerkmals „Feststellung des Sachverhalts“ führen, wenn einer sich allein nach dem Ordnungswidrigkeitsrecht richtenden Rechtsfolge eine entsprechende Bindungswirkung zukäme. Die Frage, ob eine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss i. S. v. § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b) FeV vorliegt, ist in diesem Zusammenhang allein fahrerlaubnisrechtlich und nicht ordnungswidrigkeitsrechtlich zu beurteilen, so dass entsprechende rechtliche Bewertungen des „Bußgeldrichter(s)“ keinen bindenden Charakter haben können. Gegenteiliges folgt auch nicht aus dem vom Antragsteller angeführten Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg vom 28. Mai 2015 in dem Verfahren 1 S 71.14.

Mit der Bußgeldentscheidung vom 25. Juni 2015 wurde allein bindend die Feststellung bzw. Beurteilung getroffen, dass der Antragsteller am (...) Oktober 2014 schuldhaft eine Zuwiderhandlung gegen § 24a StVG begangen hat. Die Bindung erfasst damit nur den Sachverhalt, der Gegenstand des Ordnungswidrigkeitsverfahrens ist, mithin allein die Tat vom (...) Oktober 2014. Die fahrerlaubnisrechtliche Verwertbarkeit von Voreintragungen im Fahreignungsregister – also eine weitere (bereits geahndete und im Fahreignungsregister eingetragene) Tat – ist und war hier folglich weder Gegenstand der Sachverhaltsfeststellung noch der darauf bezogenen Schuldfolge dieser Bußgeldentscheidung, zumal sie sich nur auf der Rechtsfolgenseite als ordnungswidrigkeitsrechtliche Bewertung abbildet. Dass eine Voreintragung im Fahreignungsregister nach Ziffer 241.1 BKat auch bußgeld- und fahrverbotsbestimmend ist, mithin die Rechtsfolge im Ordnungswidrigkeitsverfahren bestimmt, führt – entgegen der Rechtsauffassung des Antragstellers – nicht etwa dazu, dass der „Bußgeldrichter“, ohne hierfür zuständig zu sein, den Sachverhalt fahreignungsrelevant bewertet bzw. hierauf einflusshabende Feststellungen des Sachverhalts manifestiert.

Letztlich beurteilt sich die Frage, ob lediglich eine erstmalige oder aber – wie im vorliegenden Fall – eine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b) FeV vorliegt, allein im fahrerlaubnisrechtlichen Sinne und kann durch bloße rechtliche Wertungen des „Bußgeldrichter(s)“ auf der Rechtsfolgenseite nicht tangiert werden. Dies zugrunde gelegt, kann [...] keine der Bußgeldentscheidung widersprechende Entscheidung erblickt werden. Denn der Bußgeldentscheidung kommt insoweit schon nicht die hierfür notwendige tatsächliche wie rechtliche Reichweite zu.

Auch das Regelungsgefüge des Straßenverkehrsgesetzes und des Bundeszentralregistergesetzes (BZRG) stützt diese Auslegung, dass dem bloßen Rechtsfolgenausspruch der Bußgeldentscheidung nicht die vom Antragsteller begehrte Bindungswirkung zukommt. Zwar werden gemäß § 63 Abs. 1 BZRG Eintragungen im Erziehungsregister entfernt, sobald der Betroffene – wie im vorliegenden Verfahren – das 24. Lebensjahr erreicht hat, so dass die nach §§ 60 Abs. 1 Nr. 2, 5 Abs. 2 BZRG in das Erziehungsregister einzutragende Verwarnung (§ 14 JGG) durch das Strafurteil vom 25. August 2010 dem am (...) 1990 geborenen Antragsteller mit Ablauf des 4. Februar 2014 nicht mehr gemäß §§ 63 Abs. 4, 51 Abs. 1 BZRG strafschärfend vorgehalten werden kann. Denn § 51 Abs. 1 BZRG regelt, dass die Tat und die Verurteilung dem Betroffenen im Rechtsverkehr nicht mehr vorgehalten und nicht zu seinem Nachteil verwertet werden, wenn deren Eintragung in diesem Register getilgt worden oder zu tilgen ist. Ob und inwieweit diese Regelungen auf das Ordnungswidrigkeitsverfahren von Einfluss sind, mithin der „Bußgeldrichter“ trotz bestehender Voreintragung im Fahreignungsregister zu Recht von einer ersten Zuwiderhandlung i. S. d. lfd. Nr. 241 BKat

ausgegangen ist, kann letztlich dahinstehen. Denn § 63 Abs. 4 BZRG verweist darüber hinaus auf die Regelung des § 52 Abs. 2 Nr. 1 BZRG, wonach abweichend von § 51 Absatz 1 BZRG eine frühere Tat (jedenfalls) in einem Verfahren, das die Erteilung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis zum Gegenstand hat, berücksichtigt werden darf, solange die Verurteilung nach den Vorschriften der §§ 28 bis 30b des Straßenverkehrsgesetzes verwertet werden darf. Außerdem dürfen für die Prüfung der Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen Entscheidungen der Gerichte nach den §§ 69 bis 69b des Strafgesetzbuches verwertet werden.

So liegt der Fall auch hier. Zwar ist die Verwarnung des Antragstellers mit Urteil des Amtsgerichtes Schönebeck vom 25. August 2010 mit Erreichen seines 24. Lebensjahres aus dem Erziehungsregister zu entfernen. Gleichwohl bleibt die Eintragung im Fahreignungsregister hiervon unberührt. Denn wie das Verwaltungsgericht in seinem Beschluss zu Recht festgestellt hat, ist bei einer Entscheidung wegen einer Straftat nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a) StGB, in der – wie hier – die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 angeordnet worden ist, in Anwendung des § 29 Abs. 1 Nr. 3 StVG von einer zehnjährigen Tilgungsfrist auszugehen (vgl. § 29 Abs. 1 Nr. 2 lit. a) StVG), so dass die Verurteilung vom 25. August 2010 verwertbar war und ist.

Weshalb sich – wie der Antragsteller [...] meint – keine Ausnahme nach § 52 Abs. 2 Nr. 1 BZRG ergebe, wird nicht schlüssig dargelegt.

Der Einwand des Antragstellers, das Verwaltungsgericht habe zu Unrecht zur Begründung der fehlenden Bindungswirkung auf die unterschiedliche Zielrichtung des Ordnungswidrigkeits-/Strafverfahrens und des Fahrerlaubnisverfahrens abgestellt, trägt nicht. Denn dass einem Ordnungswidrigkeits-/Strafverfahren ein repressiver und erzieherischer Charakter inneohnt, wohingegen die dem Fahrerlaubnisrecht anhaftende Zielrichtung ist, die Sicherheit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen und den Schutz von Rechtsgütern und Interessen sowohl des Betroffenen als auch Dritten zu gewährleisten, stellt er mit seiner Argumentation schon nicht in Frage. Vielmehr verdeutlicht diese Verschiedenheit der Zielrichtungen gerade für den Bereich des Ordnungswidrigkeitsrechts, dass den in Bußgeldsachen zuständigen Behörden und Gerichten, denen die Beurteilung über die Fahreignung entzogen ist, durch den Rechtsfolgenausspruch keine insoweit bindenden Feststellungen treffen können. Anders gewendet: Ihrem Rechtsfolgenausspruch kann grundsätzlich nur eine repressive bzw. erzieherische Wirkung zukommen, nicht jedoch die Entscheidung, ob präventiv notwendige Maßnahmen zum Schutz der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs zu ergreifen sind.

Soweit der Antragsteller in diesem Zusammenhang vorträgt, der „Bußgeldrichter“ habe konkret die Unverwertbarkeit der Eintragung des Urteils vom 25. August 2010 in dem Fahreignungsregister und nicht etwa den Eintritt der Tilgungsreife in dem Erziehungsregi-

ster festgestellt, so kann dies vorliegend dahinstehen. Entgegen seiner [...] geäußerten Rechtsauffassung kann – selbst eine solche Bewertung des „Bußgeldrichter(s)“ zugrunde gelegt – hieraus nicht gefolgert werden, dass es sich dabei um eine nach § 3 Abs. 4 Satz 2, 2. HS StVG bindende Sachverhaltsfeststellung handelt. Denn die ordnungswidrigkeitsrechtliche Bewertung in Form der fehlenden Verwertbarkeit einer Voreintragung im Fahreignungsregister bestimmt schon nicht den Gegenstand des Ordnungswidrigkeitsverfahrens, der hier auf die Tat vom (...) Oktober 2014 beschränkt ist.

Der Einwand des Antragstellers [...], es komme nicht darauf an, ob der „Bußgeldrichter“ den Sachverhalt richtig entschieden habe und zu Unrecht zu Gunsten des Antragstellers von keiner Voreintragung im Fahreignungsregister ausgegangen sei, ist unter Berücksichtigung vorangegangener Ausführungen schon nicht entscheidungserheblich. Denn der Rechtsfolgenauspruch bindet die Fahrerlaubnisbehörde weder fahreignungsrelevant, noch beinhaltet dieser vorliegend bindende Sachverhaltsfeststellungen über die geahndete Tat hinaus.

Die vom Antragsteller zur weiteren Begründung seiner Rechtsauffassung herangezogene Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes Berlin-Brandenburg vom 28. Mai 2015 (Az.: 1 S 71.14, juris) ist schon nicht einschlägig. Denn sie betrifft die zum Punktesystem getroffene Regelung des § 4 Abs. 3 Satz 2 StVG in der mittlerweile außer Kraft getretenen Fassung durch das Gesetz vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310 ff.) und nicht die hier streitbefangene Regelung des § 3 Abs. 4 Satz 2, 2. HS StVG, so dass schon nicht plausibel ist, wie diese auf bindende Sachverhaltsfeststellung i. S. v. § 3 Abs. 4 Satz 2, 2. HS StVG von Einfluss sein kann. Soweit der Antragsteller auf die Entscheidung deshalb Bezug genommen hat, um (von evident fehlerhaften Bußgeldentscheidungen) eine Bindungswirkung zu belegen, beinhaltet die rechtskräftige Bußgeldentscheidung durch Urteil des Amtsgerichtes Dessau-Roßlau vom 25. Juni 2015 indes keine Sachverhaltsfeststellung dahingehend, dass die Entscheidung des Amtsgerichtes Schönebeck vom 25. August 2010 in einem dem Entzug der Fahrerlaubnis betreffenden Verfahren mangels Verwertbarkeit nicht berücksichtigt werden darf (siehe Ausführungen oben).

Durfte damit der Antragsgegner gegenüber dem Antragsteller zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b) FeV auffordern, begegnet die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen der nicht fristgemäßen Vorlage nach §§ 11 Abs. 8, 46 Abs. 3 FeV nicht den vom Antragsteller eingewandten rechtlichen Bedenken.

58. Der Besitz einer größeren zum Weiterverkauf bestimmten Menge Betäubungsmittel, die tatsächlich auch verkauft wird, rechtfertigt für sich allein nicht die Anordnung, ein ärztliches Gutach-

ten gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV beizubringen (hier: 5 Kilogramm Amphetamin, Festnahme des Verkäufers bei Übergabe der Drogen).

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße,
Beschluss vom 4. Februar 2016 – 3 L 25/16.NW –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wurde am 14. April 2014 wegen eines Verbrechens nach § 29a Betäubungsmittelgesetz – BtMG – festgenommen. Dem lag laut Haftbefehl des Amtsgerichts Zweibrücken vom 15. April 2014 [...] folgender Sachverhalt zugrunde: Am 4. April 2014 habe der Antragsteller auf dem Parkplatz eines Einkaufsmarktes in seinem PKW 100 Gramm Amphetamin an eine Vertrauensperson des Polizeipräsidiums W[...] zum Preis von 550,- € veräußert und die Ware, die er sich zuvor zu einem günstigeren Preis als dem Verkaufspreis beschafft gehabt habe, übergeben.

Am 11. April 2014 habe der Antragsteller in seiner Gaststätte der Vertrauensperson konkret die Lieferung von fünf Kilogramm Amphetamin zum Preis von 21.500,- € angeboten. Vereinbarungsgemäß habe er am 14. April 2014 gegen 18:00 Uhr die Betäubungsmittel mit seinem PKW zum vereinbarten Treffpunkt auf dem Parkplatz eines Einkaufsmarktes geliefert. Der Antragsteller wurde bei diesem Deal festgenommen. In dem Kofferraum seines Kraftfahrzeuges wurden 5.007 Gramm Amphetamin sichergestellt. [...]

Der Antragsgegner erhielt von diesem Sachverhalt Kenntnis. Auf Anfrage des Antragsgegners, ob mit der Entziehung der Fahrerlaubnis bzw. der Verhängung einer Sperrfrist zu rechnen sei, teilte die zuständige Staatsanwaltschaft Zweibrücken am 23. Mai 2014 mit, es sei weder mit dem Entzug der Fahrerlaubnis noch mit der Verhängung einer Sperrfrist zu rechnen.

Der Antragsgegner forderte mit Schreiben vom 15. August 2014, den Antragsteller auf, sich innerhalb von drei Tagen nach Zustellung des Schreibens einem Drogenscreening in Form einer Blut- und Urinanalyse bei einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung zu unterziehen [...].

Mit Bescheid vom 3. Dezember 2014 entzog der Antragsgegner unter Anordnung der sofortigen Vollziehung dem Antragsteller die Fahrerlaubnis der Klassen 1, 2 und 3 und forderte ihn auf, den Führerschein unverzüglich, spätestens eine Woche nach Zustellung der Verfügung abzuliefern. Begründet wurde die Entziehung der Fahrerlaubnis damit, dass der Antragsteller der rechtmäßigen Anordnung vom 15. August 2014 nicht nachgekommen sei. Die von ihm begehrte Fristverlängerung komme nicht in Betracht. Die Anordnung zur Vorlage des Screenings und des ärztlichen Gutachtens müsse für den Betroffenen unerwartet und unvorbereitet erfolgen, um eine unerwartete Bestandsaufnahme zu gewährleisten. Würde das Screening sowie die ärztliche Begutachtung jetzt durchgeführt, so könnte eine Vorbereitung darauf erfolgen.

Der Widerspruch des Antragstellers gegen diese Verfügung wurde mit Widerspruchsbescheid vom 24. November 2015 zurückgewiesen.

Gegen den am 8. Dezember 2015 zugestellten Widerspruchsbescheid und den Bescheid vom 3. Dezember 2014 hat der Antragsteller am 8. Januar 2016 Klage erhoben und die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage beantragt.

Aus den Gründen:

Die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage des Antragstellers gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung der Fahrerlaubnis der Klassen 1, 2 und 3 durch Bescheid des Antragsgegners vom 3. Dezember 2014 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 24. November 2015 ist wiederherzustellen (1.). [...]

1. Der Antrag, die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung der Fahrerlaubnis durch Verfügung des Antragsgegners vom 3. Dezember 2014 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 24. November 2015 wiederherzustellen, ist begründet.

Im vorliegenden Fall überwiegt das private Interesse des Antragstellers, von der Fahrerlaubnis bis zur Entscheidung im Verfahren zur Hauptsache Gebrauch machen zu können, das öffentliche Interesse. Denn ein überwiegendes Interesse des Betroffenen an der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des von ihm eingelegten Widerspruchs oder der von ihm erhobenen Anfechtungsklage ist in der Regel anzunehmen, wenn die im Eilverfahren allein mögliche und gebotene Überprüfung zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung ergibt, dass der angefochtene Verwaltungsakt offensichtlich rechtswidrig ist. An der Vollziehung eines ersichtlich rechtswidrigen Verwaltungsakts besteht aber kein öffentliches Vollzugsinteresse. Vorliegend stellt sich die angefochtene Verfügung beim gegenwärtigen Sachstand aufgrund der im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO allein möglichen summarischen Prüfung als rechtswidrig dar.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers durch Verfügung des Antragsgegners vom 3. Dezember 2014 steht nicht im Einklang mit § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i. V. m. §§ 46 Abs. 1, 11 Abs. 8 Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –. [...]

Die Anordnung, ein Gutachten beizubringen, dient gemäß § 2 Abs. 7 und 8, § 3 Abs. 1 Satz 3 StVG, §§ 11 Abs. 2, 13, 14 und 46 Abs. 3 FeV dazu, aufgrund bekannt gewordener Tatsachen begründete Bedenken gegen die Eignung des Fahrerlaubnisinhabers zu klären. Mit dieser generellen Voraussetzung ist es – mit Rücksicht auf die belastenden Folgen einer Beibringungsanordnung für den Betroffenen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit – nicht ins freie Ermessen der Behörde gestellt, wann sie von einem Anfangsverdacht ausgehen darf. Die Anordnung ist nur rechtmäßig, wenn aufgrund konkreter tatsächlicher Anhaltspunkte berechtigte Zweifel an der Kraftfahreignung bestehen und wenn die angeordnete Begutachtung ein geeignetes und verhältnismäßiges Mittel ist, um gerade die konkret entstandenen Eignungszweifel aufzuklären

(BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2001 – 3 C 13/01 –, juris [= BA 2002, 133]).

Hierbei hat die Fahrerlaubnisbehörde die Anforderungen des § 11 Abs. 6 FeV zu erfüllen. Dies sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (z. B. Urteil vom 5. Juli 2001 – 3 C 13/01 –, juris)

- Verständlichkeit aus sich heraus,
- konkreter Anlass muss ihr zu entnehmen sein und
- Zweifel der Behörde an der Fahreignung müssen dargelegt sein.

Dieses Begründungserfordernis nach § 11 Abs. 6 S. 2, 1. Halbs. FeV trägt dem Umstand Rechnung, dass für den Betroffenen erkennbar sein muss, was der Anlass für die angeordnete Untersuchung ist und ob die in ihr verlaublichen Gründe die behördlichen Bedenken an der Kraftfahreignung zu rechtfertigen vermögen, weil er nur auf der Grundlage dieser Information sachgerecht einschätzen kann, ob er sich trotz der mit einer Untersuchung verbundenen Beeinträchtigung seines Persönlichkeitsrechts und der Kostenbelastung der Begutachtung stellen oder die mit der Verweigerung der Begutachtung verbundenen Risiken eingehen möchte (OVG NRW, Beschluss vom 3. Dezember 2007 – 16 B 749/07 –, juris; OVG RP, Beschluss vom 16. März 1994 – 7 B 10161/94 –, NJW 1994, 2436). Der Betroffene trägt nämlich das alleinige Risiko sowohl bei einer Weigerung, die – wenn von Gerichten als unberechtigt erkannt – regelmäßig zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt, als auch bei einer Befolgung, die selbst dann den Beleg seiner Ungeeignetheit erbringen kann, wenn die Aufforderung als solche sich bei einer gerichtlichen Prüfung als nicht berechtigt erweisen sollte (BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2001 – 3 C 13/01 –, NJW 2002, 78).

Entscheidend ist somit allein, ob im vorliegenden Fall der von dem Antragsgegner herangezogene Amphetamin-Besitz des Antragstellers am 7. und 14. April 2014 Bedenken an der Fahreignung des Antragstellers begründen konnte und die Anordnung, ein ärztliches Gutachten beizubringen, rechtfertigt.

Die hier streitige Anordnung, ein fachärztliches Gutachten beinhaltend auch eine Blut- und Urinuntersuchung beizubringen, ist unter Darlegung der Regelung in Nr. 9.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV ergangen.

Der für die Anordnung maßgebliche Sachverhalt wurde von dem Antragsgegner wie folgt beschrieben:

„Am 14.04.2014 wurden Sie in W. wegen eines Verbrechens nach § 29a BtMG festgenommen. Bei diesem Drogengeschäft wollten Sie 5 Kilogramm Amphetamin verkaufen. Bereits am 07.04.2014 veräußerten Sie 100 Gramm Amphetamin an eine VP des Polizeipräsidiums W[...].“

„Auf Grund des vorgenannten Sachverhaltes bestehen Zweifel an Ihrer Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Da Sie im Besitz von Betäubungsmitteln waren, besteht der Verdacht, dass diese auch zum Eigenkonsum gedacht waren.“

Speziell zur Klärung von Eignungszweifeln bei einer Drogenproblematik regelt § 14 FeV in einer differenzierten Abstufung im Einzelnen die gebotenen

bzw. zulässigen Maßnahmen der Sachverhaltsaufklärung. Angesichts des ordnungsrechtlichen Charakters der Vorschriften über die Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis, die nicht der (weiteren) Sanktion von Straftätern, sondern der Abwehr von Gefahren für die Allgemeinheit und andere Verkehrsteilnehmer dienen, die aus der Teilnahme von ungeeigneten Kraftfahrern am Straßenverkehr erwachsen, bestimmt sich der Aufklärungsbedarf nach dem Maßstab der durch den betroffenen Kraftfahrer ausgelösten Gefährlichkeit für den öffentlichen Straßenverkehr. Hierbei ist davon auszugehen, dass das Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr unter die Fahrtauglichkeit beeinträchtigendem Einfluss von Betäubungsmitteln erhebliche Gefahren für hochrangige Rechtsgüter wie Leben, Gesundheit und Eigentum anderer Verkehrsteilnehmer in sich birgt.

Der der Anordnung von dem Antragsgegner zugrunde liegende Sachverhalt lässt sich ersichtlich nicht unter den Tatbestand des § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV fassen. Dieser verlangt nämlich tatsächlich begründete Beweisanzeichen dafür, dass „Einnahme“ von Betäubungsmitteln „vorliegt“. Es müssen mithin, wie sich aus der Formulierung „vorliegt“ ergibt, Anzeichen unmittelbar dafür existieren, dass aktueller Konsum von Betäubungsmitteln stattgefunden hat. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV knüpft dem Wortlaut nach an den Betäubungsmittelkonsum die Rechtsfolge, dass die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens „anordnet“.

Der Antragsgegner hat, wie der dargelegte Sachverhalt eindeutig belegt, aber nicht einen Betäubungsmittelkonsum, sondern allein den widerrechtlichen Besitz von Amphetamin des Antragstellers nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV seiner Gutachtensanordnung zugrunde gelegt.

Gegen § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV bestehen in materiel-ler Hinsicht keine verfassungsrechtlichen Bedenken. Im Hinblick darauf, dass die Teilnahme von unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln stehenden Kraftfahrern am öffentlichen Straßenverkehr Gefahren für hochwertige Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer in sich birgt, ist die präventive Kontrolle von Kraftfahrern auf ihre Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Aspekt des Drogenkonsums grundsätzlich verfassungsrechtlich unbedenklich (OVG NRW, Beschluss vom 22. November 2001 – 19 B 814/01 –, juris, Rn. 20 f. m. w. Nachw.).

Nach dem Wortlaut dieser Vorschrift kann die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens zwar dann angeordnet werden, wenn der Betroffene – wie hier – Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes widerrechtlich besitzt oder besessen hat. Diese Regelung beruht darauf, dass der Besitz von Drogen regelmäßig ein deutliches Indiz für beabsichtigten Eigenkonsum ist (siehe für Besitz einer kleinen Menge Cannabis: BVerfG, Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 – und vom 30. Januar 2003 – 1 BvR 866/00 –, beide in juris [= BA 2002, 362 und BA 2004, 459]; BVerwG, Beschluss vom 30. Dezember 1999 – 3 B 150/99 –, juris [= BA 2001, 64], Rn. 4;

Besitz von ca. 2 Gramm Opium: NdsOVG, Beschluss vom 14. April 2008 – 12 ME 41/08 – juris, Rn. 6; 3,2 Gramm Spice: BayVG, Beschluss vom 3. August 2015 – 11 CS 15.1292 –, juris, Rn. 13; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 14 FeV Rn. 17 m. Nachw.). Diese bei wörtlicher Anwendung sehr weitreichende Vorschrift bedarf aber, wenn nur Drogenbesitz in Rede steht, zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit einer einschränken- den Auslegung (s. BVerfG, Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 –, juris). Hiernach kann nicht jeder nachgewiesene Besitz von Betäubungsmitteln zum Anlass genommen werden, eine ärztliche Begutachtung zu verlangen, dies setzt vielmehr tatsächliche Anhaltspunkte dafür voraus, dass bei dem Betroffenen ein Konsum- oder Bevorratungsverhalten gegeben ist, das aus sich heraus andauernde Zweifel an der Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges rechtfertigt (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 15. Mai 2009 – 16 B 114/09 –, juris, Rn. 7 m. w. Nachw.; OVG RP, Beschluss vom 4. Dezember 2008 – 10 B 11149/08 –, juris, Rn. 5).

Da § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV seinem Wortlaut nach von einer generalisierenden Betrachtungsweise ausgeht, ist die Bedeutung des Besitzes von Betäubungsmitteln anhand der Umstände des Einzelfalles zu würdigen. Die Behörde hat diese Einzelfallumstände bei der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens („kann“) zu berücksichtigen (s. Bode, DAR 2003, 15, 18, linke Spalte; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., 2015, § 14 FeV Rn. 17).

Hier kann allein der von dem Antragsgegner seiner Gutachtensanordnung zugrunde gelegte Sachverhalt – Besitz von ca. fünf Kilogramm Amphetamin am 14. April 2014 und von 100 Gramm Amphetamin am 7. April 2014 – bei der Prüfung, ob der Antragsgegner das ihm nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV zustehende Ermessen bei der Gutachtensanordnung fehlerfrei ausgeübt hat, berücksichtigt werden.

Der vorliegende Fall unterscheidet sich von dem Regelfall, d. h. dem Fall, dass bereits aus dem bloßen Besitz eines Betäubungsmittels auf Drogenkonsum des Besitzers geschlossen werden kann, signifikant. Denn sowohl die von dem Antragsteller am 14. April 2014 verkaufte und sichergestellte Menge von 5.007 Gramm Amphetamin als auch der Verkauf von 100 Gramm Amphetamin am 7. April 2014 jeweils an eine Vertrauensperson des Polizeipräsidiums [...] lassen gerade nicht den von dem Antragsgegner in seiner Anordnung vom 15. August 2014 [...] gezogenen Schluss zu, dass diese Betäubungsmittel zum Eigenkonsum des Antragstellers gedacht waren.

Der Antragsteller hat diese – größere – Amphetaminmenge zum Weiterverkauf besorgt, weswegen gegen ihn wegen eines Verbrechens nach § 30a BtMG am 15. April 2014 ein Haftbefehl [...] erlassen wurde. Laut Haftbefehl hat es sich derart verhalten, dass der Antragsteller über Kontakte verfügte, die ihm die Lieferung großer Mengen Betäubungsmittel ohne nennenswerte Vorlaufzeit oder Vorfinanzierung ermög-

lichten, so dass er mit Betäubungsmittel Handel treiben konnte (§ 30a BtMG). Der Antragsteller war im Besitz der bei ihm sichergestellten Mengen Amphetamin, weil er genau diese Mengen der Vertrauensperson der Polizei zum Kauf anbieten wollte und dann auch angeboten hat. Bei den von dem Antragsteller am 7. April 2014 verkauften 100 Gramm Amphetamin handelte es sich um einen Probekauf [...] und bei dem Verkauf von ca. fünf Kilogramm Amphetamin am 14. April 2014 an eine Vertrauensperson der Polizei um das Anschlussgeschäft [...], anlässlich dessen der Antragsteller von der Polizei festgenommen wurde. Auf Grund dieses Sachverhaltes, auf den der Antragsgegner sich bezieht, war der Antragsteller im Besitz dieser Mengen Amphetamin, um mit ihnen Handel zu treiben.

Es liegt damit nicht der typische Fall von Drogenbesitz im Sinne des § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV vor, der den Rückschluss auf Eigenkonsum zulässt. Diese besonderen Umstände des vorliegenden Falles hat der Antragsgegner nicht bei der nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV erforderlichen Ermessensausübung berücksichtigt.

Die auf § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV gestützte Anordnung des Antragsgegners allein wegen des Amphetaminbesitzes erweist sich hier somit als ermessensfehlerhaft mit der Folge, dass der Antragsteller ihr nicht Folge leisten musste und der Antragsgegner aus der Weigerung, die ärztliche Untersuchung durchführen zu lassen, nicht nach § 11 Abs. 8 FeV auf die Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen darf.

Zwar wurden in der Wohnung des Antragstellers, die er allerdings nicht allein bewohnt, drei Gramm Marihuana, also eine Menge die auf Eigenkonsum schließen lassen kann, sichergestellt [...]. Außer dieser Menge wurden Verpackungstüten diverser Größen sichergestellt, so dass auch ein eventueller Besitz dieser sichergestellten geringen Menge Marihuana einem Handel des Antragstellers mit dieser Droge geschuldet sein könnte. Ob dieser Sachverhalt die Anordnung, ein ärztliches Gutachten beizubringen, nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV rechtfertigen würde, kann hier dahinstehen. Denn dieser Sachverhalt wurde von dem Antragsgegner im Rahmen seiner Ermessensentscheidung nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV nicht berücksichtigt und hat auch in der Fragestellung, die ausschließlich auf das Betäubungsmittel Amphetamin abstellt, keinen Niederschlag gefunden.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis erweist sich hier auch nicht nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV als rechtmäßig, wobei ein einmaliger Konsum ausreichend wäre (s. z. B. OVG RP, Beschluss vom 7. März 2006 – 10 B 10202/06.OVG –). Der Antrags-

gegner sowie der Kreisrechtsausschuss bei dem Antragsgegner sind, wie ihre Ausführungen belegen, nicht von einem Amphetaminkonsum des Antragstellers ausgegangen. Denn § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 7 FeV bestimmt ausdrücklich, dass die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens unterbleibt, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde feststeht. Durch diese Bestimmung hat der Verordnungsgeber zu erkennen gegeben, dass eine Begutachtung nur bei Eignungszweifeln in Betracht kommt, nicht jedoch, wenn die mangelnde Eignung bereits feststeht und ohne Hinzuziehung eines Gutachters über sie entschieden werden kann.

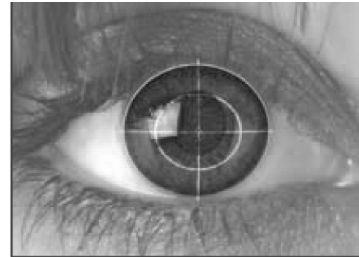
Abgesehen davon, dass der Antragsgegner die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers nicht auf einen Fahrerlaubnis schädlichen Amphetaminkonsum gestützt hat, ist ein solcher Betäubungsmittelkonsum des Antragstellers auch nicht nachgewiesen.

Ein positiver Nachweis auf Grund eines entsprechenden toxikologischen Befunds über stattgefundenen Amphetaminkonsum des Antragstellers liegt nicht vor. Es findet sich lediglich in der polizeilichen Mitteilung der Zentralen Kriminalinspektion K. [...] an den Antragsgegner vom 15. April 2014 der Hinweis, der Antragsteller habe angegeben, gelegentlich Amphetamin konsumiert zu haben. Nähere Angaben zu einem Drogenkonsum sind nicht festgehalten. Auch hat der Antragsteller die Richtigkeit dieser Angabe nicht mit seiner eigenen Unterschrift bestätigt (vgl. hierzu OVG NRW, Beschluss vom 2. September 2013 – 16 B 976/13 –; VGH BW, Beschluss vom 7. April 2014 – 10 S 404 –, beide in juris). Unter welchen Umständen es zu einer entsprechenden Einlassung des Antragstellers gekommen sein soll, wird nicht offengelegt. Im Rahmen der Beschuldigtenvernehmung am 14. April 2014 hat der Antragsteller laut seiner Erklärung jedenfalls keine Angaben gemacht [...]. Der polizeilichen Mitteilung vom 15. April 2014 ist auch nicht zu entnehmen, ob der Antragsteller als Konsument von Amphetamin bekannt ist oder als Konsument verdächtigt wird. Denn eine entsprechende Kennzeichnung fehlt in dieser polizeilichen Mitteilung. Vor diesem Hintergrund steht ein Amphetaminkonsum des Antragstellers nicht in einer die Entziehung der Fahrerlaubnis rechtfertigenden sicheren Weise fest.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers mit Bescheid des Antragsgegners vom 3. Dezember 2014 in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 24. November 2015 erweist sich somit als rechtswidrig. Da an der Vollziehung rechtswidriger Verwaltungsakte kein öffentliches Interesse besteht, war die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage [...] wiederherzustellen.

ABSTRACTS

12. GEMEINSAMES SYMPOSIUM



DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
VERKEHRSMEDIZIN E.V. (DGVM)

UND

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR
VERKEHRSPSYCHOLOGIE E.V. (DGVP)

VERKEHRSSICHERHEIT AUF STRASSE, SCHIENE, WASSER
UND IN DER LUFT

30.09.–01.10.2016

ROSTOCK



© Angelika Bentin • fotolia.com

www.verkehr-symposium.de

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Editorial:	
PROF. DR. MED. ANDREAS BÜTTNER Tagungspräsident, Rostock	
PROF. DR. MED. VOLKER DITTMANN Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin, Basel/CH	
PROF. DR. PHIL. WOLFGANG FASTENMEIER Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie, Berlin	Sup III - 7
 Abstracts*):	
Vorträge Block 1: Verkehrsunfall/Trauma/Rekon- struktion/unklarer Unfall/Suizid im Straßenverkehr	
Körperliche und geistige Eignung, Verkehrssicherheit auf Straßen, Wasser, Luft und Schiene	
W. SCHUBERT , Neuenhagen	Sup III - 8
Suizide im Straßenverkehr	
S. KRAUS, M. GRAW , München	Sup III - 8
Typische Verletzungsmuster des älteren Verkehrsteilnehmers bei tödlichen Straßenverkehrsunfällen mit Tod am Unfallort	
S. SCHICK, D. HEINRICH, A. WAGNER, C. HOLZMANN, R. PFEIFER, M. GRAW , München	Sup III - 9
Verletzungen von tödlich verunglückten Motorradfahrern	
K. BAUER, S. SCHICK, M. GRAW, S. PELDSCHUS , München	Sup III - 10
Die Aufklärung suizidaler Unfallereignisse am Beispiel eines Alleinunfalls	
H. BÄUMLER , Gebenbach	Sup III - 10

*) Die Anordnung der Abstracts entspricht der beabsichtigten Vortragsreihenfolge. Die jeweiligen Referenten sind hervorgehoben.

**Vorträge Block 2: „Nicht-Straßenverkehr“ –
spezifische Fragestellungen**

Neues zur Tauglichkeit für FahrerInnen bei Bus und Bahn
M. HÜTTEN, Berlin..... Sup III - 11

Vorträge Block 3: Alkohol und Drogen

Potenziell inadäquate Medikamente bei tödlichen Straßen-
verkehrsunfällen: Abgleich mit der PRISCUS-Liste
O. DOMINGO, G. ROIDER, A. STÖVER, F. MUSSHOFF,
H. SACHS, K. BAUER, W. HELL, M. GRAW, München Sup III - 11

Cannabisarzneimittel und die Arzneimittelzulassung
D. REINHARD, Berlin Sup III - 12

Breaking Bad Bavaria? – Eine retrospektive Studie zum
Methamphetamin-Missbrauch im Süden Bayerns
J. WELTER-LÜDECKE, M. GRAW, L. D. PAUL, München Sup III - 13

Vorträge Block 4: Automatisiertes Fahren

Fahrerablenkung durch moderne Informations- und
Kommunikationsmittel – Repräsentativerhebungen in
Deutschland, Österreich und der Schweiz
J. KUBITZKI, W. FASTENMEIER, Ismaning, Berlin..... Sup III - 14

Aspekte eines Konzepts zur Prüfung hochautomatisierter
Fahrfunktionen
U. SCHÜPPEL, J. BÖNNINGER, Dresden Sup III - 14

Vorträge Block 5: Psychologische Themen

Definition und Erfassung von Verkehrsreife
M. SCHÜTZHOFFER, **R. BANSE**, Wien/AT, Bonn Sup III - 15

The international applicability of hazard perception testing
for drivers
D. CRUNDALL, C. CASTRO, W. ZHANG,
P. VENTSISLAVOVA, Nottingham/UK Sup III - 16

Vorträge Block 6: Übergreifende Themen

Sicherheitsabstand – Stiefkind der Verkehrssicherheit
G. BARTL, Wien/AT Sup III - 16

Notwendigkeit der Verankerung verkehrsmedizinischer
 Kompetenzen in der ärztlichen Approbationsordnung sowie
 in der Fort- und Weiterbildung
R. HENNIGHAUSEN, **R. MATTERN**, Homberg/Efze, Nußloch.. Sup III - 17

Manipulationsmöglichkeiten bei unbeaufsichtigter Abgabe
 einer Urinprobe
R. BÖHNKE, **D. BIGAS**, **D. VINDUS**, **M. BÖTTCHER**,
 Ludwigsburg, Dessau Sup III - 18

Posterführungen – Medizin

SenAktiv: Seniorenmobilität – Aktiv und sicher im Verkehr
 bei Pflegestufe 0 und 1
M. SÖLLNER, **W. BERGER**, **B. SCHÜTZHOFER**, **S. KACENA**,
C. FANNINGER, **S. RIEGER**, **G. KNESSL**, Wien/AT Sup III - 19

Trunkenheit im Straßenverkehr bei verkehrsauffälligen
 Senioren über 70 Jahren
B. KIRSCH, **C. G. BIRNGRUBER**, **R. DETTMEYER**, Gießen Sup III - 19

Rückgang der Verletzungshäufigkeit bei PKW-Insassen –
 Eine Analyse von 24.405 Verkehrsunfällen über 2 Dekaden
K. ANGERPOINTNER, **A. JOERIS**, **M. NERLICH**,
A. ERNSTBERGER, Regensburg, Dübendorf/CH Sup III - 20

Kaum zu glauben: Mit Vollgas in den Blumenladen –
 Spektakuläre Verkehrsunfälle aufgrund Krankheit/Alter
M. FOCKEN, **K. PÜSCHEL**, Hamburg Sup III - 21

Multiprofessionelle Unfallaufnahme und -bearbeitung –
 Erfahrungen mit dem „Berliner Modell“
S. HARTWIG, **S. GILLE**, **M. WEYDE**, Berlin Sup III - 21

Der Einfluss unterschiedlicher auditiver Reize auf die Auf-
 merksamkeit und das Reaktionsvermögen im Straßenverkehr
 in simulierten Verkehrssituationen
W. WELZ, **G. PREUSS**, **C. GROBE-SIESTRUP**, Berlin Sup III - 22

- Was unterscheidet das Erleben und Verhalten von Patienten
in der qualifizierten Alkoholentgiftung vom Erleben und
Verhalten der Patienten in der Opiatentgiftung?
R. WREDE, H. SCHULZE MÖNKING, Telgte Sup III - 23

Posterführungen – Psychologie

- Entwicklung und Evaluation einer Expositionstherapie in
der Fahrsimulation zur Behandlung von Patienten mit
Fahrangst nach Verkehrsunfällen
Y. KRAUSSNER, P. MARKEL, R. BAUR, S. SCHOCH,
S. EBERT, P. PAULI, Veitshöchheim, Würzburg Sup III - 24

- Reduktion von Testwiederholungseffekten durch
adaptives Testen
M. SOMMER, B. SCHÜTZHOFFER, M. ARENDASY,
G. KNESSL, Wien/AT, Graz/AT Sup III - 25

- Best-Practice Modell einer Testentwicklung am Beispiel
des IVPE-R
L. SCHÜNEMANN, G. MANDLER, F. GRÜNSTEIDEL, M. HERLE,
M. VETTER, Mödling Sup III - 25

- Alkohol-Interlocks: Technik – Einsatz – Sinnvolle
Ergänzung der ambulanten Psychotherapie
B. VELTEN, R. KOSELLEK, Lübeck, Berlin Sup III - 26

- Ressourcen in verkehrspsychologischen Interventionen
(am Beispiel IFT-Kurs, DEKRA Akademie GmbH) –
eine empirische Pilotstudie
T. LIEMANDT, P. SCHARIFI, B. KOLLBACH, K. RESCHKE,
Berlin, Leipzig Sup III - 27

- Einfach- vs. mehrfach-punkteuffällige Senioren: Worin
unterscheiden sie sich?
M. KARTHAUS, R. WILLEMSEN, S. GETZMANN,
M. FALKENSTEIN, Bochum, Dortmund Sup III - 28

- Alkohol im Straßenverkehr – Eine kognitionspsycho-
logische Perspektive
C. REIMANN, E. VAN DER MEER, W. SCHUBERT, Berlin Sup III - 28

„Humanisierung der Technik“ am Weg zum Automatisierten
Fahren – Studie zu Meinung, Akzeptanz, Sorgen und Ängsten
S. ULRICH, K. ROSINO, S. WAID, K. FEST,
A. ASCHENBRENNER, Wien/AT Sup III - 29

Posterführungen – Toxikologie

Nachweis synthetischer Cannabinoide in Urinproben mittels
Immunoassays versus LC-MS/MS – eine Überprüfung
der diagnostischen Aussagekraft
F. FRANZ, **H. ERTL**, V. AUWÄRTER, Freiburg, Hamburg Sup III - 30

Konsum synthetischer Cannabinoide in Cannabis-Abstinenz-
kontrollprogrammen
F. FRANZ, K. MÜLLER, H. JECHLE, V. ANGERER,
B. MOOSMANN, B. SCHWARZE, V. AUWÄRTER,
Erlangen, Freiburg Sup III - 31

Verlässlichkeit von Ethylglucuronid-Bestimmungen im
Haar im Rahmen der Fahreignungsabklärung
F. SPORKERT, M. AUGSBURGER, C. WIDMER, R. SELZ,
B. FAVRAT, Lausanne-Genf/CH Sup III - 32

12. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

herzlich willkommen zum 12. Gemeinsamen Symposium der DGVM und DGVP, das am 30.09. und 01.10.2016 in der Hansestadt Rostock stattfindet. Wir freuen uns, Sie in der ältesten Universitätsstadt des Ostseeraumes begrüßen zu dürfen.

Das zweitägige wissenschaftliche Symposium soll diesmal dem wissenschaftlichen Austausch zum Thema „Verkehrssicherheit auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft“, aber auch zu der Intensivierung der persönlichen Kontakte beitragen.

In drei Themenblöcken werden zahlreiche Übersichtsvorträge und Poster präsentiert und sieben themenspezifische Workshops durchgeführt. Es haben sich Teilnehmer aus Deutschland, Österreich und der Schweiz angemeldet. Das wissenschaftliche Programm ist interdisziplinär ausgerichtet und legt dieses Jahr Schwerpunkt auf die Themen: Verkehrsunfall/Trauma/Rekonstruktion/unklarer Unfall/Suizid im Straßenverkehr, Wasser, Schiene, Luft – spezifische Fragestellungen, Alkohol und Drogen, Automatisiertes Fahren und zahlreiche verkehrspsychologische Themen.

Die sieben Workshops befassen sich mit den Themen: Validierungskriterien für Testverfahren, Weiterentwicklung der Begutachtungsleitlinien, V-Kriterien der Beurteilungskriterien, Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen – Veränderungsprozesse bei Klienten aus Sicht der Intervention und der Begutachtung, Alkohol, Drogen & Medikamente, Demenz und neuropsychologische Aspekte der Fahreignung sowie Trauma-Bio-mechanik.

Auch dieses Jahr können Nachwuchswissenschaftler ihre wissenschaftlichen Arbeiten vorstellen und mit Kollegen diskutieren. Aber auch allen erfahrenen Wissenschaftlern aus den Fachbereichen Verkehrsmedizin, Toxikologie, Verkehrspsychologie und Ingenieurwissenschaften wünschen wir einen fruchtbaren Gedankenaustausch und einen angenehmen Aufenthalt in Rostock.

Für den Freitagabend möchten wir Sie zu einem gemütlichen Gesellschaftsabend auf dem Wasser nach Warnemünde einladen.

Freuen Sie sich mit uns auf ansprechende Tage des wissenschaftlichen Dialogs mit lebhaften Diskussionen und auf einen Besuch in unserer schönen Hansestadt.

PROF. DR. ANDREAS BÜTTNER
Tagungspräsident

PROF. DR. VOLKER DITTMANN
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.

PROF. DR. WOLFGANG FASTENMEIER
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V.

Bonner Institut für Rechts- und Verkehrspsychologie e.V. (BIRVp), Bonn, Deutschland

W. SCHUBERT

Körperliche und geistige Eignung, Verkehrssicherheit auf Straßen, Wasser, Luft und Schiene

In dem Referat wird auf die gesamtgesellschaftliche Bedeutung, die rechtlichen und fachlichen Gemeinsamkeiten sowie Unterschiede hinsichtlich der Begutachtung von „Lenkerberechtigungen“ bei den verschiedenen Verkehrsträgern (Fahrerlaubnis, Fluglizenz, Bootsführerschein, Triebfahrzeugführerschein etc.) eingegangen. Beispiele aus der Begutachtungspraxis des Straßenverkehrs, dienen der Nachvollziehbarkeit des Vortrags. Sie werden durch Empfehlungen für die Weiterentwicklung der interdisziplinären Begutachtung bei den Verkehrsträgern ergänzt.

Email: info@basberlin.de

Institut für Rechtsmedizin, Universität München, Deutschland

S. KRAUS, M. GRAW

Suizide im Straßenverkehr

Einleitung: In Deutschland sterben mehr Menschen durch Suizid als durch tödlich verlaufende Verkehrsunfälle [1]. Suizidale Verkehrsunfälle spielen hierbei keine unerhebliche Rolle. Nachdem nur ein geringer Anteil Verstorbenen in Deutschland obduziert werden, könnte vermutet werden, dass eine nicht bekannte Zahl der Verkehrsunfälle eine Selbsttötung als Hintergrund hat. Rechtsmedizinische Untersuchungen können bei der Klärung helfen, ob ein Unfallgeschehen, eine Selbsttötung oder ein Tötungsdelikt vorlag [2, 3]. *Ziele:* Es sollen die Hintergründe sowie Charakteristika von Suiziden im Straßenverkehr (auch im Vergleich mit anderen Suizidmethoden) dargestellt werden. *Material und Methode:* In einer Untersuchung am Institut für Rechtsmedizin der Universität München wurden retrospektiv 1069 suizidale Todesfälle aus den Jahren 2009–2011 untersucht und statistisch ausgewertet. Suizide, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr, insbesondere mit dem Schienenverkehr standen, wurden ausgewertet. Die Gruppe der Schienensuizide wurde anderen suizidalen Todesfällen gegenübergestellt und miteinander verglichen.

Ergebnisse: Suizide im Straßenverkehr können durch ein Fahren mit dem Fahrzeug gegen ein Hindernis oder sich von einem Fahrzeug überfahren lassen (v. a. Schienensuizide) erfolgen, wobei der Anteil der erstgenannten Methode sehr gering war (< 1 %), Schienensuizide dahingegen hatten ca. 10 % des gesamten Untersuchungsguts ausgemacht. Bei beiden Methoden hatten eine höhere Alkoholisierung oder die Einnahme von zentralnervös wirksamen Substanzen eine eher untergeordnete Rolle gespielt. Bei Schienensuiziden waren ca. dreimal so häufig Männer betroffen wie Frauen. Der Altersdurchschnitt betrug 48,3 Jahre. Eine Häufung zeigte sich zwischen dem 40. und dem 69. Lebensjahr. Es konnte bei dieser Suizidmethode im Vergleich zu den anderen Suizidmethoden signifikant seltener Abschiedsbriefe aufgefunden werden und der Suizid war seltener angekündigt worden. *Zusammenfassung:* Rechtsmedizinische Untersuchungen sollten Teil der kriminalistischen Ermittlungsarbeit von Todesfällen im Bereich des Straßenverkehrs sein. Sie können bei der Differenzierung zwischen Unfällen, Suiziden und Tötungen beitragen, ebenso wie zur Identitätsklärung des Opfers. Suizide im Straßenverkehr bergen im Vergleich zu anderen Suizidmethoden ein höheres Risiko, dass Dritte durch die Selbsttötungshandlung durch physische, psychische aber auch monetäre Schädigung in Mitleidenschaft gezogen werden.

Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt. Startseite – Statistisches Bundesamt (Destatis) [Internet]. <https://www.destatis.de/DE/Startseite.html>. Zugegriffen: 15. Okt. 2014

- [2] Hausotter W (1996) Expert assessment of railroad accidents at the beginning of the industrial age – a medical historical excursion with reference to current circumstances. *Versicherungsmedizin* 48(4):138–142
- [3] Bonte W, Freudenstein P, Sprung R. (1992) Forensic assessment of questionable railway suicides. *Versicherungsmedizin* 44(1):15–20

Email: sybille.kraus@gmx.de

Rechtsmedizinische Epidemiologie, Institut für Rechtsmedizin, LMU, München, Deutschland

S. SCHICK, D. HEINRICH, A. WAGNER, C. HOLZMANN, R. PFEIFER, M. GRAW

Typische Verletzungsmuster des älteren Verkehrsteilnehmers bei tödlichen Straßenverkehrsunfällen mit Tod am Unfallort

Tödliche Straßenverkehrsunfälle von älteren Verkehrsteilnehmern werden aufgrund des demographischen Wandels zunehmen. Ältere Verkehrsteilnehmer weisen ein höheres Verletzungsrisiko auf und zum anderen führen vergleichsweise leichtere Verletzungen eher zum Tod als bei Jüngeren. Allerdings könnte es sein, dass bei Tod am Unfallort überwiegend nicht überlebende Verletzungsmuster sowohl bei Älteren als auch Jüngeren vorliegen. Da ca. 60 % der tödlichen Straßenverkehrsunfallopfer schon am Unfallort versterben und kein Krankenhaus erreichen, sind sie nicht in klinischen Traumaregistern erfasst. Um Präventionsmaßnahmen einleiten zu können, ist es nötig, mehr über die Art der Verkehrsteilnahme und der Verletzungsmuster zu wissen. Alle Straßenverkehrsunfallopfer, die im Institut für Rechtsmedizin München in den Jahren 2004 und 2005 obduziert wurden, und schon am Unfallort verstorben waren, liefern die Datenbasis. Die in den Obduktionsgutachten beschriebenen Verletzungen werden mittels der Abbreviated Injury Scale (AIS)[®] 2005-Update 2008 [1] kodiert. Zu jedem Fall werden die Variablen Alter, Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung erhoben. Die Altersgruppen „bis 64 Jahre“ und „65+ Jahre“ werden hinsichtlich oben genannter Variablen, des Injury Severity Scores (ISS) und der Verletzungsmuster verglichen. Analysiert werden konnten 155 Fälle bis 64 Jahre und 39 in der Gruppe der Älteren (65+ J). In beiden Gruppen waren mehr Männer als Frauen zu finden (je 77 % und 62 %). Die Älteren zeigten weniger schwerverletzte Körperregionen. Maximal 3 schwerverletzte Körperregionen (AIS3+) hatten nur 44 % der Jüngeren aber 68 % der Älteren. Ältere mit Tod am Unfallort haben häufiger schwere Beckenfrakturen und Thoraxverletzungen und seltener schwere Abdominalverletzungen als Jüngere, selbst wenn man Fußgänger und Fahrzeuginsassen getrennt voneinander betrachtet. Ältere Fahrzeuginsassen zeigen seltener schwere Kopfverletzungen und Verletzungen der unteren Extremitäten. Am häufigsten war die am schwersten verletzte Körperregion bei den Jüngeren der Kopf (in 43 %) und bei den Älteren der Thorax (in 39 %). Im Thoraxbereich hatten 36 % der Älteren einen AIS-Schweregrad von 6, aber nur 21 % der Jüngeren. Ältere Straßenverkehrsunfallopfer weisen andere Verletzungsmuster als jüngere auf. Dies ist im Einklang mit der Annahme einer erhöhten Vulnerabilität Älterer und deutet darauf hin, dass eine Anpassung der Verletzungskriterien und verschiedener Präventionsansätze an niedrigere Toleranzgrenzen der Älteren nötig ist.

Literatur

- [1] Association for the Advancement of Automotive Medicine, AAAM: The Abbreviated Injury Scale: 2005 update 2008, Barrington, IL; 2008

Email: sylvia.schick@med.uni-muenchen.de

Institut für Rechtsmedizin, LMU, München, Deutschland

K. BAUER, S. SCHICK, M. GRAW, S. PELDSCHUS

Verletzungen von tödlich verunglückten Motorradfahrern

Motorradfahrer haben im Vergleich zu Pkw-Insassen auch heutzutage immer noch ein deutlich erhöhtes Risiko, bei einem Unfall verletzt oder sogar getötet zu werden. 17 % aller getöteten Verkehrsteilnehmer im Jahr 2014 waren Motorradfahrer. Auf die Fahrleistung bezogen ist das Risiko, als Motorradfahrer tödlich zu verunglücken, um bis zu 16-mal höher als bei Pkw-Insassen. Um zielgerichtete Präventionsmaßnahmen einleiten zu können, ist es nötig, mehr über die Verletzungsmuster von Motorradfahrern zu wissen. Dazu werden ca. 130 Unfälle aus den Jahren 2004 bis 2012, bei denen ein Motorradfahrer im Straßenverkehr ums Leben kam, analysiert. Das Fallmaterial stammt aus dem Institut für Rechtsmedizin der LMU München. Neben einem Obduktionsbericht des getöteten Motorradfahrers sind für jeden Unfall auch Polizeiberichte, unfallanalytische Gutachten, Lichtbilder und ergänzende Unterlagen vorhanden.

Die im Obduktionsbericht beschriebenen Verletzungen werden mittels der Abbreviated Injury Scale (AIS)[®] 2005-Update 2008 [1] kodiert. Zudem werden epidemiologische und unfallspezifische Variablen erhoben. Es werden typische Unfallsituationen sowie besonders betroffene Körperregionen herausgearbeitet. Motorradfahrer verunfallen häufig in Kurven oder im Bereich von Kreuzungen oder Einmündungen. Dabei erfolgt oft eine Kollision mit einem Pkw oder ein Anprall an die angrenzende Straßeninfrastruktur. Die verunfallten Motorradfahrer erleiden ihre todesursächlichen Verletzungen häufig im Bereich Kopf/Nacken oder Thorax. Es wird weiter untersucht, inwiefern sich die zu beobachtenden Verletzungsmuster abhängig vom Unfalltyp, der Anprallkonstellation oder den Kollisionsgeschwindigkeiten unterscheiden. Damit soll in Zukunft eine zielgerichtete Entwicklung und Bewertung von Präventionsmaßnahmen ermöglicht werden.

Literatur

- [1] Association for the Advancement of Automotive Medicine, AAAM: The Abbreviated Injury Scale: 2005 update 2008, Barrington, IL; 2008

Email: Klaus.Bauer@med.uni-muenchen.de

Büro für Unfallanalytik, Gebenbach, Deutschland

H. BÄUMLER

Die Aufklärung suizidaler Unfallereignisse am Beispiel eines Alleinunfalls

Einleitung: Die Unterscheidung einer bewusst herbeigeführten Kollision von einem Verkehrsunfall ist bei Alleinunfällen immer dann von besonderer Bedeutung, wenn einer oder mehrere Insassen des Fahrzeugs verletzt oder getötet wurden und der Fahrer überlebte. Die juristische Aufarbeitung des Geschehens hängt dann ganz wesentlich von der Frage ab, ob der Fahrer das Kollisionsgeschehen bewusst herbeigeführt oder nicht. **Ziele:** Ziel ist die Darstellung der forensisch fundierten Analyse eines derartigen Geschehens anhand eines konkreten Beispiels. **Material/Methoden:** Anhand eines konkreten Beispiels werden die Methoden der Verkehrsunfallrekonstruktion zur Unterscheidung einer bewusst herbeigeführten Kollision von einem Verkehrsunfall aufgezeigt. **Ergebnisse:** Bei dem Beispielfall war es möglich dezidiert aufzuzeigen, dass es sich um eine bewusst herbeigeführte Kollision handelte. **Zusammenfassung:** Bei Vorliegen entsprechender Rahmenbedingungen und einer interdisziplinären Zusammenarbeit ist es möglich, auch bei Vorliegen einer schwierig aufzuklärenden Kollision zu unterscheiden, ob diese bewusst herbeigeführt wurde oder ob es sich um einen Unfall handelte.

Email: h.baeumler@buero-unfallanalytik.de

BVG AöR, Berlin, Deutschland

M. HÜTTEN

Neues zur Tauglichkeit für FahrerInnen bei Bus und Bahn

Die aktuellen Änderungen in der Fahrerlaubnisverordnung und im Schienenverkehr zur Tauglichkeit der Fahrerinnen und Fahrer werden vorgestellt und erläutert. Insbesondere die Aktualisierungen in den Begutachtungsleitlinien. Speziell unter dem Aspekt des demografischen Wandels stellt sich die Anforderung, Arbeitsfähigkeit so lange wie möglich zu erhalten und die Sicherheit für alle Beteiligten, den Beschäftigten und für Dritte ohne Einschränkungen zu gewährleisten. Praktische Beispiele aus dem betriebsärztlichen Alltag sollen zum Verständnis beitragen.

Email: manuela.huetten@bvg.de

*Institut für Rechtsmedizin, Universität München, München, Deutschland¹⁾
Forensisch Toxikologisches Centrum, München, Deutschland²⁾*

O. DOMINGO¹⁾, G. ROIDER¹⁾, A. STÖVER¹⁾, F. MUSSHOFF²⁾, H. SACHS²⁾, K. BAUER¹⁾,
W. HELL¹⁾, M. GRAW¹⁾

Potenziell inadäquate Medikamente bei tödlichen Straßenverkehrsunfällen: Abgleich mit der PRISCUS-Liste

Einleitung & Ziele: Allein schon durch die demographische Entwicklung in Deutschland spielt die ältere Bevölkerung eine immer größere Rolle im Straßenverkehr und damit auch bei Verkehrsunfällen. Bei den ca. 2.5 Millionen Verkehrsunfällen jährlich in Deutschland sind Senioren besonders gefährdet. Hierzu tragen neben einer Verringerung von Wahrnehmungs- und Reaktionsgeschwindigkeit auch die abnehmende Leistungsfähigkeit und erhöhte Vulnerabilität im Alter bei. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass auch (unerwünschte) Wirkungen von Medikamenten die allgemeine Verkehrstüchtigkeit beeinträchtigen können. Vor allem bei einer veränderten Pharmakokinetik und -dynamik, wie es bei älteren Individuen häufig der Fall ist, kann sich ein höheres Risiko ergeben. Die PRISCUS-Liste¹ ist ein Beispiel einer Auflistung von potenziell inadäquater Medikation (PIM), die Ärzten für die Verschreibung von Arzneistoffen bei älteren Personen als Richtlinie dienen soll. Die Liste nennt insgesamt 83 Arzneistoffe, die bei dieser Personengruppe vermieden werden sollten. So wird z. B. die Verschreibung von einigen Arzneistoffen mit anticholinerger Wirkung aufgrund des erhöhten Risikos für kognitive Störungen nicht empfohlen. Obwohl sich die PRISCUS-Liste nicht primär auf Arzneistoffe fokussiert, die zu einer Beeinträchtigung der Fahrsicherheit/-eignung führen, sind doch etliche Substanzen gelistet, deren Wirkungen zu Verkehrsunfällen zumindest beitragen können. *Methode:* In einer retrospektiven Untersuchung wurden 50 Personen im Alter über 65 Jahren, die 2011-2015 bei Straßenverkehrsunfällen verstorben sind und an unserem Institut obduziert wurden, auf das Vorkommen von Arzneistoffen, die zu einer Abnahme der kognitiven und psychomotorischen Leistungen bei älteren Personen führen können, untersucht. Standard-analytische Verfahren, wie LC-MS, wurden angewandt, um potenziell verkehrsunfallrelevante Substanzen in den postmortalen Blutproben zu identifizieren. Zur möglichst genauen Rekonstruktion der Verkehrsunfälle wurden die Ermittlungsunterlagen hinzugezogen und unfallanalytisch ausgewertet. *Ergebnisse:* Über 20 % der 50 untersuchten Verkehrsoffer hatten in der PRISCUS-Liste verzeichnete Medikamente aufgenommen. Auffallend war u. a. der wiederholte Nachweis des Antidepressivums Amitriptylin, welches aufgrund seiner zentraldämpfenden Wirkung ein erhöhtes Verkehrsrisiko bewirken kann. Zudem konnten nicht nur Substanzen aus der PRISCUS-Liste nachgewiesen werden, die zu einem erhöhten Risiko für Verkehrsunfälle führen können. Es fanden sich darüber hinaus auch weitere Arznei- bzw. Suchtstoffe, die verkehrsrelevante Wirkungen aufweisen^[2]. *Zusammenfassung:* Nicht zuletzt aufgrund von Verschreibungen von ungeeigneten Medikamenten besteht bei Senioren ein erhöhtes Verkehrsrisiko. In dieser Studie wurde die Beteiligung einer für Senioren potenziell inadäquaten Medikation bei tödlichen Verkehrsunfällen untersucht. Substanzen aus der PRISCUS-Liste (Medikamente mit erhöhten Nebenwirkungen bei Personen mit einem Alter von über 65 Jahren) sowie andere Substanzen mit verkehrsrelevanter

Wirkung konnten in den postmortalen Blutproben nachgewiesen werden. Dies weist darauf hin, dass eine Orientierung nach PIMs bei der Arzneistoffverschreibung hinsichtlich der Verkehrsunfallstatistik ebenfalls von Bedeutung sein könnte.

Literatur

- [1] Holt et al. 2010 Dtsch Ärztschl Int
- [2] DRUID Homepage 2015 <http://www.druid-project.eu>

Email: Olwen.Domingo@med.uni-muenchen.de

Institut für Rechtsmedizin der Justus-Liebig-Universität, Gießen, Deutschland

D. REINHARDT

Cannabisarzneimittel und die Arzneimittelzulassung

Einleitung: Am 4. Mai 2016 hat das Bundeskabinett ein „Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften“ (BtM-ÄndG) verabschiedet. Es ist geplant, die Versorgung von schwerkranken Patientinnen und Patienten mit Cannabisarzneimitteln zu erleichtern und den medizinischen Nutzen im Rahmen einer Begleiterhebung zu erfassen (BMG, 2016). *Ziele:* Im Rahmen dieser Studie werden zuerst die Möglichkeiten der Zulassung von Arzneimitteln beschrieben, bevor anschließend die Herstellung der Verschreibungs- und Erstattungsfähigkeit für weitere Cannabisarzneimittel dargestellt wird. Abschließend werden Unterschiede und Gemeinsamkeiten der beiden Verfahren herausgearbeitet und diskutiert. *Material/Methoden:* Relevante Gesetzestexte/-entwürfe und dazugehörige Sekundärliteratur werden im Rahmen einer Dokumentenanalyse analysiert. Auf Basis der Analyse werden die beiden Verfahren vergleichend beschrieben. *Ergebnisse:* In vielen Industriationen wurden einheitliche, hohe Standards für die Arzneimittelzulassung etabliert (ICH, 2014). Diese werden teilweise auf europäischer, teilweise auf deutscher Ebene durch unterschiedliche Zulassungsarten sichergestellt (BfArM, 2013; EMA, 2016). Zusätzlich kann in Deutschland z. B. im Rahmen der AMNOG-Verhandlungen noch weitere Evidenz gefordert werden, bevor eine Erstattung zulasten der Gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) erfolgt. Im BtM-ÄndG (Stand 04.05.2016) soll für Cannabisarzneimittel (wie z. B. getrocknete Cannabisblüten und Cannabisextrakte) ein anderer Weg gewählt werden: Über eine Gesetzesänderung sollen Cannabisarzneimittel für schwerkranke Menschen leichter als bisher verordnet und zulasten der GKV erstattet werden können. Wissenschaftliche Daten sollen ex post im Rahmen einer Begleiterhebung, zeitgleich zum Vertrieb erfolgen. Auch die Erstattungspreise (Herstellerabgabepreise) von Cannabisarzneimitteln werden nicht über die ansonsten bei Arzneimitteln üblichen Verfahren ermittelt. *Zusammenfassung:* Weitere Cannabisarzneimittel z. B. von getrockneten Cannabisblüten und Cannabisextrakten sollen nicht wie andere Arzneimittel zugelassen werden, sondern eine Gesetzesänderung soll ihre Verschreibungs- und Erstattungsfähigkeit regeln. Zum Zeitpunkt der Einreichung des Abstracts sind umfangreiche ex ante Studien für die Erstattungsfähigkeit nicht geplant. Eine Begleiterhebung soll ex post den medizinischen Nutzen erfassen. Auch in der Frage der Erstattungspreise werden neue Wege besprochen.

Literatur

- [1] BfArM. Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte. (2013). Zulassungsarten. Abgerufen am 12. Mai 2014 von http://www.bfarm.de/DE/Arzneimittel/zul/zulassungsarten/_node.html
- [2] BMG. Bundesministerium für Gesundheit. (2016). Cannabis als Medizin. Abgerufen am 8. Juni 2016 von <http://www.bmg.bund.de/ministerium/meldungen/2016/cannabisarzneimittel-kabinett.html>
- [3] EMA. European Medicines Agency. (2016). Authorisation Procedures for medicinal products. Abgerufen am 8. Juni 2016 von http://ec.europa.eu/health/authorisation-procedures_en.htm
- [4] Entwurf eines Gesetzes zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften (BtM-ÄndG). (2016). Stand: Kabinett – 04.05.16

- [5] ICH. International Conference on Harmonisation of Technical Requirements for Registration of Pharmaceuticals for Human Use. (2014). Vision: ICH. Abgerufen am 7. Mai 2014 von <http://www.ich.org/about/vision.html>

Email: DavidReinhardt@gmx.de

Institut für Rechtsmedizin, Forensische Toxikologie, Ludwig-Maximilians-Universität München, Deutschland

J. WELTER-LUEDEKE, M. GRAW, L. D. PAUL

Breaking Bad Bavaria? – Eine retrospektive Studie zum Methamphetamin-Missbrauch im Süden Bayerns

Einleitung: Methamphetamin (Crystal) ist in Deutschland in den letzten Jahren zu einem immer größer werdenden Problem geworden, insbesondere in den Grenzregionen der Tschechischen Republik.[1,2,3]. Die Zahl der Sicherstellungen ist vor allem in Bayern, Sachsen und Thüringen in den letzten Jahren stetig angestiegen. 2012 lag die Zahl der Sicherstellungen in Deutschland bei 3.512 Fällen, 2013 stieg die Zahl auf 3.847 Fälle (+ 10 %) und 2014 auf 3.905 Fälle (+ 2 %). *Ziel:* Die im Institut für Rechtsmedizin der LMU München erhobenen Daten der letzten vier Jahre (2012–2015) wurden im Hinblick darauf untersucht, ob die steigende Anzahl der Methamphetamin-Beschlagnahmungen in Bayern sich auch in der Anzahl der positiv getesteten Fälle widerspiegelt. Ein weiteres Interesse galt den jeweiligen Mittelwerten der Methamphetamin-Konzentrationen, diese wurden auf einen möglichen Anstieg untersucht. *Methoden:* Es wurde eine retrospektive Studie mit den im Institut von 2012 bis 2015 erhobenen Daten durchgeführt. Diese Daten spiegeln Fälle der Polizeipräsidien München und Oberbayern zu Verkehrs- und Kripofällen wieder und beinhalten u. a. Informationen zu Delikt, den nachgewiesenen Substanzen und die gemessenen Konzentrationen im Blutplasma. Das Untersuchungsgut unterliegt damit einer Vorselektion durch die Polizei im Hinblick auf Ausfallerscheinungen oder andere Verdachtsmomente eines Betäubungsmittelkonsums. Die absoluten Fallzahlen wurden einer statistischen Trendanalyse unterzogen und die jeweiligen mittleren Konzentrationen wurden mittels Kruskal-Wallis-Test analysiert. *Ergebnis:* Von 2012 bis 2015 wurden jeweils 2,6 / 1,9 / 2,2 / 1,6 % der Gesamtfälle bzgl. PP München und PP Oberbayern, die im Institut für Rechtsmedizin untersucht wurden, im Blut positiv auf Methamphetamin getestet. Bei den Verkehrsdelikten lag die Prävalenz im untersuchten Zeitraum bei 3,0 / 2,2 / 2,0 und 1,5 %. Damit ließ sich kein Anstieg für die Zahl der Methamphetaminfälle erkennen. Die gemessenen Methamphetamin-Konzentrationen im Blutplasma zeigten ebenfalls keine signifikanten Unterschiede innerhalb der untersuchten Jahre. *Zusammenfassung:* Im Gegensatz zu den immer weiter steigenden Zahlen der Beschlagnahmungen in Bayern, zeigen die erhobenen Daten für München und Oberbayern keinen Anstieg der auf Methamphetamin positiv getesteten Blutproben im untersuchten Zeitraum. Die erhobenen Daten können jedoch nur eingeschränkt für eine Aussage über den generellen Konsum von Methamphetamin bzw. die Verbreitung der Droge in Südbayern herangezogen werden, da eine chemisch-toxikologische Untersuchung nur in solchen Fällen beauftragt wird, in denen ein erster Anfangsverdacht auf Betäubungsmittelkonsum bzw. relevante Ausfallerscheinungen bestehen. Da Konsumenten von Stimulantien in der akuten Phase der Wirkung im Allgemeinen im Straßenverkehr wenig auffällig sind, ist mit einer ggf. höheren Dunkelziffer zu rechnen.

Literatur

- [1] Bundeslagebild Rauschgift 2012, Bundeskriminalamt
- [2] Bundeslagebild Rauschgift 2013, Bundeskriminalamt
- [3] Bundeslagebild Rauschgift 2014, Bundeskriminalamt (http://www.bka.de/mn_193314/DE/Publikationen/JahresberichteUndLagebilder/Rauschgiftkriminalitaet/rauschgiftkriminalitaet__node.html)

Email: Jessica.welter-luedeke@med.uni-muenchen.de

AZT Automotive GmbH, Ismaning, Deutschland¹⁾
Institut mensch-verkehr-umwelt (mvu), München, Deutschland²⁾

J. KUBITZKI¹⁾, W. FASTENMEIER²⁾

Fahrerablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationsmittel – Repräsentativerhebungen in Deutschland, Österreich und der Schweiz

Einleitung: Seit Verbreitung des Smartphones hat auch in der Sicherheitsforschung der Gegenstand Fahrerablenkung durch Technik sprunghaft an Bedeutung gewonnen. Die Bandbreite der Funktionalitäten elektronischer Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungstechniken steht dabei im Blickpunkt. Die Prävalenz der Wegwendung der Autofahrer zu diesen Techniken liegt im zweistelligen Prozentbereich, die Unfallrisiken sind erhöht, wie Naturalistic-Driving-Studies zeigen. Es erscheint offensichtlich, dass eine Debatte um technische und politische Lösungen gegen die Wegwendung von Kraftfahrern zu modernen Informationstechniken zwingender denn je erscheint. Aufklärungskampagnen haben eine öffentliche Sensibilisierung erreicht, wie andere Studien zeigen. Doch trotz des Wissens um die Gefahren nutzen Fahrer, was ihnen technisch möglich ist.

Ziel: Der Beitrag stellt eine laufende Studie zur Geräteexpositionen (Besitz/Verfügbarkeit) ausgewählter in Kraftfahrzeugen nutzbarer moderner elektronischer Techniken und der Prävalenz ihrer Nutzung beim Fahren vor. Einbezogen sind verbaute wie mobile Geräte bzw. Funktionalitäten sowie ausgewählte Bedienmodalitäten. Ein zweiter Schwerpunkt liegt auf der Ermittlung des damit möglicherweise verbundenen Ablenkungspotentials sowie der sozialen Interaktion in der Fahrgastzelle. Vergleiche zu einer Vorstudie 2011 sollen gezogen werden. *Methodik:* Repräsentative Telefonerhebung (CATI) mit Interviews von Pkw-Fahrern in Deutschland, Österreich und der Schweiz (N = 1.600) zur Geräteexposition, Nutzungsprävalenz, zu sozialen Interaktionssituationen im Fahrzeug. Als wesentliche unabhängige Variablen (UV) werden Fahrleistungs-, Unfall- sowie personenbezogene Daten herangezogen. Dazu wird eine Liste zentraler abhängiger Variablen (AV) wie Telefonieren während der Fahrt, Nutzung des Navigationssystems abgefragt. *Ergebnisse:* Der Vortrag greift ausgewählte Ergebnisse heraus. Über 50 % der Autofahrer telefonieren während der Fahrt, 47 % begehen Handyverstöße und drei Viertel der Fahrer bestätigen Ablenkung durch Wegwendung zu Techniken im Fahrzeug (ohne Handy). Berechnungen aus 2011 zeigten bereits einen bedeutsamen Zusammenhang u.a. von Handytelefonat aber auch Navigatornutzung und Unfallrate. 2016 bestätigten sich die Zusammenhänge zwischen Techniknutzung und Unfallrate deutlich und werden im Vortrag genauer vorgestellt. *Ausblick:* Abschließend wird ein Ausblick auf mögliche Maßnahmen rechtlicher und technischer Art gegeben sowie weiterer Forschungsbedarf abgeleitet.

Email: joerg.kubitzki@allianz.de

FSD GmbH, Dresden, Deutschland

U. SCHÜPPEL, J. BÖNNINGER

Aspekte eines Konzepts zur Prüfung hochautomatisierter Fahrfunktionen

Automatisierte Fahrfunktionen werden genehmigungspflichtig sein. Dem Fahrzeuglenker wird es erlaubt werden, die Aufmerksamkeit für einen gewissen Zeitraum oder in spezifischen Situationen von der Fahraufgabe abzuwenden. Die Verantwortlichkeit zur verkehrssicheren Bewältigung der relevanten Fahraufgaben liegt dann bei der Fahrzeugtechnik. Diese zu prüfen ist eine Herausforderung, die sich in unterschiedlichem Umfang bei der Genehmigung der Fahrzeuge wie auch deren regelmäßigen technischen Prüfung stellt. Die Prüfung automatisierter Fahrfunktionen sollte auf der Basis von Anwendungsfällen (Usecases) und den sich daraus ergebenden Anforderungen erfolgen. Welche Anwendungsfälle zu betrachten sind, welche Teilaufgaben diese beinhalten, durch welche Funktionen diese zu realisieren sind, ist auf einer angemessen abstrakten Ebene zu definieren. In einem gestuften Verfahren sind unter virtuellen und realen Bedingungen jeweils Teilaspekte der automatisierten Fahrfunktion zu prüfen. Dabei ist unter anderem nachzuweisen, dass die menschliche Leistungsfähigkeit zum Ausführen der Fahraufgaben – bis es zu Unfällen kommt – von den automatisierten Fahrfunktionen mindestens

ebenfalls erreicht werden. Hierzu müssen geeignete Simulationswerkzeuge genutzt werden. Dennoch sind Realfahrten ebenso notwendig, um das Gesamtfahrzeug prüfen zu können. Neben dem Normal-Anwendungsfall unter der Variation verschiedener Bedingungen sind ebenso Reaktionen auf un- oder sehr schwer vorhersehbare Situationen – wie dem Ausfall einzelner Komponenten oder Verwicklung in einen Unfall – in die Prüfung einzubeziehen. Ebenso ist die Gestaltung der Mensch-Maschine-Interaktion der Übergabe-Übernahme der Fahraufgabenausführung zwischen Fahrzeug und Fahrer einzubeziehen. Hierbei ist zu untersuchen, inwieweit aus der Gestaltung und Nutzung automatisierter Fahrfunktionen neue oder veränderte Anforderungen an die Fahrbefähigung erwachsen. Wenn die Ausführung der automatisierten Fahrfunktion durch hochgenaue Karten unterstützt wird, ist zu prüfen, welche Reaktionen bei Abweichungen zwischen Karteninformationen und Informationen aus der Fahrzeugsensorik erfolgen. Die zulässige Ausführung der automatisierten Fahrfunktion ist abhängig von der zugrunde liegenden Software. Diese und deren Konfiguration sind vom Hersteller freizugeben und von einem technischen Dienst zu genehmigen. Gleiches gilt für Updates. Die Maßnahmen zum Schutz vor Manipulation und unerlaubtem Zugriff sind ebenfalls zu prüfen. Ein solches oder ähnliches Konzept sollte der Genehmigung von Fahrzeugen mit hochautomatisierten Fahrfunktionen zugrunde liegen. In der unabhängigen regelmäßigen technischen Prüfung der Fahrzeuge mit diesen Funktionen wäre deren Prüfung möglich, zum einen durch Prüfen der Funktion/Wirkung der Sensorik und Aktorik, zum anderen durch Prüfen auf Vorliegen einer freigegebenen und genehmigten Softwareversion und einer Checksumme zur Prüfung der Softwarekonfiguration.

Email: jürgen.bönninger@fsd-web.de

*Universität Bonn, Deutschland¹⁾
sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, Wien, Österreich²⁾*

B. SCHÜTZHOFFER^{1,2)}, R. BANSE¹⁾

Definition und Erfassung von Verkehrsreife

Basierend auf einem breiten Anforderungsprofil, welches mit Hilfe verschiedener Expertengruppen in einem formalisierten Verfahren erstellt wurde, konnte ein theoretisch fundiertes Konzept der Verkehrsreife entwickelt werden. Im Unterschied zu bestehenden defizitorientierten Operationalisierungen wurde der Versuch unternommen, Verkehrsreife im Sinne einer positiven Fahreignungsdefinition zu operationalisieren. In einem weiteren Schritt wurden mehr Tests neu entwickelt, um alle wichtigen psychologischen Facetten des Anforderungsprofils bei Jugendlichen adäquat zu erfassen. Für die wissenschaftliche Herleitung des Verkehrsreifekonzepts wurde ein systematischer empirischer Ansatz gewählt, der bereits für die Erstellung eines Anforderungsprofils für Passagierflugzeugpiloten erfolgreich verwendet wurde. Durch den breiten Anforderungskatalog und die Interdisziplinarität der gewählten Experten (Verkehrspsychologen aus Deutschland und Österreich sowie Fahrlehrer für die Klasse A <Motorrad> und Klasse B <PKW>) konnten verschiedene Expertisen zusammengefasst werden, um ein möglichst erschöpfendes und empirisch begründetes verkehrspsychologisches Modell der Fahreignung vorzuschlagen. Die neu entwickelten Tests „Gefahrenwahrnehmungs- und Copingtest GECO“, „Konformitäts- und Emotions-Kontroll-Skala KEKS“ sowie „Test zur Erfassung von Wahrnehmungsgeschwindigkeit WG“ und erste Daten zur ihrer psychometrischen Qualität werden vorgestellt.

Email: b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at

Nottingham Trent University, Nottingham, United Kingdom¹)
University of Granada, Facultad de Psicología, Departamento de Psicología Experimental, Spanien²)
Tsinghua University, Beijing, China³)

D. CRUNDALL¹), C. CASTRO²), W. ZHANG³), P. VENTSISLAVOVA¹)

The international applicability of hazard perception testing for drivers

Hazard perception skill is the ability to spot and respond to developing hazards on the road. As part of the licensing procedure in the UK, this skill is measured by presenting people with driving clips filmed as if through the windscreen of a moving car. Participants press a button as quickly as possible to acknowledge any hazards that develop during the clips, with more experienced, safer drivers pressing more quickly than less-experienced and less-safe drivers. Though there have been several criticisms of this methodology, evidence suggests that its inclusion in the UK driving test has reduced on-road collisions. But can this test be easily exported to other countries? I report data from a number of cross-cultural studies that demonstrate that this test may not necessarily work in countries with different driving cultures. However we have created a variant of this test, called the Hazard Prediction Test, which appears to be a more robust measure of a driver's ability to spot a hazard regardless of cultural background. The applicability of this new test for international driving assessment will be discussed.

Email: david.crundall@ntu.ac.uk

Verkehrspsychologe, alles-führerschein.at, Wien, Österreich

G. BARTL

Sicherheitsabstand – Stiefkind der Verkehrssicherheit

Im Frühjahr 2016 wurden 500 Autofahrer/innen im Alter von 18 bis 83 Jahren von Verkehrspsychologen/innen des Instituts alles-führerschein.at in Österreich zum Sicherheitsabstand befragt. 42 % der Befragten halten bei 130 km/h Sicherheitsabstände von 5 bis 30 Metern für richtig; das entspricht einer bis sieben Autolängen bzw. einem Abstand von ca. unter 0,8 Sekunden und würde bestraft werden. Richtig liegen nur 14 %, sie halten ca. 50 bis 80 Meter für den richtigen Mindestabstand. Das entspricht ca. 1,5 bis 2 Sekunden. Nur 28 % der Befragten gaben an, die Sekundenmethode erklären zu können. In einer weiteren Stichprobe wurden 500 Führerscheinneulinge in gleicher Weise befragt. In dieser zweiten Stichprobe hielten 49 % Abstände von 5 bis 30 Metern für richtig und nur 8 % hielten ca. 50 bis 80 Meter für den richtigen Sicherheitsabstand. Jeder vierte Unfall ist ein Auffahrunfall. Die menschliche Reaktionszeit beträgt bei normaler Aufmerksamkeit ca. eine Sekunde. Psychologische Tests zeigen, dass kürzere Reaktionszeiten nur bei erhöhter Reaktionsbereitschaft möglich sind. Für den Verkehrsalltag ist aber eine Sekunde als realistisch anzusehen. Die zweite Sekunde dient als Sicherheitsreserve für Bremswegunterschiede, wie sie in der Praxis immer vorkommen. Verbesserungsbedarf besteht auf gesetzlicher Ebene sowie bei Ausbildung und Fahrprüfung.

Email: bartl@alles-fuehrerschein.at

DGVM, AWMF-Delegierter, Homberg (Effe), Deutschland¹
DGVM, 1. Vizepräsident, Nußloch, Deutschland²

R. HENNIGHAUSEN¹), R. MATTERN²)

Notwendigkeit der Verankerung verkehrsmedizinischer Kompetenzen in der ärztlichen Approbationsordnung sowie in der Fort- und Weiterbildung

Der ordentliche *Medizinische Fakultäten Tag (MFT)* aller deutschen Medizinischen Fakultäten hat am 4. Juni 2015 in Kiel einen Nationalen Kompetenzbasierten Lernzielkatalog Medizin (NKLM) beschlossen, der in Deutschland ab 2020 für die approbationsgebundene Mediziner Ausbildung verbindlich sein soll. Konkrete verkehrsmedizinische Kompetenzen, wie die ärztliche Beratung zur Fahrtauglichkeit, sind in diesem Lernzielkatalog nicht verankert. Ganz anders die *Entschließung des 117. Deutschen Ärztetags 2014*: „Der 117. Deutsche Ärztetag 2014 bekräftigt die selbstverständliche Verpflichtung aller in der Patientenversorgung tätigen Ärztinnen und Ärzte, ihre Patientinnen und Patienten auch im Hinblick auf die Auswirkungen ihrer Erkrankung bzw. Medikamentenwirkungen auf die Verkehrssicherheit und Fahreignung zu beraten, um den Schutz der Sicherheit der Betroffenen und unbeteiligter Dritter zu gewährleisten. *Begründung*: Die Hinweise verdichten sich, dass für eine beträchtliche Zahl „rätselhafter“ Verkehrsunfälle akute Versagenszustände durch fahreignungsrelevante Erkrankungen ursächlich sind. Verkehrsunfälle älterer Kraftfahrer nehmen zu. Ärztinnen und Ärzte sind auch im wohlverstandenen Interesse ihrer Patientinnen und Patienten verpflichtet, verkehrsmedizinisch zu beraten, bei Einschränkungen Maßnahmen der Rehabilitation und zum Beispiel technischen Beratung zu initiieren und ggf. Einsicht in notwendige Konsequenzen zu vermitteln.“ Bundesärztekammer: Tätigkeitsbericht der Bundesärztekammer. Entschließungen. Dokumentation des 117. Deutschen Ärztetages In: *Deutsches Ärzteblatt* 111 (25), S. A 1157 – 1176. *Das Dilemma liegt darin, dass die Verkehrsmedizin kein approbationsgebundenes Fach ist!* Verkehrsmedizinische Inhalte und Anforderungen sind in vielen prüfungsrelevanten Fächern gegeben – dies gilt sowohl für die traumatologische Behandlung und rechtsmedizinische Klärung von Verkehrsunfällen, als auch für die präventive Beratung und Begutachtung der Fahrtauglichkeit bei Alter, Krankheit, Sucht, Tagesschläfrigkeit und Verhaltensstörungen. In diesem Sinne sind verkehrsmedizinische Kompetenzen bei den approbationsrelevanten Fächern der Humanmedizin, insbesondere Rechtsmedizin, aber auch in den Fächern: Innere Medizin, Ophthalmologie, Neurologie, Psychiatrie, Öffentliches Gesundheitswesen und Arbeitsmedizin sowie Chirurgie, Orthopädie und Anästhesie (Rettenungsmedizin) abzubilden. Dies gilt sowohl für die Ausbildung als auch für die Fort- und Weiterbildung in diesen Fächern. *Auch der frisch approbierte Arzt/Ärztin* muss von gesundheitlichen Gefahren durch und für den (Straßen)verkehr wissen und dieses Wissen sowohl in seiner Notfall- als auch Beratungskompetenz verankern. Dazu gehört auch die Prävention, insbesondere die Fähigkeit ein Beratungsgespräch bei Zweifeln an der Fahrtauglichkeit zu führen – es geht beim frisch approbierten Mediziner nicht um Begutachtungen für Behörden, sondern um Screening und Prävention – dazu gehören diagnostische Kompetenz und Fähigkeiten der Gesprächsführung, um die Zweifel an der Fahrtauglichkeit mit den betroffenen Patienten und ggf. auch mit deren Angehörigen zu besprechen. *Auch die Kompetenz eine Güterabwägung – kontra ärztliche Schweigepflicht vornehmen zu können*, muss in der Ausbildung gelernt und in der Fort- und Weiterbildung vertieft werden. 41 Ärzte hat der Copilot der „Germanwings“ vor seinem suizidalen Absturz konsultiert! *Die ärztliche Tätigkeit ist kein Reparaturbetrieb*: die Verantwortung endet nicht mit der Diagnostik und Therapie von Körperstrukturen und Körperfunktionen. Ärztinnen und Ärzte beurteilen die beruflichen und sozialen Krankheitsfolgen und zeigen Wege der öffentlichen Partizipation und gesellschaftlichen Teilhabe auf. Verkehrsmedizinische Kompetenzen sind wesentliche Elemente sowohl der Patientenberatung und Patientenversorgung, als auch des richtigen Umgangs mit dem öffentlichen und privaten Patientenumfeld. Auch wenn wir die „Verkehrsmedizin“ nicht zu einem approbationsgebundenen Fach machen können und ihr auch keinen Facharzt-Status geben können, ist es ein besonders wichtiges Ziel der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) verkehrsmedizinische Kompetenzen zu schärfen und kompetentes verkehrsmedizinisches Handeln durch vertiefte Curricula in Aus-, Fort- und Weiterbildung zu fördern.

Email: rolf.hennighausen@t-online.de

TOXILAB Ludwigsburg GmbH, Ludwigsburg, Deutschland¹⁾
MVZ Labor Dessau GmbH, Dessau, Deutschland²⁾

R. BÖHNKE¹⁾, D. BIGAS²⁾, D. VINDUS¹⁾, M. BÖTTCHER²⁾

Manipulationsmöglichkeiten bei unbeaufsichtigter Abgabe einer Urinprobe

Einleitung: Die Gewinnung einer Urinprobe für toxikologische Untersuchungen im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung muss gemäß den „Beurteilungskriterien“ (3. Auflage, 2013) unter Aufsicht durch entsprechend qualifiziertes Personal erfolgen. Hierdurch wird die sichere Zuordnung der Probe zum Probanden gewährleistet und die Zugabe von Substanzen zur Erzielung eines falsch negativen Befundes verhindert. Der Einfluss von exogenen Substanzen auf die immunchemische Analytik oder direkt auf die Analyten (z. B. Nitrite, Chromate) kann u. U. durch den Einsatz des „Sample Check“ bzw. entsprechende Oxidantientests erkannt werden. Anlage 4a der Fahrerlaubnis-Verordnung ermöglicht „als Alternative zur Sichtkontrolle“ den Einsatz von Verfahren die eine eindeutige Zuordnung der Probe zum Probanden erlauben. **Ziele:** In dieser Studie soll gezeigt werden, ob für Ethylglucuronid (EtG) und THC-Carbonsäure (THC-COOH), THC-Carbonsäure-Glucuronid (THC-COOH-Gluc) und Morphin falsch negative Ergebnisse durch Zugabe von β -Glucuronidase (β Gluc) bzw. H_2O_2 und Peroxidase möglich werden. **Methoden:** Die Bestimmung von „Sample Check“ (Microgenics) und Kreatinin erfolgte am Olympus AU680. Der pH-Wert wurde mit Teststreifen bestimmt. a) EtG Hydrolyse-Experimente: Routineproben mit EtG Konz. von 0.1-0.5 mg/L (n = 4), 0.5-1.0 mg/L (n = 26), 1.0-1.5 mg/L (n = 15) wurden mit 10 μ L β Gluc (E. coli, Roche Diagnostics, 140 U/mg, pH-Optimum: 6.0-6.5) pro mL Urin versetzt und nach 12 h bei RT mit einer forensisch akkreditierten LC-MS/MS Methode erneut vermessen (Bestimmungsgrenze (BG) 0.05 mg/L). b) Oxidations-Experimente: Aufgestockte Urinproben mit einer THC-COOH Konz. von 12 ng/ml, einer THC-COOH-Gluc Konz. von 15 ng/ml und einer Morphin Konz. von 30 ng/ml wurden mit H_2O_2 (Merck, 30 %) in Konz. von 2.7, 0.3, 0.006 bzw. 0.003 Vol.% und Peroxidase (Meerrettich, SIGMA, 250-330 U/mg, pH-Optimum: 6.0-6.5) bei 760, 83, 1.65 bzw. 0.83 μ g/ml versetzt und nach 12 bzw. 20 h bei RT im Vergleich zu unbehandelten Proben mit einer forensisch akkreditierten LC-MS/MS Methode vermessen. Bei THC-COOH-Gluc wurde das Verfahren bei pH-Werten von 4, 6, 8 und 9 durchgeführt sowie die Nachweisbarkeit des H_2O_2 mittels Streifentest (Drug Adulteration Test Strips, TECO Diagnostics) geprüft. **Ergebnisse:** a) Von den 45 mit β Gluc versetzten Proben war die EtG Konz. bei 4 Proben nach 12 h unterhalb der BG (Ausgangskonz.: 1.09, 0.95, 0.84, 0.60 mg/L). Bei 4 alkalischen Urinen (> pH 7.5) war keine Änderung der EtG Konz. feststellbar. Bei den restlichen Proben ergaben sich Abnahmen von 20-30 % für 5 Proben, 30-50 % für 17 Proben, 50-70 % für 6 Proben und 70-90 % für 9 Proben. Die Hydrolyseeffizienz war abhängig von pH-Wert und Konz. der Probe. „Sample Check“ zeigte die Enzymzugabe nicht an. b) In den mit H_2O_2 und Peroxidase versetzten Proben kam es zu einer vollständigen Elimination von THC-COOH. Morphin wurde bei diesen Bedingungen unter die BG (12.5 ng/ml) gesenkt. THC-COOH-Gluc wurde im pH-Bereich 4-9 unter allen getesteten Bedingungen nach 12 h vollständig eliminiert (THC-COOH war nicht nachweisbar). Konz. von 0.006 bzw. 0.003 Vol.% H_2O_2 wurden durch den verwendeten Streifentest nicht detektiert. **Zusammenfassung:** Falsch negative Ergebnisse durch simulierte Manipulation von Urinproben wurden erzielt für: a) EtG durch Zugabe von β Gluc. b) THC-COOH, THC-COOH-Gluc und Morphin durch Zugabe von H_2O_2 und Peroxidase. Die Experimente zeigen die Notwendigkeit einer Probenabgabe unter direkter Sichtkontrolle.

Email: r.boehnke@toxilab.de

*sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, Wien, Österreich¹⁾
Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Verkehrswesen, Wien, Österreich²⁾*

M. SÖLLNER¹⁾, W. J. BERGER²⁾, B. SCHÜTZHOFFER¹⁾, S. KACENA¹⁾, C. FANNINGER²⁾,
S. RIEGLER²⁾, G. KNESSL¹⁾

SenAktiv: Seniorenmobilität – Aktiv und sicher im Verkehr bei Pflegestufe 0 und 1

Einleitung: Bei „SenAktiv“ handelt es sich um ein vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds gefördertes Forschungsprojekt, welches interdisziplinär durchgeführt wurde. *Ziele:* Ziele von „SenAktiv“ waren einerseits die Untersuchung von subjektiven und objektiven Gefahrenpotenzialen im Straßenverkehr für betagte Menschen der Pflegestufen 0 und 1, also an der Grenze zwischen selbstständiger Mobilität und Immobilität. Andererseits wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der von zuständigen Stellen für die Verbesserung der Sicherheit der SeniorInnen wie auch ihrer Mobilität auf Personen- sowie Infrastrukturebene herangezogen werden kann. *Methode:* Auf Basis einer umfangreichen Literaturrecherche zum Status quo aller sicherheitsrelevanten Aspekte der Personen der Pflegestufen 0 und 1 im Alter von 60+ wurden Fragen für vier Fokusgruppendifkussionen mit MobilitätsexpertInnen aus den Bereichen Medizin, Verkehrspsychologie, Verkehrstechnik, Mobilität, Politik sowie mit Betroffenen der Pflegestufen 0 und 1, deren Angehörigen und Pflegekräften abgeleitet. Die Erkenntnisse daraus dienten als zusätzliche Quelle für die Erstellung eines Leitfadens für 100 Tiefeninterviews mit SeniorInnen. Abschließend wurden die Resultate und abgeleiteten Maßnahmen in ExpertInnenrunden im Stadt-/Landvergleich rückgekoppelt und auf ihre Dringlichkeit und Umsetzbarkeit hin bewertet. *Ergebnisse:* Die Möglichkeit, außer Haus unterwegs sein zu können, ist fast ausnahmslos allen SeniorInnen sehr wichtig. Ihr subjektives Sicherheitsgefühl wird zwar beim Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren als niedriger erlebt als bei Auto- oder ÖPNV-Nutzung, ist aber generell recht hoch. Zudem weisen die Ergebnisse darauf hin, dass die eigenen Fähigkeiten der Konflikt- bzw. Unfallvermeidung häufig überschätzt werden. Auch sind deutliche Stadt/Landunterschiede in den Sicherheitsbedenken objektivierbar. Bedenken beim Zu-Fuß-Gehen ergeben sich vor allem wegen der eigenen Unsicherheit bzw. der Angst vor Stolpern und Stürzen, insbesondere bei schlechter Witterung oder Beleuchtung. Die Angst vor anderen (unachtsamen AutolenkerInnen oder RadfahrerInnen) herrscht beim Queren der Fahrbahn vor. Häufig beklagt werden zu kurze Grünzeiten, aber auch der Mangel an Sitz- und Ausruhmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Die durchschnittliche Jahreskilometeranzahl der befragten AutofahrerInnen ist mit fortschreitendem Alter rückläufig, wobei Frauen im Mittel nur halb so viele Kilometer zurücklegen wie Männer. Trotzdem fühlen sich die Befragten beim Autofahren am sichersten. Einschränkungen der wahrgenommenen Sicherheit werden am ehesten beim Fahren unter schwierigen Bedingungen (Nacht, Schlechtwetter) sowie auf unbekanntem Routen erlebt. Auffrischkurse fürs Autofahren finden breite Zustimmung im Sinne eines Zugewinns an Sicherheit. Die Akzeptanz von regelmäßigen Gesundheitschecks ist hoch (72 % bei FührerscheinbesitzerInnen über 60 Jahren), der Aussage „Wenn ich nicht mehr fit zum Fahren bin, würde ich einsehen, dass mir eine Einschränkung des Führerscheins verordnet wird.“ stimmen zwar weniger, aber immerhin noch mehr als die Hälfte (56 %) zu. *Zusammenfassung:* Interdisziplinäre Verbesserungsvorschläge auf verschiedenen Ebenen – Infrastruktur, Fahrzeug- und Verkehrsmittelausstattung, Logistik und Gesundheitspolitik sowie personenbezogene Maßnahmen – für Stadt und Land werden vorgestellt und diskutiert.

Email: m.soellner@sicherunterwegs.de

Institut für Rechtsmedizin der Justus-Liebig-Universität, Gießen, Deutschland

B. KIRSCH, C. G. BIRNGRUBER, R. DETTMAYER

Trunkenheit im Straßenverkehr bei verkehrsauffälligen Senioren über 70 Jahren

Einleitung: Die demographische Entwicklung in Deutschland zeigt einen stetigen prozentualen Anstieg der im Seniorenalter befindlichen Bevölkerungsgruppe. Es besteht großes Interesse an der Fahreignung älterer Men-

schen, da Aufmerksamkeit und Reaktionsvermögen durch das Alter und die altersbedingt erhöhte Morbidität beeinflusst sein können. Auch der Einfluss von Alkohol auf die Fahrsicherheit verdient in dieser Altersgruppe ein erhöhtes Maß an Aufmerksamkeit, bedenkt man z. B. den Einfluss einer bestehenden Medikation auf die Alkoholkonsumierung. *Ziele:* Als Beitrag zur Risikoeinschätzung von Senioren im Straßenverkehr werden Daten zu den Umständen, unter denen ältere, alkoholisierte Teilnehmer im Straßenverkehr auffällig geworden sind, präsentiert. Insbesondere der Grad der Alkoholisierung und Auffälligkeiten im Fahrverhalten in Relation zum Lebensalter, sowie in zeitlicher Nähe zur auffälligen Verkehrsteilnahme finden Beachtung. Hintergrund ist auch die Frage, ob die Entwicklung eines altersadaptierten Untersuchungsprotokolls sinnvoll sein kann. *Material/Methoden:* Retrospektiv konnten für den Zeitraum 2009–2013 aus dem elektronischen Archiv des Instituts für Rechtsmedizin der JLU Gießen 404 Blutalkoholbestimmungen von Personen beiderlei Geschlechts im Alter > 70 Jahren im Rahmen eines trunkenheitsassoziierten Ereignisses im Straßenverkehr ermittelt werden. Zugehörige Polizeiberichte, ärztliche Untersuchungsprotokolle sowie Ermittlungsakten der Staatsanwaltschaften dazu wurden eingesehen und ausgewertet. *Ergebnisse:* Das untersuchte Kollektiv setzt sich aus 47 weibl. und 357 männl. Verkehrsteilnehmern zusammen. Bei 27,5 % der Untersuchten wurde eine BAK zwischen 0,5 und 1,1 ‰ gemessen, während 63 % zum Zeitpunkt der Blutentnahme eine BAK oberhalb der 1,1 ‰-Grenze aufwiesen. Die Auswertung der medizinischen Untersuchungsprotokolle ergab, dass in 46 % der Fälle Störungen des Gleichgewichtes und in 42 % Ausfälle im Koordinationsvermögen festgestellt werden konnten; eine Medikamenteneinnahme zeitnah zur Blutentnahme wurde von 60 % der Untersuchten bejaht. In 49 % der Fälle war eine Trunkenheitsfahrt mit einem Unfallereignis verbunden. 50 % der Unfälle führten zu einem leichten, 16 % zu einem schweren Sachschaden; 24 % hatten leichte und 11 % schwere Verletzungen für eine am Unfall beteiligte Person zur Folge. *Zusammenfassung:* Auf Grund der hohen Zahl der Trunkenheitsfälle im Seniorenalter im Betrachtungszeitraum erscheint eine detaillierte Analyse der die Trunkenheitsfahrt begleitenden Faktoren sinnvoll, um eine Grundlage für die Risikoeinschätzung von Verkehrsteilnehmern im Seniorenalter zu schaffen.

Email: benjamin.kirsch@med.uni-giessen.de

*Universitätsklinikum Regensburg, Klinik und Poliklinik für Unfallchirurgie, Regensburg, Deutschland¹⁾
AO Documentation and Publishing Foundation (AOCID), Dübendorf, Schweiz²⁾*

K. ANGERPOINTNER¹⁾, A. JOERIS²⁾, M. NERLICH¹⁾, A. ERNSTBERGER¹⁾

Rückgang der Verletzungshäufigkeit bei PKW-Insassen – Eine Analyse von 24.405 Verkehrsunfällen über 2 Dekaden

Einleitung: Bereits heute liegt der Verkehrsunfall weltweit unter den TopTen der Letalitätsursachen, Hochrechnungen der WHO zufolge könnte er im Jahre 2030 die fünfthäufigste Todesursache darstellen. Im Gegensatz dazu nehmen in einkommensstarken Ländern tödliche Verkehrsunfälle seit Jahrzehnten ab. *Ziele:* Die Frage ist, ob der Rückgang der Verkehrstoten auch einen Rückgang der Verletzungen mit sich bringt oder aber, ob sich durch die Verbesserung der Medizin, lediglich die Letalitätswahrscheinlichkeit verringert hat. Weiterhin sollten Faktoren herausgearbeitet werden, welche die Morbidität beeinflussen. *Material/Methoden:* Die Datenbank der für Deutschland repräsentativen German In Depth Accident Study (GIDAS) lag der Untersuchung zugrunde. Untersucht wurden im Zeitraum 1990 bis 2011 insgesamt 24.405 Unfälle mit 44.503 beteiligten erwachsenen PKW-Insassen. Ausgewertet wurde das primäre Verletzungsmuster nach dem Abbreviated Injury Scale (AIS), dem Injury Severity Score (ISS) und der Letalität. Neben der univariaten Statistik mit Chi-Square und Mann-Whitney-U-Test wurde ein multivariates logistisches Regressionsmodell für die Einflussfaktoren auf die Verletzungswahrscheinlichkeit verwendet. *Ergebnisse:* Äquivalent zur Bundesstatistik zeigte sich über den Studienzeitraum ein Letalitätsrückgang um 68,8 % ($p < 0,001$). Die Verletzungshäufigkeiten nahmen über den Studienzeitraum für alle ernsthaften Verletzungsschweren ($AIS \geq 2$) signifikant ab ($p < 0,001$), ebenso konnte ein signifikanter Rückgang (-53,8 %) der $ISS \geq 16$ Verletzungen gesehen werden ($p < 0,001$). Bei der Analyse der Körperregionen zeigte sich ein signifikanter Rückgang ($p < 0,001$) der Verletzungshäufigkeit bei allen Körperregionen [Kopf (-54,3 %), Thorax (-50,0 %), Abdomen (-40,0 %), Wirbelsäule (-50,0 %), Becken (-53,3 %), obere Extremitäten (-57,7 %) und untere Extremitäten (-72,5 %)]. Über das multivariable Modell ließen sich unabhängige Variablen mit deutlichem Zusammenhang zur Unfallverhütung definieren, u. a. Gurnutzung oder das Vorhandensein von Airbags. Die Variablen mit protektivem Einfluss nahmen über den Untersuchungszeitraum zu, wohingegen Unfallkonstellationen mit hoher Wahrscheinlichkeit von schweren Verletzungen über die Zeit

abnehmen. *Zusammenfassung:* Nicht nur die Letalitätswahrscheinlichkeit, auch die Verletzungswahrscheinlichkeit nimmt über die Jahre in Deutschland signifikant ab. Dies ist das Ergebnis von multifaktoriellen Verbesserungen, sowohl in der Medizin, der Gesetzgebung, dem Straßen- als auch dem Automobilbau. Ein einzelner Sektor allein kann diese Verbesserung nicht hervorrufen. Auch weiterhin müssen Regierung, Industrie und Medizin eng zusammenarbeiten, um die Mortalität und Morbidität auf Deutschlands Straßen weiter zu minimieren.

Email: katharina.angerpointner@ukr.de

*Staatsanwaltschaft Hamburg, Hamburg, Deutschland¹)
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, Institut für Rechtsmedizin, Hamburg, Deutschland²)*

M. FOCKEN¹), K. PÜSCHEL²)

Kaum zu glauben: Mit Vollgas in den Blumenladen – Spektakuläre Verkehrsunfälle aufgrund Krankheit/Alter

„Rentner-Irrfahrt in der Waitzstraße – Hamburgs blumigste Garage“ titelt eine Gazette. Die beliebte Einkaufsstraße im Hamburger Westen gerät regelmäßig in die Schlagzeilen, weil dort immer wieder Fahrzeuge, die meist von betagten Autofahrern gesteuert werden, in den Schaufenstern landen. Als mögliche Unfallursache wird meist das Verwecheln von Bremse und Gaspedal vermutet. Aber nicht nur dort, auch an anderen Orten „passieren“ immer wieder unglaubliche und unerklärlich erscheinende Verkehrsunfälle. Eine sorgfältige Rekonstruktion unter verkehrsmedizinischen Aspekten kann die Ursachenanalyse unter Umständen unterstützen. Besonders spektakuläre Unfälle, die vermutlich auf Krankheit und/oder Alter der Fahrzeugführer zurückzuführen waren, sollen vorgestellt werden. Häufig sorgen diese zahlenmäßig zunehmenden Berichte über „Irrfahrten“ von älteren Autofahrern für Unverständnis und Kopfschütteln. Da neben einem hohen Sachschaden nicht selten auch tote oder verletzte Personen zu beklagen sind, ist, vor allem im Hinblick auf die älter werdende Gesellschaft und unter Berücksichtigung der Verkehrsunfallstatistiken, auch eine mögliche Konsequenz (Fahreignungsuntersuchungen, Meldepflichten etc.) zu diskutieren.

Email: maria.focken@t-online.de

*Institut für Rechtsmedizin der Charité, Berlin, Deutschland¹)
Polizei Berlin, Stab IV 31, Berlin, Deutschland²)
Büro für Unfallrekonstruktion Priester & Weyde, Berlin, Deutschland³)*

S. HARTWIG¹), S. GILLE²), M. WEYDE³)

Multiprofessionelle Unfallaufnahme und -bearbeitung – Erfahrungen mit dem „Berliner Modell“

Im Jahr 2011 wurden zeitgleich mit der Einführung der digitalen Unfallaufnahme durch die Berliner Polizei Regelungen zur frühen Einbindung technischer und medizinischer Sachverständiger bei der Unfallaufnahme und -bearbeitung getroffen. Das Verfahren ist inzwischen etabliert. Ziel war die Verbesserung der Aufnahme und Bearbeitung schwerer und tödlicher Verkehrsunfälle im Berliner Stadtgebiet. Durch das Verfahren konnten die Grundlagen für Unfallrekonstruktionen deutlich verbessert und eine sehr hohe Obduktionsfrequenz bei Todesfällen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr erreicht werden. Dies führte auch zur häufigeren Aufklärung

nicht unfallsassoziierter Todesfälle im Straßenverkehr und Ableitung von Präventivmaßnahmen. Anhand von ausgewählten Beispielen werden die Vorteile einer frühen Einbindung von Sachverständigen bei der Unfallbearbeitung und einer standardisierten Implikation für gerichtliche Obduktionen bei Todesfällen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr dargestellt.

Email: sven.hartwig@charite.de

Charite Universitätsmedizin, Institut für Arbeitsmedizin, Berlin, Deutschland

W. WELZ, C. GROBE-SIESTRUP, G. PREUSS

Der Einfluss unterschiedlicher auditiver Reize auf die Aufmerksamkeit und das Reaktionsvermögen im Straßenverkehr in simulierten Verkehrssituationen

Einleitung: Im Jahr 2014 konnte in Deutschland ein Anstieg der Verkehrstodesfälle um 1,1 % auf 3.377 Personen gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Unter den Todesopfern sind 15,5 % Fußgänger und 11,7 % Fahrradfahrer [1]. Dabei stieg vor allem die Zahl der jugendlichen getöteten Verkehrsteilnehmer zwischen 15 und 24 Jahren. Die Konzentration auf das Verkehrsgeschehen kann durch die akustische Beschallung über Kopfhörer erheblich eingeschränkt werden. In den USA konnte eine Verdreifachung der Unfalldesopfer unter Kopfhörer tragenden Jugendlichen zwischen 2004 und 2011 verzeichnet werden [2]. *Studienziel:* In unserer Studie wurden die Auswirkungen verschiedenartiger auditiver Beschallung auf die Konzentrationsfähigkeit von Teilnehmern im Straßenverkehr untersucht. Ziel sollte die Darstellung eines Zusammenhangs zwischen dem Einfluss auditiver Reize und einer daraus resultierenden Veränderung der Konzentration und Aufmerksamkeit in einer Straßenverkehrssimulation sein. *Methoden:* Insgesamt 90 Probanden (59♀, 31♂) im Alter von 17 bis 49 Jahren absolvierten einen Verkehrsaufmerksamkeitstest. Drei gleich große Probandenkollektive (n = 30) wurden mit Musik- und Hörspielbeschallung einer Kontrollgruppe gegenübergestellt. Mithilfe des Wiener Testsystems wurde ein verkehrspsychologischer Test, bestehend aus fünf Teilen, durchgeführt. *Ergebnisse:* Die Darbietung von Hörspielen im Vergleich zu Musik oder fehlender auditiver Beeinflussung während der Durchführung eines verkehrspsychologischen Tests führte in den durchgeführten Tests unserer Studie zu keinem signifikant schlechteren Abschneiden einer der drei Testgruppen mit unterschiedlicher Beschallung. *Schlussfolgerungen:* Vorausgegangene Studien zeigten signifikante Unterschiede im Reaktionsverhalten bei unterschiedlich lauter und schneller Musik [3, 4, 5]. Andere Studien konnten eine Abnahme der Aktivierung der Gehirnteile von 37 % in den Bereichen für räumliche Verarbeitung bei gleichzeitiger Darbietung von Sprachinhalten nachweisen [6]. Wir haben in unserer Studie keine signifikanten Unterschiede zwischen dem Abschneiden der drei Probandengruppen ohne auditive Beeinflussung, mit Musikdarbietung bzw. Hörspieldarbietung feststellen können. Wir fanden jedoch Hinweise dafür, dass die selektive Wahrnehmung für dargebotene Inhalte zum Hörspiel im zeitlichen Verlauf bei der Hörspielgruppe sinkt. Dies kann ein Hinweis auf die Belastung durch die anhaltend hohe geforderte Reaktionsbereitschaft für das Abschneiden in den Tests sein und somit auf eine Konzentrationsabnahme bei Mehrfachreizdarbietung über längere Zeiträume deuten.

Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt. Fachserie 8, Reihe 7, Verkehr, Verkehrsunfälle, 2014. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt, 2015: 45.
- [2] Lichtenstein R, Smith DC, Ambrose JL, Moody LA. Headphone use and pedestrian injury and death in the United States: 2004–2011. *InjPrev* 2012; 18(5): 287-90 doi: 10.1136/injuryprev-2011-040161.
- [3] De la Motte-Haber H, Gembris H, Rötter G. Musikhören und Verkehrssicherheit. Einflüsse von Musik auf die Reaktionsfähigkeit und Unfallhäufigkeit beim Autofahren. Berlin: TU 1985; 16.
- [4] Husemann B, Löffler I, Mentel A, Fella K, Roßbach B, Letzel S. Musik beim Autofahren- Unfallrisiko erhöht oder Fahrleistung verbessert? *ArbeitsmedSozialmedUmweltmed* 2009; 44:113.

- [5] Paridon H, Springer J. Effekte von Musik per Kopfhörer auf das Reaktionsverhalten bei unterschiedlichen Verkehrsgeräuschen. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 2012; 4: 192–195.
- [6] Just MA, Keller TA, Cynkar J. A decrease in brain activation associated with driving when listening to someone speak. *Brain Research* (1205) 2008: 70–80.

Email: wwelz@web.de

St. Rochus-Hospital, Sucht, Telgte, Deutschland

R. WREDE, H. SCHULZE MÖNKING

Was unterscheidet das Erleben und Verhalten von Patienten in der qualifizierten Alkoholentgiftung vom Erleben und Verhalten der Patienten in der Opiatentgiftung?

Einleitung: Die qualifizierte Entgiftung ist ein wichtiger Bestandteil der Suchtbehandlung. Im klinischen Alltag kommt es bei ca. 60 bis 70 % zu Behandlungsabbrüchen, wenn das Opiat bzw. der Ersatzstoff reduziert wird. Im Gegensatz zur Opiatentgiftung wird die qualifizierte Alkoholentgiftung kaum abgebrochen. *Ziel:* der Studie war es festzustellen, inwieweit sich das Erleben und Verhalten von Patienten zwischen der Alkohol- und der Opiatentgiftung unterscheiden. *Methode:* Im Rahmen einer explorativen Studie erfolgte auf zwei Entgiftungsstationen im St. Rochus-Hospital in Telgte ein Vergleich der Entgiftungsverläufe von opiatabhängigen Patienten, die medikamentengestützt vollständig entgiften wollten, mit alkoholkranken Patienten und mit substituierten Patienten, die vom Beigebrauch entgifteten. Das Befinden wurde durch Fragebögen mit offenen Antwortmöglichkeiten erfasst und mit bipolaren Ratingskalen zur Selbsteinschätzung. *Ergebnisse:* Die alkoholkranken Patienten begannen die Behandlung in schlechter Verfassung mit Traurigkeit und Selbstvorwürfen im Sinne eines Abstinenzverletzungssyndroms (Marlatt & Gordon, 1985). Das Befinden besserte sich stetig, und die Patienten beendeten die Entgiftung ausgesprochen hoffnungsvoll. Im Gegensatz dazu begannen die opiatabhängigen Patienten die Behandlung in mittlerer Verfassung. Das Befinden verschlechterte sich sukzessive und verbesserte sich erst nach dem vollständigen Absetzen des Ersatzstoffs. Bei diesen Patienten trat zu Beginn kein Abstinenzverletzungssyndrom, sondern es dominierte die Sorge vor dem bevorstehenden Entzug. Das Abbruchrisiko in der Opiatentgiftung war am höchsten kurz vor dem vollständigen Absetzen des Ersatzstoffs. Die Patienten, denen es körperlich schlecht ging, nannten Suchtdruck als Abbruchgrund, wogegen die Patienten, denen es körperlich besser ging, Gründe nannten, die nichts mit Sucht zu tun hatten. Auffällig war, dass die Einschätzungen der Patienten zum Abbruchzeitpunkt zwei bestimmte Skalenwerte erreichten – wie eine Schwelle besonders guten oder besonders schlechten Befindens. Diese Skalenwerte wurden von den Einschätzungen der Patienten, die die Behandlung regulär beendeten, nicht erreicht. *Zusammenfassung und Diskussion:* Wir vermuten, dass sich bei den opiatabhängigen Patienten kein Abstinenzverletzungssyndrom entwickelt, weil sie einen geringeren Kontroll- und Rollenverlust erleben und damit eine geringere Hilflosigkeit (Seligmann, 1984). Den Abbruch der Opiatentgiftung interpretierten wir im verhaltensbiologischen Sinne als Schwellengeschehen, das im Zusammenhang mit der Ersatzstoffreduktion und somit mit dopaminerg-mesolimbischen Zwischenhirnprozessen auftritt. An der Schwelle können geringe Fluktuationen des Befindens ausreichen, um den Abbruch auszulösen. Daher sind Behandlungsabbrüche in der Opiatentgiftung möglicherweise erst zu erkennen, wenn sie nicht mehr aufzuhalten sind. Zudem müssen Behandlungsabbrüche nicht immer mit erlebbarem Suchtdruck verbunden sein, sondern mit Automatismen im Erleben und Verhalten (Tiffany, 2000), die mit der Sucht zusammenhängen, aber nicht suchtassoziiert wahrgenommen werden. Zu fragen ist, ob sich die Abbruchquote in der Opiatentgiftung verringert, wenn das Befinden der Patienten innerhalb von Schwellen bleibt.

Email: rolf.wrede@srh-telgte.de

WIVW, Veitshöchheim, Deutschland¹)
 Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW), Veitshöchheim, Deutschland²)
 Universität Würzburg, Lehrstuhl für Psychologie I (Biologische Psychologie, Klinische Psychologie und
 Psychotherapie), Würzburg, Deutschland³)

Y. KAUSSNER^{1,2}), P. MARKEL³), R. BAUR³), S. SCHOCH²), S. EBERT²), P. PAULI³)

Entwicklung und Evaluation einer Expositionstherapie in der Fahrsimulation zur Behandlung von Patienten mit Fahrangst nach Verkehrsunfällen

Einleitung: Nach einem Verkehrsunfall leiden in den ersten Wochen bis zu 50 % der Betroffenen an Belastungssymptomen, ca. 8 % entwickeln eine posttraumatische Belastungsstörung und weitere 30 % andere psychische Störungen, wie akute Belastungsreaktionen, Anpassungsstörungen oder spezifische Phobien, die zu andauernder Fahrangst und Fahrvermeidung führen können. Die Expositionstherapie gilt als Methode der Wahl zur Behandlung von Angststörungen, wobei zunehmend auch virtuelle Verfahren eingesetzt werden. Vereinzelt Studien zur Wirksamkeit einer Exposition in der Fahrsimulation sind vielversprechend, eine kontrollierte Überprüfung der Effektivität steht aber noch aus. *Ziele:* Ziel dieser Pilotstudie ist die Entwicklung und Evaluation einer einwöchigen Blockbehandlung mit virtueller Exposition im Fahrimulator für Patienten mit Fahrangst nach Verkehrsunfällen. Im Falle einer erfolgreichen Evaluation werden Fragestellungen und Ansätze zur Optimierung herausgearbeitet, die in einem Anschlussprojekt evaluiert werden sollen. *Methode:* Die virtuelle Exposition wird in einem High-Fidelity Fahrimulator des Würzburger Instituts für Verkehrswissenschaften (WIVW; s. Abbildung) anhand eines standardisierten Therapiemanuals, das von der psychotherapeutischen Hochschulambulanz der Universität Würzburg entwickelt wurde, durchgeführt. Die einwöchige Blockbehandlung umfasst neben einer ausführlichen Anamneseseitzung und einer medizinischen Konsiliaruntersuchung zwei vorbereitende Psychotherapiesitzungen sowie fünf Sitzungen im Fahrimulator. Die Evaluation wird an einer Stichprobe von 2 x 10 Patienten mit Fahrangst (Behandlungs- und Wartegruppe) durchgeführt. Als erfolgreich behandelt gelten Patienten, die am Ende der Behandlungswoche definierte Fahrübungen in einem Fahrschulwagen mit Fahrlehrer erfolgreich absolvieren, die sie a priori als nicht bewältigbar beurteilten (Behavioral Avoidance Tests). Zusätzlich wird geprüft, ob durch die virtuelle Exposition auch Depressions- oder Angstsymptome sowie potentielle Konzentrationsschwierigkeiten verringert werden können. Zur Kontrolle des Behandlungsverlaufs werden Parameter auf kognitiver, physiologischer und behavioraler Ebene betrachtet (Angstratings, Herzrate, Vermeidungsverhalten). Zur weiteren Evaluation des Behandlungserfolges wird sechs Wochen nach der Behandlung eine telefonische Booster-Sitzung durchgeführt, 12 Wochen danach eine telefonische Follow-up-Befragung. *Ergebnisse:* Die Studie startete im November 2015. Erste Behandlungen werden voraussichtlich im April 2016 durchgeführt, sodass die bis dahin gewonnenen Behandlungserfahrungen im Rahmen der Posterpräsentation berichtet werden können. *Zusammenfassung:* Im Rahmen der beschriebenen Pilot-Studie soll eine Expositionstherapie in der Fahrsimulation entwickelt und an 20 Patienten mit Fahrangst evaluiert werden. Sie wird in Kooperation zwischen dem WIVW und der Hochschulambulanz für Psychotherapie der Universität Würzburg mit Unterstützung des medizinischen Studienzentrums Würzburg sowie der Fahrschule Kwiotek durchgeführt und von der DGUV (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, Kennzeichen FR232) gefördert.



Abb. 1: Der statische Fahrimulator des WIVW: Ein voll instrumentierter Opel Insignia dient als Mockup. Das frontale Sichtfeld ermöglicht eine nahezu vollständige Rundumsicht (300 ° horizontal, 47 ° vertikal). Die Spiegel sind als LCD-Displays ausgeführt.

Email: yvonne.kaussner@wivw.de

Universität Graz, Institut für Psychologie, Graz, Österreich¹⁾
sicher unterwegs Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, Wien, Österreich²⁾

M. SOMMER¹⁾, B. SCHÜTZHOFFER^{2,1)}, M. ARENDASY¹⁾, G. KNESSL²⁾

Reduktion von Testwiederholungseffekten durch adaptives Testen

Einleitung: Verkehrspsychologische Leistungstests werden nicht nur zur Überprüfung von auffälligen KraftfahrzeuglenkerInnen, sondern auch zur Auswahl von BerufskraftfahrerInnen sowie zur Überprüfung der Wirkung von Medikamenten verwendet. In den beiden letztgenannten Anwendungsbereichen sind Testwiederholungen keine Seltenheit. Aktuelle Studien belegen, dass es durch Testwiederholungen auch bei Testverfahren zur Messung der Verarbeitungsgeschwindigkeit (Gs) zu einer Steigerung der Testleistung kommen kann. Dieser Effekt wird allgemein als Retest-Effekt bezeichnet. Die Höhe der Leistungssteigerung variiert mit der spezifischen Fähigkeitsdimension und der Art der Retestform. *Ziel:* Die vorliegende Studie zielt darauf ab, ob und inwiefern sich Retest-Effekte durch eine adaptive Vorgabe der Testaufgaben minimieren lassen. *Material/Methode:* Hierzu bearbeiteten N = 520 Personen tachistoskopische Testaufgaben zu zwei verschiedenen Messzeitpunkten im Abstand von rund 3 Monaten. Zum ersten Messzeitpunkt bearbeiteten die Testpersonen entweder eine lineare Testform, oder eine adaptive Testform. Zum zweiten Messzeitpunkt wurde entweder die gleiche lineare Testform, eine lineare Parallellform, oder die adaptive Testform vorgegeben. *Ergebnisse:* Die Ergebnisse zeigen, dass Retest-Effekte bei Verwendung einer Parallellform geringer ausfielen als bei Verwendung einer identischen Retestform. Die deutlichste Reduktion des Retest-Effekts zeigte sich bei Verwendung einer adaptiven Testform zum ersten Messzeitpunkt. *Zusammenfassung:* In vorliegender Studie konnte gezeigt werden, dass bei der Messung der Verarbeitungsgeschwindigkeit Testwiederholungseffekte in Abhängigkeit von der Testdarbietungsform variieren. Eine Reduktion des Retest-Effekts durch adaptive Testformen fiel am deutlichsten aus. Die praktischen und theoretischen Implikationen der Ergebnisse werden vor dem Hintergrund aktueller Erklärungsansätze des Retest-Effekts diskutiert.

Email: markus.sommer@uni-graz.at

Schuhfried GmbH, Psychologie, Mödling, Deutschland

L. SCHÜNEMANN, G. MANDLER, F. GRÜNSTEIDEL, M. HERLE, M. VETTER

Best-Practice Modell einer Testentwicklung am Beispiel des IVPE-R

Einleitung: In der Verkehrspsychologie nehmen die Persönlichkeitseigenschaften des Fahrzeuglenkers einen immer größeren Stellenwert ein. In Österreich etwa ist die Erfassung der Persönlichkeitsmerkmale bezüglich der Verkehrsanpassung gesetzlich verankert. Dieser Trend, nicht nur die körperlichen Fähigkeiten, sondern auch die Persönlichkeitseigenschaften verkehrspsychologisch zu untersuchen, weitet sich auch international aus. *Ziele:* Durch die länderübergreifende Nachfrage nach verkehrsbezogenen Persönlichkeitstests verändern sich die Anforderungen an die Items dieser Inventare. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, muss auch die Testentwicklung immer ausgereifter werden. Mit dem IVPE-R wurde ein Fragebogen entwickelt, der diesen Anforderungen gerecht wird. Der Vortrag leitet exemplarisch durch den Testentwicklungsprozess und zeigt auf, wie der bestehende Fragebogen IVPE überarbeitet wurde. *Material/Methode:* Alle Items erhalten einen verkehrsrelevanten Bezug, ebenso wurden regionsabhängige Items ersetzt durch Items, die sich auf internationale Verkehrsregeln und Witterungsbedingungen beziehen. Die Skala Selbstkontrolle wurde durch Items ergänzt und erweitert, welche eine Situation induzieren, in der tatsächlich Selbstkontrolle erforderlich ist. Die Skala Risikovermeidung wurde zur leichteren Interpretation umbenannt. Kritikpunkte wurden aufgegriffen und im Zuge der Internationalisierung der verkehrspsychologischen Diagnostik Anpassungen vorgenommen. Die Itemgenerierung erfolgte durch mehrere Experten. Insgesamt wurden 66 neue Items entwickelt. Die Itemreduktion geschah zuerst inhaltlich. Die Items wurden auf Verständlichkeit, internationalisierte Ausdrücke und Wiedergabe des intendierten Konstrukts geprüft, sodass schließlich 47 neue Items zusätzlich mit allen 48 alten Items in einer ersten Pilotierungsphase vorgegeben wurden. *Ergebnisse:* Die erste Normierungswelle erfolgte anhand von 150 Personen. Im Zuge dessen wurden Itemtrennschärfen berechnet und Items mit einer geringen Trennschärfe, die das intendierte

Konstrukt nur schlecht repräsentierten, ausgeschlossen. Eine konfirmatorische Faktorenanalyse wurde berechnet, um die Skalenzugehörigkeit der Items zu prüfen. Die Antworten für die einzelnen Items, welche im IVPE-R auf einer Analogskala angegeben werden, wurden dichotomisiert. Jede Skala erhielt einen spezifischen, anhand der Schiefe der Verteilung berechneten, Cut-Off-Wert. Durch die Dichotomisierung der Items war es möglich ein logistisches Modell nach Rasch zu berechnen, welches die Untersuchung der Dimensionalität psychologischer Tests ermöglicht. Dadurch konnte die Eindimensionalität aller Items einer Skala bestätigt werden. *Zusammenfassung*: Der Vortrag geht anschaulich auf die Herausforderungen der modernen Testentwicklung unter Beibehaltung relevanter Kriterien und der Internationalisierung von verkehrspsychologischen Fragebögen ein.

Email: schuenemann@schuhfried.at

*Dräger Safety AG & Co. KGaA, Lübeck, Deutschland¹
Psychotherapeutische Praxis, Berlin, Deutschland²*

B. VELTEN¹), R. KOSELLEK²)

Alkohol-Interlocks: Technik – Einsatz – Sinnvolle Ergänzung der ambulanten Psychotherapie

Bereits 1980 kamen die ersten Alkohol-Interlocks zum Einsatz. Das Prinzip dieser Geräte ist bis heute dasselbe geblieben: Gibt der Fahrer eines Fahrzeugs einen positiven Atemtest vor Fahrtbeginn ab, kann er den Motor nicht starten. Nur wenn der Fahrer nüchtern ist, bzw. das Ergebnis der Atemprobe unter dem eingestellten Grenzwert liegt, kann er die Fahrt beginnen. Die Europäische Norm für Alkohol-Interlocks, EN 50436, stellt hohe Anforderungen an die Funktionsweise der Wegfahrsperrern, deren Zusatzgeräte (z. B. Kamera) und die Datensicherheit. Die Geräte erkennen, ob eine Atemprobe von einem Menschen oder durch einen Gegenstand abgegeben wurde. Zudem erkennen sie Manipulations- und Umgehungsversuche. Eine Kamera kann verhindern, dass der Atemtest vom Beifahrersitz abgegeben wird, oder Maßnahmen einleiten, wenn eine Person den Atemtest abgibt, jedoch eine andere Person daraufhin die Fahrt antritt. Die aufgezeichneten Daten sind vor Zugriff und Manipulation durch Dritte geschützt. Daten spielen in der sekundär-präventiven Anwendung eine große Rolle: sie zeigen, ob der Teilnehmer Trinken und Fahren voneinander trennen kann, sich an die Regeln des Programms hält und lassen Rückschlüsse über sein zukünftiges Verhalten nach dem Ausbau des Gerätes zu. Diese Informationen sind in einer begleitenden Intervention oder einer ambulanten Psychotherapie für den Klienten und den psychologischen Psychotherapeuten von großem Nutzen. Konkretes Ziel- oder Fehlverhalten des Klienten kann erkannt und an zugrunde liegenden Fehleinstellungen und schädigenden Gewohnheiten im Alkoholkonsum kann mit psychologischen Methoden gearbeitet werden. Freiwilliger Einsatz im Rahmen einer Therapie: Die Motivation vieler Klienten ist das Behalten der Fahrerlaubnis nach positiver MPU. Es ist ein überzeugendes Argument, die beabsichtigten 0,0 ‰ im Straßenverkehr durch eine entsprechende Kontrolle nachweisen zu können. Andere Klienten kommen mit einer starken Motivation zur Stabilisierung der alkoholfreien Lebensführung zur Psychotherapie. Lernpsychologische Aspekte bauen auf der Nutzung eines BONUS-Systems auf. Jedem erfolgreich absolvierten Initialtest folgt die unmittelbare Startfreigabe für die PKW-Nutzung (positive Verstärkung des Zielverhaltens). Eine Alkoholisierung oberhalb des Grenzwertes sperrt die PKW-Benutzung für eine definierte Zeit. Hier entstehen lernpsychologische Konsequenzen in zwei Richtungen: zum einen wirkt ein Strafreiz. Zum anderen hat der Kraftfahrer genau den PKW zu starten versucht, welcher durch das eingebaute Interlock die aktuell zutreffende Information liefert: Alkohol in der Atemluft! Keine Verkehrsteilnahme als Kraftfahrer! Die Vorteile des Interlock-Einsatzes für die Therapie sind vor dem Hintergrund suchttherapeutischer Erfahrungen zu sehen. Für die Bewältigung normabweichenden Trinkens und insbesondere für das Rückfallmanagement ist die Offenheit gegenüber Bezugspersonen (Therapeuten), von erheblichem Vorteil. Lösungsorientierte Gespräche zu den aufgezeichneten Daten führen auf dem Einverständnis, die Daten zu offenbaren und unterstützen den offeneren Umgang mit dem Alkoholproblem und dessen Lösung im Alltag. Aus den vorliegenden Erfahrungen kann von einem nützlichen Transfer der oben beschriebenen Vorteile des Interlock-Einsatzes auf den Verlauf der ambulanten Psychotherapie gesprochen werden.

Email: bettina.velten@draeger.com

DEKRA Akademie - MPD, Berlin, Deutschland¹
Universität, Institut für Psychologie, Leipzig, Deutschland²

T. LIEMANDT¹), P. SCHARIFI¹), B. KOLLBACH¹), K. RESCHKE²)

Ressourcen in verkehrspsychologischen Interventionen (am Beispiel IFT-Kurs, DEKRA Akademie GmbH) – eine empirische Pilotstudie

Einleitung: Primäres Ziel verkehrspsychologischer Rehabilitationsmaßnahmen, zu denen auch ein Rechtsfolgekurs nach § 70 FeV zählt, ist die Senkung der Wiederauffallenswahrscheinlichkeit des betroffenen Kraftfahrers. Unabhängig von der Legalbewährung sind weitere Effekte der Kursteilnahme zu erwarten, die nachfolgend vorgestellt werden. *Ziele:* Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der Frage, ob das IFT-Programm in der Weiterentwicklung durch die DEKRA Akademie (2003) bei verkehrsauffälligen Menschen gleichzeitig auch die psychische Gesundheit durch Stärkung der protektiven Faktoren und Ressourcen der Teilnehmer unterstützt oder fördert. *Zentrale Konzepte* sind in diesem Zusammenhang „Resilienz“ und „Ressourcen“. *Material und Methoden:* Die Untersuchung gliedert sich in zwei Teile: Zuerst wurde eine Vorstudie durchgeführt, danach erfolgte eine Prä-Poststudie mit einer Experimentalgruppe. Das Erhebungsinstrument umfasst neben der Erfassung biographischer Daten eine umfangreiche Testbatterie. Die Auswertung erfolgt mittels SPSS. *Ergebnisse:* Betrachten wir die Ergebnisse aus früheren Studien (Kollbach, 2013), wird deutlich, dass der IFT-Kurs Einfluss auf die Förderung und Unterstützung der psychischen Gesundheit der Teilnehmer hat, welche durch Änderung und gleichzeitig aktive Beobachtung des eigenen Verhaltens als eine kurze Kurzzeit-Therapie wirken kann. *Zusammenfassung:* Die Ressourcenperspektive in der verkehrspsychologischen Intervention wurde bisher noch nicht konsequent umgesetzt und untersucht. Die vorgestellte Untersuchung liefert Befunde, die eine Förderung von Ressourcen allgemein belegen. Ein IFT-Kurs als eine Form verkehrspsychologischer Intervention ist nicht ausreichend, Persönlichkeitseigenschaften und Lebensorientierung zu verändern. Verkehrspsychologische Interventionen können aber generell Ressourcen signifikant aktivieren und fördern, sie leisten somit einen Beitrag zur allgemeinen Ressourcenaktivierung und Resilienzausbildung.

Literatur

- Antonovsky, A. (1997). Salutogenese. Zur Entmystifizierung der Gesundheit. Deutsche erweiterte Herausgabe von Alexa Franke. Tübingen: dgvt.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (2002). Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Anerkennung von Kursen gemäß § 70 FeV, Verkehrsblatt 2002, Heft 9, S. 324.
- Grawe, K. & Grawe-Gerber, M. (1999). Ressourcenaktivierung – ein primäres Wirkprinzip der Psychotherapie. *Psychotherapeut*, 44, S. 63–73.
- Hartenstein, S. (2010) Empirische Analyse von Zusammenhangsstrukturen verschiedener Resilienz- und Ressourcenvariablen, Universität Leipzig.
- Kalwitzki, K.-P., Höcher, G., Kollbach, B., Schroerswarz, S., Stengl-Herrmann, D., Veltgens, U. & Brieler, P. (2011). Der Beitrag der Kurse nach § 70 FeV zur Verkehrssicherheit. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* (57), 3, S. 142–148.
- Kollbach, B. (2013). Evaluation in der verkehrspsychologischen Rehabilitation. Bonn: Kirschbaum.
- Rudinger, G. (2009). Reevaluation IFT - Endbericht. (erhältlich bei DEKRA Akademie – MPD)
- Rudinger, G., Hilger, N. & Kollbach, B. (2010). Zur Wirksamkeit des § 70 Kurses zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung für alkoholauffällige Kraftfahrer in der Weiterentwicklung durch die DEKRA Akademie GmbH, *Blutalkohol* (47) 5, Suppl. 2, S. 20.

Email: torsten.liemandt@dekra.com

*Leibniz-Institut für Arbeitsforschung an der TU Dortmund, Dortmund, Deutschland¹
Institut für Arbeiten Lernen Altern GmbH, Bochum, Deutschland²*

M. KARTHAUS¹), R. WILLEMSSEN²), S. GETZMANN¹), M. FALKENSTEIN¹)

Einfach- vs. mehrfach-punkteauffällige Senioren: Worin unterscheiden sie sich?

Einleitung: Autofahren ist eine komplexe Tätigkeit, bei der sensorische, motorische und kognitive Funktionen beansprucht werden. Diese Funktionen können mit zunehmendem Alter, durch Erkrankungen und/oder die Einnahme von Medikamenten beeinträchtigt sein, was sich auch auf das Autofahren auswirken kann. Häufig werden solche Beeinträchtigungen durch Verhaltensänderungen und -anpassungen kompensiert, um die für die Lebensqualität so wichtige Mobilität zu erhalten. Nicht immer erfolgt die Kompensation jedoch erfolgreich und es kommt zu Unfällen oder Fehlverhalten im Straßenverkehr, das teilweise im Fahreignungsregister (früher: Verkehrszentralregister) erfasst wird. *Ziele:* Ziel der vorliegenden Studie, die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt wurde, war es, einfach- und mehrfach punkteauffällige ältere Kraftfahrer miteinander zu vergleichen. Es galt zu untersuchen, ob die beiden Gruppen sich hinsichtlich der von ihnen eingesetzten Kompensationsstrategien, ihres Fahrverhaltens oder anderer fahrrelevanter Kompetenzen oder Merkmale (kognitive Funktionen, Persönlichkeitseigenschaften oder Selbstbild) unterscheiden. *Material/Methode:* Hierzu wurden zunächst 199 einfach- und 200 mehrfach-auffällige ältere Autofahrer (72 Jahre und älter) zu den von ihnen eingesetzten Kompensationsstrategien, Fahrgewohnheiten, Persönlichkeitsmerkmalen, Einstellungen zum Autofahren sowie Erkrankungen und Medikamenteneinnahme telefonisch befragt. Darüber hinaus wurde eine Teilstichprobe (N = 96) einer verkehrspsychologischen Testung und einer Fahrverhaltensbeobachtung auf einer anspruchsvollen Teststrecke durch Dortmund unterzogen. *Ergebnisse:* Insgesamt ergaben sich nur wenige Unterschiede zwischen einfach- und mehrfach-auffälligen Senioren. An erster Stelle ist der signifikante Unterschied der jährlichen Fahrleistung zu nennen, die bei den Mehrfach-Auffälligen deutlich höher war als bei den Einfach-Auffälligen. Nur wenige Unterschiede zeigten die beiden Gruppen dagegen in ihrem Kompensationsverhalten und einzelnen kognitiven Funktionen. Allerdings ergab sich ein klarer Unterschied im Selbstbild: Die mehrfach-auffälligen Teilnehmer schätzten ihre eigene Fahrkompetenz signifikant häufiger als „besser als jüngere Fahrer“ ein als die Gruppe der Einfach-Auffälligen. Hinsichtlich des Gesundheitszustandes und in der Fahrverhaltensprobe zeigten die beiden Gruppen jedoch keinerlei Unterschiede. *Zusammenfassung:* Die vorliegende Studie liefert keine Anhaltspunkte dafür, dass mehrfach-auffällige ältere Autofahrer im Vergleich zu gleichaltrigen Einfach-Auffälligen eine geringere Fahrkompetenz, größere kognitive Defizite oder große Unterschiede in Persönlichkeitsmerkmalen oder eingesetzten Kompensationsstrategien aufweisen. Auf der Basis der vorliegenden Ergebnisse sind daher weder verstärkte Kontrollen noch zusätzliche Auflagen für mehrfach-punkteauffällige Senioren zu rechtfertigen. Um die individuelle Fahrkompetenz möglichst lange zu erhalten, empfiehlt es sich jedoch grundsätzlich, ein Bewusstsein für mögliche altersbedingte Veränderungen wichtiger fahrrelevanter Funktionen zu wecken und gegebenenfalls spezifische Trainingsmaßnahmen für ältere Autofahrer zu entwickeln.

Email: karthaus@ifado.de

*Humboldt-Universität zu Berlin, Institut für Psychologie, Lehrstuhl für Kognitive Psychologie,
Berlin, Deutschland*

C. REIMANN, E. VAN DER MEER, W. SCHUBERT

Alkohol im Straßenverkehr – Eine kognitionspsychologische Perspektive

Im Jahr 2014 fanden 13.011 Unfälle mit Personenschaden unter Alkoholeinfluss statt. In § 24a Straßenverkehrs-Gesetz (StVG) wird die 0,5 Promille-Grenze benannt, die eine Ordnungswidrigkeit kennzeichnet, wenn man mit dieser Blutalkoholkonzentration am Straßenverkehr teilnimmt. Ab 1,1 ‰ gilt ein Kraftfahrzeugführer nach § 316 Strafgesetzbuch (StGB) als absolut fahruntüchtig. Dies soll nur ein Indikator für die besondere Gefährdung des Straßenverkehrs durch Alkohol sein, denn Alkohol beeinträchtigt die Leistungen eines Menschen auf vielfältige Weise. So sind nicht nur primär körperliche Funktionen wie das Sehen oder das Gleichgewicht

durch akute Alkoholintoxikation beeinflusst, sondern auch verschiedenste psychofunktionale Bereiche (Aufmerksamkeit, Reaktionsgeschwindigkeit, Wahrnehmung etc.). Dieser Beitrag widmet sich daher der Frage, wie in einem experimentellen Setting untersucht werden kann, wie sich eine akute Alkoholintoxikation sowohl auf das Arbeitsgedächtnis als auch auf Aufmerksamkeitsprozesse auswirkt. Dazu erfolgt die Darstellung des kognitionspsychologischen Hintergrundes sowie des daraus folgenden Versuchsaufbaus. Im Versuch wurden 51 Versuchspersonen nach dem Ausfüllen eines Online-Fragebogens hinsichtlich ihrer Leistungen in zwei Tests zum Arbeitsgedächtnis (OSPAN und SSPAN) sowie einer Aufgabe zur Gefahrenerkennung bei dynamischen Verkehrsszenen untersucht. Während des Betrachtens der Verkehrsszenen wurden die Augenbewegungen mittels Eye-Tracker aufgezeichnet. Verglichen werden die Ergebnisse der Probanden im nüchternen und alkoholisierten Zustand, wobei zusätzlich zwei Dosisabstufungen (0,5 Promille und 1,1 Promille) unterschieden werden. Im Anschluss werden Resultate zur Stichprobenbeschreibung dargestellt und erste Auswertungsergebnisse diskutiert.

Email: Caroline.Reimann@dekra.com

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, Österreich

S. ULRICH, K. ROSINO, S. WAID, K. FEST, A. ASCHENBRENNER

„Humanisierung der Technik“ am Weg zum Automatisierten Fahren – Studie zu Meinung, Akzeptanz, Sorgen und Ängsten

Einleitung & Ziele: Die technischen Funktionen im Automobilssektor entwickeln sich schneller weiter als deren Handhabung Vertrauen gewinnt, die Funktionalitäten werden bei gleichbleibender menschlicher Sinneskapazität immer komplexer. Das KFV sieht seine Verantwortung darin, diese Weiterentwicklung der Mobilität in Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu begleiten, um zu gewährleisten, dass bei fortschreitender Automatisierung die Sorgen und Ängste der Menschen berücksichtigt und die Verkehrssicherheit mittels transparenter, standardisierter Kennzahlen und Verfahren umfangreich geprüft wird. *Material/Methoden:* In einer repräsentativen Studie für die österreichische Bevölkerung ($n = 1.000$) wurden Wissensstand sowie Sorgen, Ängste, Wünsche, Erfahrungen und deren Hintergründe anhand einer Online-Befragung erhoben und in Folge analysiert. Diese Studie ist die erste ihrer Art in Österreich. Vergleichbare Studien wurden bereits in anderen europäischen Ländern und den USA durchgeführt. Die finalen Interpretationen der österreichischen Studie beinhalten Gegenüberstellungen zu den anderen internationalen Studien und liefern länderübergreifende Ergebnisse. *Ergebnisse:* Akzeptanz und Vertrauen in neue Technologien. Das Thema Automatisiertes Fahren findet zwar immer stärkere Verbreitung, in der Öffentlichkeit herrscht aber noch ein hoher Informationsbedarf. Um Sorgen und Vorbehalten zu begegnen und in Hinblick auf Verkehrssicherheit ein erfolgreiches Fortschreiten der Technologisierung zu gewährleisten, muss der Mensch als Nutzer und Teil des Systems mitgenommen und durch Informationen Verständnis, Akzeptanz und Vertrauen geschaffen werden. Erhöhung der Verkehrssicherheit im Mischverkehr. Der Hauptwunsch der Bevölkerung liegt in Zusammenhang mit Automatisiertem Fahren eindeutig in der Erhöhung von Verkehrssicherheit. Besondere Bedenken bestehen gegenüber Mischverkehrssituationen mit automatisierten Fahrzeugen, da erwartet wird, dass die fehlende Kommunikationsmöglichkeit zu konventionellen Fahrzeugen zu Problemen führen würde.

Einsatz von Fahrerassistenzsystemen

- Nur wenige besitzen bereits jetzt ein Auto, das mit automatisierten Funktionen ausgestattet ist
- Bei rund einem Viertel hat eine automatische Funktion bereits einen Unfall verhindert
- Oft gibt es dennoch Schwierigkeiten in der Nutzung bzw. mangelndes Vertrauen in die Systeme
- Trotz geringer Marktdurchdringung wäre die Anzahl der Unfälle in Österreich ohne Sicherheitsassistenzsysteme höher als sie tatsächlich ist (siehe Grafik).

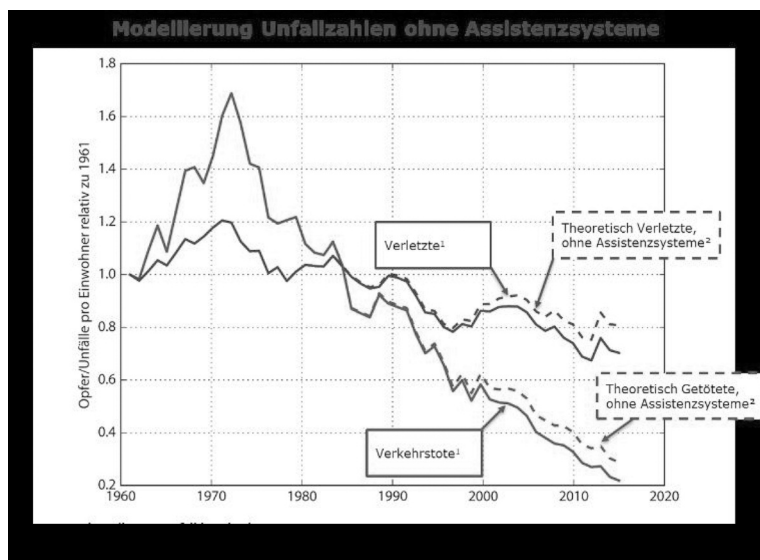


Abb. 1

Einstellung zu Testregionen/Teststrecken im öffentlichen Straßennetz. In Österreich soll noch in diesem Jahr eine Teststrecke für Automatisierte Fahrzeuge eröffnet werden. Die Tendenz der Bevölkerung ist klar pro Teststrecke, da angenommen wird, dass nur durch umfangreiche reale Tests unterschiedlichste und unerwartete Verkehrssituationen erlernt und gemeistert werden können. Bedenken gibt es jedoch dabei Teststrecken im Mischverkehr mit dem eigenen PKW mitzubeneützen. *Zusammenfassung:* Die Ergebnisse der Studie bringen nicht nur Einblicke zu Akzeptanz, Sorgen und Wünschen, sondern ermöglichen auch detaillierte Rückschlüsse auf die Hintergründe der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen. Diese Informationen können direkt in Maßnahmen rund um die weitere Entwicklung automatisierter Fahrzeuge eingebunden werden.

Email: sandra.ulrich@kfV.at

Institut für Rechtsmedizin, Forensische Toxikologie, Freiburg, Deutschland¹⁾
 Labor Lademannbogen, Therapeutisches Drug Monitoring und Toxikologie, Hamburg, Deutschland²⁾

F. FRANZ¹⁾, H. ERTL²⁾, V. AUWÄRTER¹⁾

Nachweis synthetischer Cannabinoide in Urinproben mittels Immunoassays versus LC-MS/MS – eine Überprüfung der diagnostischen Aussagekraft

Einleitung: Die synthetischen Cannabinoide (SC) stellen eine der bedeutendsten Klassen der Designerdrogen dar. Als vermeintlich legale Alternative zu Cannabis gewinnt diese Substanzklasse auch bei Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Fahren unter Drogeneinfluss und in der Fahreignungsdiagnostik an Bedeutung. Um dem Bedarf an kostengünstigen Nachweismethoden nachzukommen wurden in den letzten Jahren vermehrt immunochemische Verfahren zur Detektion von Metaboliten SC entwickelt. Allerdings stellen die chemisch-strukturelle Vielfalt dieser Stoffklasse und die hohe Dynamik, mit der ständig neue Stoffe auftauchen, für einen zuverlässigen Nachweis hohe Anforderungen an die verwendeten Antikörper. *Ziele:* Um die Eignung dieser Immunoassays (IAs) für den Nachweis stärker verbreiteter SC im Sinne eines Konsumbeweises oder einer Abstinenzkontrolle zu betrachten wurden zwei kommerziell erhältliche Kits getestet. *Material/Methode:* Im Zeitraum von Januar bis Juni 2015 wurden authentische Urinproben aus Abstinenzkontrolluntersuchungen auf SC

gesammelt. Alle Proben wurden mit einer qualitativen LC-ESI-MS/MS-Methode analysiert, welche die Hauptmetaboliten von 45 SC erfasst und die aktuell verbreiteten Stoffe weitestgehend abdeckt. Aus diesem Kollektiv wurden konsekutiv 100 negative und 100 konsekutive Proben, die positive auf Metaboliten eines einzigen SC getestet wurden, in die Studie eingeschlossen. Die Proben wurden verblindet und anschließend mittels zweier IAs („Synthetic Cannabinoids-1“-Kit und „Synthetic Cannabinoids-2“-Kit, Immunalysis, Pomona, CA, USA) analysiert. **Ergebnisse:** Bei der Verwendung der vom Hersteller empfohlenen Cutt-Offs ergaben sich für die kombinierte Analyse mit beiden IAs eine Sensitivität von 2 % und eine Genauigkeit von 51 %. Die mittels des JWH-018-Kits „Synthetic Cannabinoids-1“ positiv getesteten Proben enthielten Metaboliten des SC THJ-018 (bestätigt durch LC-MS/MS). Dies lässt sich durch die große chemisch-strukturelle Ähnlichkeit zwischen JWH-018 und THJ-018 erklären. Urinproben, die nur Metaboliten der Substanzen 5F-PB-22, AB-CHMINACA, AB-FUBINACA, ADB-CHMINACA, AM-2201 oder MDMB-CHMICA enthielten, wurden durch keinen der beiden IAs positiv getestet. Diese Ergebnisse deuten auf eine unzureichende Kreuzreaktivität der Antikörper bezüglich Cannabimimetica der „neueren Generationen“ und/oder zu geringe Sensitivität der IAs hin. Eine Halbierung der IA Cutt-Offs führte zu einer Sensitivität von 7 %, erhöhte jedoch nicht die diagnostische Aussagekraft der Tests. **Zusammenfassung:** In Anbetracht der vorliegenden Studienergebnisse muss von der Verwendung der evaluierten immunchemischen Schnelltest abgeraten werden, da die Analyseergebnisse keine zuverlässige Beurteilung hinsichtlich eines Konsumbeweises bzw. Abstinenzbelegs ermöglichen. Es ist zu erwarten, dass ähnliche Produkte anderer Anbieter eine vergleichbar schwache diagnostische Aussagekraft aufweisen.

Email: florian.franz@uniklinik-freiburg.de

Institut für Rechtsmedizin, Forensische Toxikologie, Freiburg, Deutschland¹)
Institut für Rechtsmedizin, Forensische Toxikologie, Erlangen, Deutschland²)

F. FRANZ¹), K. MÜLLER²), H. JECHLE¹), V. ANGERER¹), B. MOOSMANN¹), B. SCHWARZE²),
V. AUWÄRTER¹)

Konsum synthetischer Cannabinoide in Cannabis-Abstinenzkontrollprogrammen

Einleitung: Synthetische Cannabinoide werden häufig als legale Alternative zu Cannabis angesehen und haben sich seit einigen Jahren fest auf dem Drogenmarkt etabliert. Ein weiteres häufig genanntes Konsummotiv ist die Annahme, dass diese Substanzen in Standard-Drogentests nicht detektiert werden. Diese Annahme trifft insofern häufig zu, als in Abstinenzkontrollprogrammen im Rahmen von gerichtlichen Auflagen oder der Fahreignungsdiagnostik in den meisten Fällen keine Analyse auf synthetische Cannabinoide veranlasst wird. Bislang gibt es allerdings kaum verlässliche Daten zur Größe des Anteils der Teilnehmer an Abstinenzkontrollprogrammen, der sich auf den Konsum dieser „Legal Highs“ einlässt und damit versucht, die Abstinenzkontrolle zu unterlaufen. **Ziele:** Ziel der durchgeführten Studie war es, die Prävalenz des Konsums synthetischer Cannabinoide innerhalb eines Kollektivs, das auf Cannabis-Abstinenz kontrolliert wurde, zu ermitteln. **Material/Methode:** Im Zeitraum von Januar bis November 2015 wurden 852 anonymisierte Abstinenzkontroll-Proben aus zwei deutschen Bundesländern gesammelt. 294 Urinproben stammten aus dem Freistaat Bayern, die Übrigen 558 aus Baden-Württemberg. Alle Proben wurden routinemäßig auf Cannabis getestet, nicht jedoch auch synthetische Cannabinoide. Zum Screening auf synthetische Cannabinoide wurde eine qualitative LC-ESI-MS/MS Methode verwendet, welche die Hauptmetaboliten von 57 synthetischen Cannabinoide erfasst und alle derzeit relevanten Stoffe abdeckt. **Ergebnisse:** In 56 der Urinproben konnte eine Aufnahme synthetischer Cannabinoide nachgewiesen werden (Gesamt-Prävalenz von 6,6 %). Insgesamt wurden Metaboliten von mindestens 13 verschiedenen Substanzen nachgewiesen. Die am häufigsten vertretenen Cannabimimetica waren MDMB-CHMICA (in 55 % der positiv getesteten Urinproben), AB-FUBINACA bzw. FUB-AMB (34 %) und AB-CHMINACA (21 %). In 46 % der positiven Fälle wurden Metaboliten eines einzigen synthetischen Cannabinoids nachgewiesen, in 23 % waren es Metaboliten von zwei Substanzen, in 22 % waren es drei oder mehr (bis zu fünf) Substanzen. In dem Kollektiv aus Bayern zeigte sich mit 11 % eine merklich höhere Positivrate als in dem Kollektiv aus Baden-Württemberg von 4,3 %. **Zusammenfassung:** Die Studiendaten machen deutlich, dass unter dem Druck einer Cannabis-Abstinenzkontrolle ein nicht zu vernachlässigender Anteil der Probanden auf den Konsum synthetischer Cannabinoide umsteigt. Da diese Substanzen wesentlich gefährlicher sind als Cannabis sollte bei einem sinnvol-

len Drogenscreening-Programm zwingend auch auf synthetische Cannabinoide untersucht werden. Aufgrund der fortlaufenden struktur-chemischen Veränderungen der Wirkstoffe können immunchemische Nachweisverfahren nicht zielführend sein, sodass ständig aktualisierte LC-MS-Methoden vorzuziehen sind.

Email: florian.franz@uniklinik-freiburg.de

Universitätszentrum für Rechtsmedizin, Lausanne-Genf, Schweiz

F. SPORKERT, M. AUGSBURGER, C. WIDMER, R. SELZ, B. FAVRAT

Verlässlichkeit von Ethylglucuronid-Bestimmungen im Haar im Rahmen der Fahreignungsabklärung

Einführung: Ethylglucuronid (EtG) im Haar ist als Biomarker für die Fahreignungsabklärung weit verbreitet. Dabei werden Entscheidungsgrenzen für die Beurteilung der Trinkgewohnheiten angewendet. Ein 30 pg EtG/mg Haar Cutoff wird als geeignet angesehen, zwischen einer durchschnittlichen wöchentlichen Ethanol-Aufnahme von mehr oder weniger als 420 g zu unterscheiden. Da diese Grenze im Allgemeinen mit rechtlichen oder administrativen Konsequenzen verbunden ist, wird eine verlässliche EtG-Bestimmung erwartet. *Ziel:* Um die Zuverlässigkeit der EtG Messung in der Routine beurteilen zu können, wurden alle Haarproben, welche in einer ersten Bestimmung EtG-Konzentration zwischen 30 und 70 pg/mg aufwiesen, einer Bestätigungsanalyse unterworfen. *Methode:* Wenn verfügbar, wurde das entsprechende Segment einer unabhängigen zweiten Haarsträhne für die Bestätigung gewählt. Die Segmentlänge wurde initial gemäß Kundenauftrag oder Anamnese gewählt. 30 mg des geschnittenen Haarsegments wurden in einer Kugelmühle pulverisiert und anschließend mit Wasser extrahiert. Der gereinigte und konzentrierte Extrakt wurde dann mittels LC-MS/MS Messung auf EtG analysiert. Zwei handelsübliche Haarreferenzmaterialien werden jeweils für die interne Qualitätskontrolle eingesetzt. *Ergebnisse:* 62 von 491 Haarproben der Lausanner Verkehrsmedizin im Zeitraum September 2015 bis März 2016 wurden erneut auf EtG analysiert. Eine Bestätigung der Klassifizierung nach SOHT- und SGRM-Richtlinien wurde in 57 von 62 Fällen (92 %) erhalten. Die durchschnittliche Abweichung von der ersten Messung betrug ± 30 % (Bereich 0 % bis 67 %). Im Vergleich dazu lagen die Variationskoeffizienten von vier zwischen 2014 und 2016 verwendeten internen Qualitätskontrollen im Bereich von 18 bis 25 %. Ringversuche durch die SOHT ergaben im Durchschnitt Variationskoeffizienten zwischen 25–35 % für die Jahre 2011–2015. Der Grund für die geringere Reproduzierbarkeit im Vergleich zu internen Qualitätskontrollen ist sicherlich die Probeninhomogenität aufgrund der Verwendung eines unabhängigen zweiten Haarstrangs. *Zusammenfassung:* Die Haaranalyse ist aufgrund von Inhomogenität der Haare verschiedener Entnahmestellen größeren Variationen unterworfen als die Analyse flüssiger Matrices, während die Messunsicherheit homogener Haarproben mit den biologischen Flüssigkeiten vergleichbar ist. Auch wenn der 30 pg/mg Cutoff bereits einen analytischen Fehler von etwa 25 % impliziert, kann eine falsche Klassifizierung des Alkoholkonsums nicht ausgeschlossen werden. Bestätigungsanalysen sollten daher im Zweifelsfall in Betracht gezogen werden.

Email: frank.sporkert@chuv.ch

*Institut für Rechtsmedizin der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main¹
Direktor: Prof. Dr. Marcel A. Verhoff
Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Freiburg²
Direktor: Prof. Dr. Drs. h.c. Stefan Pollak
Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach³
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin, Universitätsklinikum Heidelberg⁴
Ärztliche Direktorin: Prof. Dr. Kathrin Yen*

STEFAN TÖNNES¹), VOLKER AUWÄRTER²), ANJA KNOCHÉ³), GISELA SKOPP⁴)

Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum

Scientific evaluation on the ability to separate driving from cannabis consumption on the basis of tetrahydrocannabinol (THC) concentrations in blood serum

Einleitung

Die Grenzwertkommission hat in der Zeitschrift Blutalkohol [1] eine Empfehlung veröffentlicht, nach welcher im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ab einer Konzentration von 3,0 ng Tetrahydrocannabinol (THC) pro ml Blutserum (inkl. Messfehler) von fehlender Trennung zwischen Cannabiskonsum und Fahren auszugehen sei. Hintergrund dieser Empfehlung war ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts [6], in dem davon ausgegangen wurde, dass ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml Serum eine zur Annahme fehlender Fahreignung führende Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht auszuschließen sei. Dieses erfolgte nach sachverständiger Beratung in der Vorinstanz vor allem auf der Grundlage einer rechtlichen Würdigung des Sachverhalts; der naturwissenschaftliche Erkenntnisstand wurde revisionsrechtlich nicht überprüft.

Im Folgenden sollen der derzeitige Stand der medizinisch-toxikologischen Erkenntnisse dargestellt und die Empfehlung der Grenzwertkommission aus wissenschaftlicher Sicht begründet werden. Das Hauptaugenmerk liegt hierbei auf der Dauer von Cannabiswirkungen und der Möglichkeit, diese mit THC-Konzentrationen zu korrelieren.

Regelungen der FeV bezüglich Cannabiskonsum

Ein Inhaber einer Fahrerlaubnis erweist sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wenn Erkrankungen oder Mängel nach Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV vorliegen. Bei eindeutigem Vorliegen solcher hat die Behörde die Fahrerlaubnis ohne weitere Prüfung zu entziehen. Wenn jedoch Tatsachen nur den Verdacht des Vorliegens einer Erkrankung oder eines Mangels begründen, hat die Fahrerlaubnisbehörde diesen durch eine ärztliche Untersuchung (§ 11 [2] FeV) zu überprüfen. Nach § 14 (1) Satz 3 FeV kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden, wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen.

Gemäß Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV ist bei regelmäßigen Cannabiskonsumenten keine Fahreignung gegeben; nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV kann die Fahreignung bei gelegentlichem Cannabiskonsum aber unter bestimmten Bedingungen bejaht werden, wobei der Beurteilung der Bereitschaft zur Trennung von Konsum und Fahren die wesentliche Bedeutung zukommt. Wird es in einem konkreten Fall als erwiesen angesehen, dass Konsum und Fahren nicht ausreichend getrennt wurden, kann der Führerschein auch bei gelegentlichem Cannabiskonsum ohne weitere ärztliche oder medizinisch-psychologische Untersuchung entzogen werden. Wissenschaftlich definierte Kriterien zur sicheren Unterscheidung zwischen einem gelegentlichen oder regelmäßigen Cannabiskonsum einerseits oder zum Nachweis einer mangelhaften Trennung andererseits, existieren derzeit nicht. Eine Umfrage unter den Bundesländern hat ergeben, dass unterschiedliche Kriterien für die Feststellung mangelhafter Trennung und dem Entzug der Fahrerlaubnis ohne weitere Prüfung angewendet werden. Aus diesem Grund hatte die Grenzwertkommission eine wissenschaftlich begründete Empfehlung veröffentlicht [1].

Trennungsvermögen und -bereitschaft

In der fehlenden Trennung zwischen Cannabiskonsum und Führen eines Kraftfahrzeugs liegt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein die Fahreignung ausschließender charakterlich-sittlicher Mangel vor, der darin besteht, dass der Fahrerlaubnisinhaber trotz einer im Einzelfall anzunehmenden oder jedenfalls nicht ausschließbaren, durch Drogenkonsum bedingten Fahruntüchtigkeit nicht bereit ist, vom Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr abzusehen. Als Maßstab für ein ausreichendes Trennungsvermögen bei gelegentlichem Konsum wird in der Urteilsbegründung [6] angenommen, dass erst dann wieder ein Kraftfahrzeug geführt werden darf, wenn eine Beeinträchtigung verkehrsrelevanter Eigenschaften durch die Einnahme von Cannabis unter keinen Umständen mehr eintreten könne. Von fehlender Fahreignung könne ausgegangen werden, wenn ein Konsument, der typischerweise weder die eingenommene Dosis noch den Wirkstoffabbau und Wirkungsverlauf kenne, eine Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit in Kauf genommen habe.

In diesem Kontext wird häufig der Begriff „Trennungsvermögen“ benutzt, der im wörtlichen Sinne eine Fähigkeit beschreibt. Tatsächlich liegt dem Fahren in zeitlicher Nähe zum Cannabiskonsum aber in erster Linie eine mangelnde Bereitschaft zugrunde, auf das Fahren zu verzichten. Daher beschreibt der Begriff „Trennungsbereitschaft“ den Kern des Problems besser.

Dauer von Cannabiswirkungen

Zur Dauer von Cannabis-Wirkungen finden sich in der wissenschaftlichen Literatur nur wenige konkrete Feststellungen. Als international akzeptierter wissenschaftlicher Erkenntnisstand kann gelten, dass in Leistungstests nachweisbare Beeinträchtigungen dosisabhängig und in den ersten zwei Stunden nach dem Konsum besonders ausgeprägt sind sowie in den nachfolgenden Stunden stark nachlassen [3, 7, 16]. Teilleistungen können noch 6–8 Stunden nach Konsum beeinträchtigt sein [11], insbesondere bei hoher Cannabisdosierung [18]. Darüber hinaus wird es für möglich gehalten, dass Effekte in Flugsimulatorstudien bis zu 24 Stunden nach Konsum festgestellt werden können [7, 14].

Bei chronischen Konsumenten können Effekte im Sinne eines Entzugssyndroms (in ICD-10 als F12.3 codiert, „Psychische und Verhaltensstörungen durch Cannabinoide: Ent-

zugssyndrom“) einige Tage nach Beginn der Abstinenz nachgewiesen werden [4], die in ihrer Ausprägung und Intensität einem Nikotinentzug vergleichbar seien.

Verlauf der Konzentrationen von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum nach Cannabiskonsum

Das Bundesverwaltungsgericht ging in seiner Entscheidung von der Annahme aus, bei gelegentlichem Konsummuster sei THC nur 4–6 Stunden nach dem letzten Konsum im Serum nachweisbar. Dieses entspricht nicht dem derzeitigen wissenschaftlichen Kenntnisstand. Die jetzt etablierten modernen Analyseverfahren sind so empfindlich, dass THC im Spurenbereich sehr viel länger im Serum nachgewiesen werden kann. Bereits 2004 war es für eine Gleichbehandlung von Betroffenen erforderlich, einen Grenzwert festzulegen, der es im Sinne der Prävention und Gefahrenabwehr im Einzelfall noch als möglich erscheinen lässt, dass eine Beeinflussung zum Vorfallszeitpunkt noch vorgelegen hat. Dieses erfolgte durch die Entscheidung im Urteil des Bundesverfassungsgerichts [5], erst ab einem Wert von 1 ng/ml die Erfüllung eines Tatbestands nach § 24a (2) StVG in Betracht zu ziehen.

In der Regel lässt sich der zeitliche Abstand zum Konsumzeitpunkt in der Praxis nicht ermitteln. Bei einer anzunehmenden Wirkdauer von ca. 6 Stunden zeigte sich in einer Auswertung kontrollierter Studien [21], dass bereits 6 Stunden nach Konsum einer nach allgemeiner Praxiserfahrung realistischen Konsumeinheit von Cannabis (35 mg THC/70 kg Körpergewicht) die THC-Konzentration bei mehr als der Hälfte der 29 Probanden deutlich unter 1,0 ng/ml lag, 95 % der Werte lagen unter 1,5 ng/ml. Aus einer an zahlreichen Studienergebnissen überprüften Regressionsformel [10] ergibt sich, dass eine Konzentration von 0,5 ng/ml einem Konsumzeitpunkt vor maximal 17,5 Stunden (oberes 95 %-Konfidenzintervall) entspricht. Somit ist aus wissenschaftlicher Sicht eine Konzentration von 1,0 ng THC pro ml Serum (ausgehend von 0,5 ng THC/ml Serum inklusive eines Zuschlages von 100 % für die Messunsicherheit) als Grenzwert zu begründen, ab dem eine Cannabisbeeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden kann.

Bezüglich der Trennungsbereitschaft lässt es sich daher auch aus wissenschaftlicher Sicht begründen, dass ab einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml Serum bei seltenem oder gelegentlichem Cannabiskonsum (im Bereich von 1 x pro Woche oder seltener) eine mangelhafte Trennung zwischen Konsum und Fahren in einem konkreten Fall als erwiesen angenommen werden kann.

In den letzten Jahren wurden mehrere Studien zu THC-Konzentrationsverläufen bei Probanden, die zuvor regelmäßig Cannabis konsumiert hatten, veröffentlicht (18 Probanden mit überwiegend täglichem Konsum [12], 30 Probanden mit überwiegend täglichem Konsum [2] 16 Personen mit täglichem Konsum [20]). Diese zeigen, dass eine THC-Konzentration von 1,0 ng/ml im Blutserum noch einige Tage, möglicherweise auch mehr als 2 Wochen [2], nach dem letzten Konsum feststellbar sein kann (z. B. im Median 1,1 ng/ml THC und 9,3 ng/ml THC-Carbonsäure 7 Tage nach dem letzten Konsum [12]). Dieses wird darauf zurückgeführt, dass sich der Wirkstoff THC bei wiederholtem Konsum im Körper anreichert. Entsprechend dem Konzentrationsgefälle wird auch in Phasen der Abstinenz THC an das Blut abgegeben, was zu messbaren Konzentrationen führt. In allen Studien wird das von den Teilnehmern selbst angegebene Konsumverhalten berichtet; eine sichere Abschätzung, ab welcher Konsumhäufigkeit dieses Phänomen relevant wird, ist derzeit nicht möglich. Da auch in der FeV die Konsumfrequenz mit „regelmäßig“ und „ge-

gelegentlich“ nur unzureichend definiert ist, kommt es in Betracht, dass eine als nur gelegentlich konsumierend einzustufende Person noch THC-Konzentrationen von 1,0 ng/ml oder mehr aufweist, obwohl der letzte Konsum bereits 24 Stunden oder länger zurücklag.

Korrelation von Cannabiswirkungen mit THC-Konzentrationen

Es ist allgemeiner wissenschaftlicher Konsens, dass es nur eine sehr grobe Korrelation zwischen Cannabiswirkungen und Konzentrationen von THC im Blutserum gibt [9]. Ein erhöhtes Unfallrisiko findet sich bei THC-Serumkonzentrationen ab 4 ng/ml [8, 13, 15, 17]. In der sog. Maastricht-Studie [19], auf die im Rahmen der Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts mehrfach verwiesen wurde [6], wurde die Korrelation von Leistungsdefiziten mit Wirkstoffkonzentrationen von THC im Serum untersucht. Entgegen der Annahme in der Begründung des Bundesverwaltungsgerichtsurteils konnte in dieser Studie jedoch kein Beweis erbracht werden, dass unter 2 ng THC/ml Serum Leistungsbeeinträchtigungen vorlagen. Erst zwischen 2 und 5 ng THC/ml Serum zeigte sich in einem der Tests (Critical Tracking Task: Trackingaufgabe, welche vom Nutzer die Stabilisierung eines dynamischen, instabilen Elementes auf einem Bildschirm fordert) eine signifikante Leistungsverschlechterung, in allen weiteren Tests erst zwischen 5 und 10 ng THC/ml Serum [19].

Schlussfolgerungen

Cannabiskonsumenten sind als fahruneignet anzusehen, wenn regelmäßig konsumiert oder mangelhaft zwischen Fahren und Cannabiskonsum getrennt wird. Kann eine der beiden Konditionen als erwiesen angesehen werden, kann die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis sofort entziehen. In allen anderen Fällen können die Zweifel an der Fahr-eignung durch eine ärztliche oder medizinisch-psychologische Untersuchung geklärt werden. Die Verfasser halten es angesichts dieser milderer Möglichkeiten als Alternative für geboten, an den Nachweis der Fahruneignetheit infolge Cannabiskonsums alleine auf der Grundlage einer THC-Blutserumkonzentration den Anspruch zu stellen, dass ein Grenzwert die Fahruneignetheit jenseits vernünftiger Zweifel beweist.

Wissenschaftlicher Konsens ist, dass Cannabiswirkungen höchstens 24 Stunden nach dem Konsum anhalten, für länger anhaltende Wirkungen gibt es derzeit keine wissenschaftlichen Belege. Daher erfüllt eine Wartezeit von 24 Stunden den im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts angelegten Sicherheitsmaßstab, dass eine Beeinträchtigung verkehrsrelevanter Eigenschaften durch Cannabis dann unter keinen Umständen mehr zu erwarten ist.

Eine THC-Konzentration ab 1,0 ng/ml, gemessen in Serum oder Plasma, korreliert bei seltenem oder gelegentlichem Konsum zeitlich mit der Möglichkeit des Fortbestehens einer Wirkung, womit eine mangelhafte Wartezeit nach dem Konsum anzunehmen wäre. Bei noch als gelegentlich einzustufender Konsumhäufigkeit ist es jedoch möglich, Konzentrationen oberhalb von 1,0 ng THC/ml Serum auch mehr als 24 Stunden nach dem letzten Konsum nachzuweisen, sodass eine mangelhafte Trennung von Konsum und Fahren dann nicht ohne Weiteres als erwiesen angesehen werden kann.

Der von der Grenzwertkommission vorgeschlagene Grenzwert von 3,0 ng THC/ml Serum berücksichtigt, dass einerseits verkehrsrelevante Cannabiswirkungen nach Studienlage erst ab 2,0 ng/ml feststellbar sind, und andererseits Konzentrationen oberhalb dessen bei einem länger als 24 Stunden zurückliegendem Konsum nur durch eine erheb-

liche Anreicherung nach regelmäßigem Cannabiskonsum erklärt werden können. Da die Anwendung eines solchen Grenzwerts schwerwiegende Konsequenzen nach sich zieht, ist in dem Grenzwert ein Sicherheitszuschlag von 1,0 ng THC/ml Serum enthalten, der die Messunsicherheit berücksichtigt. Somit kann eine THC-Konzentration ab 3,0 ng THC/ml Serum als Nachweis einer durch Cannabiskonsum begründeten Fahruneignetheit empfohlen werden, da dann entweder keine Trennungsbereitschaft oder ein regelmäßiger Cannabiskonsum vorlag.

Allerdings können die in vielen Fällen vorliegenden niedrigeren THC-Konzentrationen zwischen 1,0 und 3,0 ng THC/ml Serum Zweifel an der Fahreignung rechtfertigen, da eine mangelnde Trennungsbereitschaft bereits bei solchen Werten in Betracht kommt. Für alle derartigen Fälle sieht die FeV nach § 14 (1) Satz 3 eine medizinisch-psychologische Untersuchung vor.

Zusammenfassung

Ab einer Konzentration des Cannabiswirkstoffes Tetrahydrocannabinol (THC) von 1,0 ng/ml im Blutserum kann das Vorliegen verkehrsmedizinisch relevanter Leistungsdefizite nicht ausgeschlossen werden; daher gilt ab diesem Wert der objektive Tatbestand des § 24a (2) StVG als erfüllt. In Abhängigkeit von der Konsumfrequenz kann es aber sein, dass eine derartige Konzentration auf einen Konsum zurückgeht, der mehr als 24 Stunden vor der Fahrt stattgefunden hat. Da in diesem Fall sicher keine relevante Cannabiswirkung mehr vorliegt, sind THC-Konzentrationen, die nur wenig oberhalb von 1,0 ng/ml im Blutserum liegen, nicht als Beweis für eine mangelnde Trennung von Konsum und Fahren anzusehen, und ein Direktentzug der Fahrerlaubnis erscheint nicht ohne Weiteres gerechtfertigt. Die Grenzwertkommission hat vorgeschlagen, erst ab einer Blutserumkonzentration an THC von 3,0 ng/ml regelmäßig davon auszugehen, dass Konsum und Fahren nicht ausreichend getrennt wurden, was die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bedingt. Bei THC-Konzentrationen zwischen 1,0 und 3,0 ng/ml sollte die Fahreignung durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung überprüft werden.

Schlüsselwörter

Cannabis – Fahreignung – Trennungsvermögen – Fahrerlaubnis – Direktentzug

Summary

The presence of traffic related performance deficits cannot be excluded at a serum concentration from 1.0 ng/ml of tetrahydrocannabinol (THC), the active ingredient of cannabis. A concentration at this lower limit or above fulfils the conditions of § 24a (2) of the German Road Traffic Act. Depending on the pattern of cannabis use, concentrations above this threshold may occur after a consumption dating back more than 24 hours before driving. Representing a sufficient time span of abstinence in this respect, THC concentrations slightly above 1.0 ng/ml will not justify a direct license withdrawal without further evidence. The German Expert Panel on Drink and Drug Driving Limits has proposed a concentration limit of 3.0 ng THC/ml serum for the assessment of an inadequate differentiation of consumption from driving. At concentrations between 1.0 and 3.0 ng/ml, a medical and psychological examination should be carried out for the assessment of the fitness to drive.

Keywords

Cannabis – fitness to drive – differentiation of current use from driving – driver's license – license withdrawal

Literatur

- [1] Auwärter V, Daldrup T, Graw M, Jachau K, Käferstein H, Knoche A, Mußhoff F, Skopp G, Thierauf-Emberger A, Tönnies S (2015) Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren. *Blutalkohol* 52: 322–323

- [2] Bergamaschi M M, Karschner E L, Goodwin R S, Scheidweiler K B, Hirvonen J, Queiroz R H C, Huestis M A (2013) Impact of prolonged cannabinoid excretion in chronic daily cannabis smokers' blood on per se drugged driving laws. *Clin. Chem.* 59: 519–526
- [3] Berghaus G, Schultz E, Szegedi A (1998) Cannabis und Fahrtüchtigkeit. Ergebnisse der experimentellen Forschung. In: Berghaus G, Krüger H P (Hrsg.) Cannabis im Straßenverkehr. Gustav Fisher Verlag, Stuttgart, S. 73–97
- [4] Budney A J, Hughes J R, Moore B A, Novy P L (2001) Marijuana abstinence effects in marijuana smokers maintained in their home environment. *Arch. Gen. Psychiatry* 58: 917–924
- [5] Bundesverfassungsgericht, 1 BvR 2652/03 vom 21.12.2004. BA 2005, 156
- [6] Bundesverwaltungsgericht, 3 C 3.13 vom 23.10.2014. BA 2015, 151
- [7] Couper F J, Logan B K (2014) Drugs and Human Performance Fact Sheets. Report No. DOT HS 809 725. Department of Transportation (US), National Highway Traffic Safety Administration, Washington
- [8] Drummer O H, Gerostamoulos J, Batziris H, Chu M, Caplehorn J, Robertson M D, Swann P (2004) The involvement of drugs in drivers of motor vehicles killed in Australian road traffic crashes. *Accid. Anal. Prev.* 36: 239–248
- [9] Hartman R L, Huestis M A (2013) Cannabis effects on driving skills. *Clin. Chem.* 59: 478–492
- [10] Huestis M A, Barnes A, Smith M L (2005) Estimating the time of last cannabis use from plasma delta9-tetrahydrocannabinol and 11-nor-9-carboxy-delta9-tetrahydrocannabinol concentrations. *Clin. Chem.* 51: 2289–2295
- [11] Hunault C C, Böcker K B E, Stellato R K, Kenemans J L, Vries I de, Meulenbelt J (2014) Acute subjective effects after smoking joints containing up to 69 mg Δ^9 -tetrahydrocannabinol in recreational users: a randomized, crossover clinical trial. *Psychopharmacology (Berl)* 231: 4723–4733
- [12] Karschner E L, Schwilke E W, Lowe R H, Darwin W D, Herning R I, Cadet J L, Huestis M A (2009) Implications of plasma Delta9-tetrahydrocannabinol, 11-hydroxy-THC, and 11-nor-9-carboxy-THC concentrations in chronic cannabis smokers. *J. Anal. Toxicol.* 33: 469–477
- [13] Laumon B, Gadegbeku B, Martin J-L, Biecheler M-B (2005) Cannabis intoxication and fatal road crashes in France: population based case-control study. *BMJ* 331: 1371
- [14] Leirer V O, Yesavage J A, Morrow D G (1991) Marijuana carry-over effects on aircraft pilot performance. *Aviat. Space Environ. Med.* 62: 221–227
- [15] Longo M C, Hunter C E, Lokan R J, White J M, White M A (2000) The prevalence of alcohol, cannabinoids, benzodiazepines and stimulants amongst injured drivers and their role in driver culpability: Part II: the relationship between drug prevalence and drug concentration, and driver culpability. *Accid. Anal. Prev.* 32: 623–632
- [16] Müller C P, Topic B, Huston J P, Strohecker-Kühner P, Lutz B, Skopp G, Aderjan R (2006) Cannabis und Verkehrssicherheit. *BAST-Berichte* M 182
- [17] Ramaekers J G, Berghaus G, van Laar M, Drummer O H (2004) Dose related risk of motor vehicle crashes after cannabis use. *Drug Alcohol Depend.* 73: 109–119
- [18] Ramaekers J G, Kauert G, van Ruitenbeek P, Theunissen E L, Schneider E, Moeller M R (2006) High-potency marijuana impairs executive function and inhibitory motor control. *Neuropsychopharmacology* 31: 2296–2303
- [19] Ramaekers J G, Moeller M R, van Ruitenbeek P, Theunissen E L, Schneider E, Kauert G (2006) Cognition and motor control as a function of Delta9-THC concentration in serum and oral fluid: limits of impairment. *Drug Alcohol Depend.* 85: 114–122
- [20] Skopp G, Richter B, Pötsch L (2003) Cannabinoidbefunde im Serum 24 bis 48 Stunden nach Rauchkonsum. *Arch. Kriminol.* 212: 83–95
- [21] Toennes S W, Wunder C, Paulke A, Verhoff M A (2015) Wie relevant ist die Gefahr des Beweismittelverlustes bei Verzug der Blutentnahme? Schlussfolgerungen aus der Auswertung von Blutuntersuchungsergebnissen. *Arch. Kriminol.* 235: 73–79

Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. Stefan Tönnies
Institut für Rechtsmedizin
Kennedyallee 104
60596 Frankfurt am Main
Email: toennes@em.uni-frankfurt.de

Institut für Rechtsmedizin der Charité – Universitätsmedizin Berlin

MAXIMILIAN METHLING, FRANZISKA KRUMBIEGEL, MARTIN HASTEDT,
CLAASS BUSCHMANN, MICHAEL TSOKOS

Extrem hohe postmortale Blutalkoholkonzentrationen bei letaler Speisebreiaspiration bei Mischintoxikation mit Alkohol und Cocain – eine Kasuistik

Extremely high post-mortem blood alcohol concentrations in a fatal stomach content aspiration combined with a mixed intoxication of alcohol and cocaine – a case report

Einleitung

Berichtet wird über den Todesfall einer 28-jährigen Frau, bei dem im Rahmen der post-mortalen chemisch-toxikologischen Untersuchung extrem hohe Blutalkoholkonzentrationen von > 10 ‰, bedingt durch eine lebensbedrohliche Mischintoxikation mit Cocain und Alkohol, festgestellt wurden. Vergleichbar hohe gesicherte Blutalkoholkonzentrationen sind in der Literatur selten beschrieben, über derartige Fälle wird nach Kenntnis der Autoren nur gelegentlich anekdotisch berichtet. Es existieren nur wenige veröffentlichte und teilweise ältere Fälle von ähnlich hohen Alkoholkonzentrationen, die sogar zum Teil überlebt wurden. In der Fachliteratur werden meist letale Blutalkoholkonzentrationen zwischen 3 und 5 ‰ [1, 2] beschrieben. Blutalkoholwerte zwischen 6 und 8 ‰ [3] werden gelegentlich ebenfalls beschrieben, werden aber als Extremwerte eingestuft.

Vorgeschichte

Eine 28-jährige Frau (64 kg, 173 cm) wurde nach Alarmierung der Rettungskräfte leblos in der Wohnung eines männlichen Bekannten aufgefunden, es konnte nur der Tod der Betroffenen festgestellt werden. Nach Angaben des Bekannten habe man zusammen in dieser Wohnung ab ca. 19.30 Uhr über die Nacht verteilt eine reichliche Menge Alkohol (vornehmlich Rum-Cola und Wodka-Red-Bull) sowie insgesamt bis zu 8 g Cocain konsumiert. Es sei ebenfalls zu einvernehmlichen sexuellen Handlungen gekommen. Bis ca. 11 Uhr des nächsten Vormittags habe die Betroffene wohl mindestens 2 Gläser Sekt, 1 Glas Rum-Cola und (zusammen mit dem Bekannten) zwei 1-L-Flaschen Wodka-Red-Bull-Gemisch konsumiert. In der Wohnung wurden zwei 1-L-Flaschen Havanna Club Rum (eine Flasche leer, eine Flasche $\frac{1}{4}$ voll), eine Flasche Sekt ($\frac{1}{4}$ voll), sowie eine leere Flasche Wodka gefunden. Genauere Aussagen über alternative Applikationsarten oder Sturztrunk sind nicht bekannt. Gegen 11 Uhr habe sich die Betroffene mehrmals übergeben müssen, gegen 12.30 Uhr sei sie nicht mehr in der Lage gewesen zu laufen und sei mehrfach gestürzt. Der Bekannte habe sie daraufhin zum Schlafen neben sein Bett gelegt. Er selbst habe sich in das Bett gelegt und sei eingeschlafen und dann gegen 16.30 Uhr wieder erwacht. Zu diesem Zeitpunkt sei die Betroffene nicht mehr ansprechbar gewesen. Er habe daraufhin sofort die Feuerwehr alarmiert. Die eingetroffene RTW-Besatzung hatte aufgrund sicherer Todeszeichen (Leichenstarre, Leichenflecken, eingetrocknete Augäpfel) von Reanimationsmaßnahmen abgesehen.

Gemäß polizeilicher Sofortermittlungen sei der männliche Bekannte in einem anderen deutschen Bundesland als „Sexualstraftäter“ polizeilich registriert. Genauerer war zunächst nicht in Erfahrung zu bringen. Aufgrund der unklaren Gesamtumstände wurde ein Rechtsmediziner zum Fundort bestellt.

Leichenschau

Bei der rechtsmedizinischen Leichenfundortbesichtigung ergaben sich keine zwingenden Hinweise auf ein todesursächliches Fremdverschulden durch äußere Gewaltanwendung, es bestand jedoch eine diskrete obere Einflusstauung. Diese war allerdings bereits ab dem Dekolletee nach aufwärts abzugrenzen und die Halshaut stellte sich unverletzt dar, so dass ein Rechtsherzversagen beispielsweise im Rahmen einer Drogen- und Alkoholintoxikation bzw. ein Erbrechen mit Aspirationskomponente möglich erschien. Im Bereich des Lippenbändchens zeigte sich ferner ein frischer, grobfetzig begrenzter, etwa 0,5 x 0,3 cm messender, umgebend nur zart bläulich-rötlich verfärbter Schleimhautdefekt. Todesursächliche Verletzungen fanden sich nicht, insbesondere Genital und After stellten sich vollständig unverletzt dar. Zur weiteren Einordnung des Sachverhaltes wurde eine Obduktion im Geschäftsgang empfohlen.

Obduktionsbefunde

In der daraufhin angeordneten gerichtlichen Sektion wurde 5 Tage später ein Ersticken durch eine tiefe Speisebreiaspiration festgestellt, die in Folge der Rückenlage und in Kombination mit einer deutlich eingeschränkten Handlungsfähigkeit, offenbar bedingt durch den Konsum von Alkohol und Drogen zeitnah zum Todeseintritt, den Tod herbeigeführt hatte.

Es fanden sich die üblichen (unspezifischen) Intoxikationszeichen (Aufweitung der Hohlorgane, kräftiges Hirn- und Lungenödem) und Zeichen der oberen Einflusstauung (blutreiche Schleimhäute im Kopf- und Halsbereich sowie akut blutgestaute Oberbauchorgane) bei tiefer Speisebreiaspiration mit bereits beginnender Andauung der Atemwegschleimhäute und des Lungengewebes mit grobsichtig erkennbaren, gut gegen das umgebende, nicht-affektierte Lungengewebe abgrenzbaren Aspirationsherden braun-gelblicher Farbe bei akut überblähten Lungen. In der Gesichtshaut befanden sich zahlreiche oberflächliche, ungeformte, wie aufgekratzt oder auch mazeriert wirkende, rötlich-bräunlich eingetrocknete Hautveränderungen (max. 0,2 x 0,3 cm). Diese entstanden möglicherweise mazerationsbedingt durch sauren erbrochenen Mageninhalt oder aufgrund einer Hauterkrankung. Im Magen wurden etwa 20 ml rötlich-bräunliche Flüssigkeit (kein Blut, ohne erkennbare Fremdbestandteile, möglicherweise Wodka-Red-Bull oder Rum-Cola) vorgefunden. Daneben zeigte sich eine Fettleber mit beginnendem Bindegewebstdurchsatz als potentieller Hinweis auf einen möglicherweise bereits in der Vergangenheit betriebenen chronisch-exzessiven Alkoholmissbrauch. Weiterhin fanden sich der Einriss des Lippenbändchens und eine zarte, dünnsschichtige Kopfschwarzenblutung mittig auf der Stirn auf Höhe einer gedachten Hutkrempeleinie. Vor dem Hintergrund der polizeilichen Vorgeschichte des Bekannten und des hohen Konsums an Alkohol und Cocain erscheint sowohl ein selbst beigebrachtes, als auch ein gewaltsames Einführen einer Flasche, möglicherweise unter Handlungsunfähigkeit der Betroffenen, als mögliche Erklärung für die Verletzung des Lippenbändchens. Im Rahmen einer gewaltsamen Verabreichung des Getränkes wäre eine Aspiration des Getränkes anstelle des Mageninhaltes denkbar.

In der Obduktion ergaben sich keine Hinweise auf Gewalteinwirkung im Bereich Genital und After. Die Untersuchung von DNA-Abstrichen der Genital- und Afterregion ergab keine Hinweise auf Fremd-DNA. Eine histologische Untersuchung des Lungengewebes zeigte keine Auffälligkeiten. Zur weiteren Einordnung des Todesfalles wurden toxikologisch-chemische Untersuchungen eingeleitet.

Toxikologische Untersuchungen

Es wurden Venenblut, Mageninhalt (20 ml), Urin (10 ml), Herzblut, Hirngewebe, Leber- und Nierengewebe sowie Kopfhare der Betroffenen untersucht. Das Venenblut wurde während der Sektion aus der *V. femoralis* entnommen. Die genannten Asservate wurden nach standardisierten Vorschriften aufgearbeitet und fraktioniert extrahiert. Die erhaltenen Extrakte wurden mit Hilfe von High-Performance Liquid Chromatography Diode Array Detection (HPLC-DAD), Liquid Chromatography hybrid Quadrupole Time-of-Flight Mass-spectrometry (LC-QTOF-MS), Liquid Chromatography Triple Quadrupole Mass-spectrometry (LC-QQQ-MS), Gas Chromatography Flame Ionisation Detection (GC-FID), Headspace Solid Phase Microextraction Gas Chromatography Mass-spectrometry (HS-SPME-GC/MS) sowie Enzyme Multiplied Immunoassay Technique (EMIT) auf Alkohol, Betäubungsmittel sowie auf Arzneistoffe anderer Wirkrichtungen und weitere toxische Substanzen untersucht. Die in der Wohnung gefundenen Getränkereste wurden durch die Polizei nicht übergeben und standen nicht zur Untersuchung zur Verfügung.

Material und Methoden

GC-FID für die Alkoholbestimmung

Entsprechend der Richtlinie zur Bestimmung der Blutalkoholkonzentration (BAK) für forensische Zwecke (BAK-Richtlinie) wurden zwei differente GC-Verfahren (GC 1: Clarus® 500 und GC 2: Clarus® 580 jeweils mit FID-Detektor und Turbomatrix® Probengeber, Perkin Elmer, USA) an unterschiedlich polaren Säulen verwendet (GC 1: *Elite-BAC 2* 30 m x 0,53 mmID x 2µm und GC 2: *Elite-BAC 1* 30 m x 0,53 mmID x 2µm, Perkin Elmer, USA). Beide Verfahren und Probenaufarbeitungen sind gemäß DIN EN ISO/IEC 17025:2005 akkreditiert. Die Wassergehaltsbestimmung (zur anschließenden Normierung der BAK auf 80 % Wassergehalt im Vollblut) erfolgte gravimetrisch.

LC-QTOF-MS und LC-QQQ-MS für die Haaranalytik und Venenblut

Die Haarproben wurden gemäß bereits näher beschriebener Extraktion [4] aufgearbeitet. Die Extrakte der Haare und des Venenblutes wurden mittels LC-QTOF-MS (LC: Agilent 1200, QTOF: 6530 Accurate-Mass, Agilent Technologies, USA) ungerichtet auf toxikologisch relevante Substanzen analysiert. An anderer Stelle wurde die Messmethode sowie die Probenaufarbeitung veröffentlicht [5]. Die chromatographische Trennung erfolgte auf einer Poroshell 120 EC-C18 Säule (2.1 x 100 mm, Agilent Technologies, USA) durch Gradientenelution (Methanol/Wasser/Ammoniumacetat) und Elektrospray-Ionisation (ESI, Agilent Jet Stream Source) im Auto-MS/MS Modus (data dependent acquisition). Zur Untersuchung auf Alkoholmarker (Ethylglucuronid) und illegale Missbrauchssubstanzen (Benzodiazepine, Cannabinoide, Opiate, Opioide, Amphetamine inkl. Ecstasy-Produkte, Cocain und Methadon) wurden die Extrakte mittels LC-QQQ-MS (LC: Agilent 1290, QQQ: 6460 Agilent Technologies, USA) mit zwei verschiedenen Methoden untersucht. Die Ana-

lyse erfolgte jeweils im MRM (multiple-reaction-monitoring) Modus. Für die Untersuchung des Ethylglucuronids wurde eine Hypercarb™ Säule (100 mm x 2,1 mm x 5 µm, Thermo Fischer, USA) und für die chromatographische Trennung der Betäubungsmittel eine Kinetex™ C18 Säule (2,1 x 100 mm, 1,7 µm particles column, Phenomenex) verwendet. Die Trennung erfolgte für Ethylglucuronid isokratisch und für die Missbrauchsubstanzen über Gradientenelution jeweils mit einem Acetonitril/Wasser-Gemisch.

HPLC-DAD für Venenblut

Das Venenblut wurde mittels HPLC-DAD Analytik einer systematischen toxikologischen Analyse unterzogen. Das Vollblut wurde nach Proteinfällung und alkalischer Extraktion sowie Extraktion mit Dichlormethan auf einer Shimadzu HPLC-Anlage (Shimadzu Europe GmbH, Deutschland) mit SPD-M6A DAD Detektor untersucht (Säule: LiChrosphere RP8ec, 5 µm, 250 x 4,0 mm, Merck, Deutschland). Das Extraktionsverfahren und die Geräteparameter sind bereits im Detail abgebildet [6, 7].

Ergebnisse

Blutalkoholbestimmung

Die Bestimmung des Ethanolgehaltes wurde nach zwei voneinander unabhängigen gaschromatographischen Methoden vorgenommen und führte zu folgenden Ergebnissen:

<i>Probenmaterial</i>	<i>GC 1 [g/kg]</i>	<i>GC 2 [g/kg]</i>	<i>– Mittelwert – [g/kg]</i>
Venenblut (Wassergehalt: 75,2 %)	12,3 / 12,2	11,9 / 12,5	12,2
Herzblut	41,7 / 42,3	45,7 / 48,0	44,4
Urin	11,7 / 12,0	12,0 / 12,7	12,1
Hirn	6,16 / 10,4	9,67 / 10,4	9,16
Leber	15,9 / 13,1	14,1 / 11,7	13,7
Niere	10,9 / 9,47	7,46 / 6,79	8,66
Mageninhalt	35,5 / 36,3	34,9 / 35,2	35,4

Tab. 1: Alkoholkonzentrationen [g/kg] der Asservate.

Die relativ großen Abweichungen zwischen den Einzelmessungen für die Gewebeproben waren zunächst durch das inhomogene Probenmaterial zu erklären. Da die ermittelten Werte zunächst außerhalb des Kalibrierbereichs lagen, wurden die Proben jeweils 1:10 verdünnt und dann erneut vermessen, um keine Extrapolation anwenden zu müssen. Hinweise auf Fäulnisalkohole, sonstige Alkohole oder erhöhte Acetonwerte konnten im Rahmen der Bestimmung nicht gefunden werden.

Allgemeine toxikologische Untersuchung

Für die Aufarbeitung von Mageninhalt und Venenblut wurde nach Homogenisation eine Proteinfällung und Extraktion mit Acetonitril durchgeführt. Die erhaltenen Extrakte wurden mittels HPLC-DAD ungerichtet auf toxikologisch relevante Stoffe untersucht. Das Venenblut wurde zusätzlich ungerichtet mittels LC-QTOF untersucht (Tab. 2).

Wirkstoff	Venenblut	Mageninhalt
Cocain	523 ng/ml	qualitativ
Cocaethylen	402 ng/ml	qualitativ
Benzoyllecgonin	738 ng/ml	/
Methylecgonin	440 ng/ml	/
Cinnamoylcocain	qualitativ	/
Paracetamol	qualitativ	/
Tetramisol/Levamisol	qualitativ	/
Norcocain	qualitativ	/

Tab. 2: Wirkstoffkonzentrationen [ng/ml] in Venenblut und Mageninhalt.

Haaranalyse zum Nachweis chronischen Konsums

Zur Prüfung auf einen chronischen Drogen- und Alkoholmissbrauch der Betroffenen wurde eine Haarprobe (Haarlänge ca. 200 mm; verwendet für Alkoholmarkeruntersuchung: proximal 0-30 mm; für Wirkstoffscreening: 0-60 mm) mittels LC-QTOF und LC-QQQ untersucht (Tab. 3).

Wirkstoff	Konzentration im Haar
Ethylglucuronid	18 pg/mg
Fettsäureethylester	15 ng/mg
Cocain	38 ng/mg
Benzoyllecgonin	11 ng/mg
Cocaethylen	0,75 ng/mg
Methylecgonin	0,65 ng/mg
Norcocain	qualitativ
Cinnamoylcocain	qualitativ
Tetramisol/Levamisol	qualitativ
Paracetamol	qualitativ
Coffein	qualitativ
Climbazol	qualitativ

Tab. 3: Wirkstoffkonzentrationen im Kopfhaar.

Diskussion

Die im Venenblut und Urin der Betroffenen gemessenen Alkoholkonzentrationen liegen nach Vergleich mit Literaturdaten [8, 9] und früher im Institut analysierten Fällen in einem

letalen Konzentrationsbereich. Da eine Kontamination mit Ethanol im Sektionssaal durch Einhaltung der Arbeitsanweisungen auszuschließen war, sollen an dieser Stelle Erklärungsansätze zum Erreichen dieser hohen Werte diskutiert werden. Weiterhin werden die Ergebnisse der ungerichteten Suchanalyse des Venenblutes und der Haaranalyse diskutiert.

Erklärungsansatz 1: Postmortale Diffusion aus dem Magen oder infolge Aspiration von Mageninhalt bzw. alkoholischer Getränke

Nach den Sektionsbefunden war der Tod durch Ersticken infolge einer tiefen Speisebreiaspiration, begünstigt durch die Rückenlage und der durch Alkohol- und Drogenkonsum eingeschränkten Handlungsfähigkeit eingetreten. In der Literatur finden sich zahlreiche Hinweise auf postmortale Umverteilungsprozesse, die zu erhöhten postmortalen Wirkstoffkonzentrationen führen [10-12]. Aufgrund der trotz vorherigem Erbrechen noch erhöhten Alkoholkonzentration im Mageninhalt der Betroffenen (Mageninhalt 35,4 g/kg, 20 ml), ist sowohl die Möglichkeit einer postmortalen Diffusion des Alkohols als auch die pulmonale Aufnahme des Alkohols infolge von Aspiration zu diskutieren.

Nach Eindringen des Speisebreis (oder alkoholischer Getränke) in die tiefen Atemwege bietet sich im Lungengewebe eine große Resorptionsfläche, über welche der Alkohol direkt und ohne nennenswerte Metabolisierung sowie Leberpassage in den Lungenkreislauf und damit ins Herzblut aufgenommen werden kann. In einer Studie konnte an 5 Verstorbenen gezeigt werden, dass aspirierter Alkohol auch postmortal über Diffusionsprozesse von der Lunge ins Herz und die umliegenden Gewebe aufgenommen werden kann [13]. Ein weiterer Fallbericht schildert eine Aspirationspneumonie im Rahmen einer Alkoholintoxikation, die trotz intensivmedizinischer Behandlung nicht überlebt wurde [14]. Er diskutiert eine mögliche Korrelation zwischen der Höhe der Blutalkoholkonzentration und der Letalität alkoholtoxischer Aspirationspneumonien. Alkohol senkt den pH-Wert des Magensaftes über eine vermehrte Gastrinfreisetzung und beeinflusst damit direkt das Ausmaß der Schädigung des Lungenparenchyms. Im zitierten Fall [14] wurden nach Alkoholexzess (Blutalkoholkonzentration rückgerechnet maximal 3,3 g/kg) ausgedehnte peptische Nekrosen der Alveolarwände und Bronchialschleimhaut, hämorrhagische Infarkte und bis nach intraalveolär reichende Aspirationsherde gefunden. Eine pulmonale Alkoholaufnahme infolge alkoholtoxischer Aspiration erscheint für den in dieser Arbeit beschriebenen Fall daher möglich und durch die Andauung des Lungengewebes möglicherweise begünstigt. Sowohl agonal während der Aspiration als auch postmortal wäre diese pulmonale Alkoholaufnahme zu bedenken. Ist wie in diesem Fall von einer Aspiration hochprozentigen Alkohols auszugehen, so bietet dieser Erklärungsansatz einen möglichen Hinweis auf den vergleichsweise sehr hohen Alkoholgehalt von 44,4 g/kg im Herzblut.

Aufgrund der Angabe des mehrfachen Erbrechens der Betroffenen und der vergleichsweise geringen Menge Mageninhalt (20 ml) bleibt offen, ob vor der Aspiration überhaupt genug Mageninhalt vorhanden war, um die Herzblutkonzentration derart zu erhöhen. Ebenfalls zu bedenken wäre dabei eine Aspiration der alkoholischen Getränke im Rahmen eines Sturztrunkgeschehens, wobei nicht abgegrenzt werden kann, ob die Aufnahme eigenständig oder gewaltsam erfolgte. Der Einriss des Lippenbändchens könnte sowohl als Hinweis auf ein eigenständiges als auch auf ein gewaltsames Einführen einer Flasche dienen.

Weiterhin ist eine postmortale Umverteilung des Alkohols direkt aus dem Magen oder der Lunge in das Herz und die unmittelbar umliegenden Gewebe denkbar. Da die Sektion innerhalb von 5 Tagen nach dem Todeszeitpunkt erfolgte (unter Kühlung), ist nicht abschätzbar, welches Ausmaß eine postmortale Umverteilung aus dem Magen hätte. Eine postmortale Bildung von Alkohol aus Mikroorganismen ist damit jedoch eher unwahrscheinlich.

Durch eine experimentelle Studie konnte gezeigt werden, dass eine postmortale Diffusion von Alkohol aus dem Magen einen eher geringen Einfluss auf die Blutalkoholkonzentration der *V. femoralis* hat [15]. In der Studie zeigte sich nach postmortaler gastraler Ethanolinstillation (400 ml einer 40 % Lösung) nach 48 h Leichenliegezeit bei Raumtemperatur lediglich ein Anstieg von 0,06 ‰ in der *V. femoralis*. Der Einfluss der Diffusion aus dem Mageninhalt auf die Herzblutalkoholkonzentration war in der Studie mit 14 ‰ deutlich gesteigert. Eine postmortale Diffusion von Alkohol aus dem Magen scheint somit für den vorliegenden Fall zwar eine mögliche Erklärung für die hohe Herzblutalkoholkonzentration (44,4 g/kg) zu sein, jedoch nicht die Alkoholkonzentration im Venenblut aus der *V. femoralis* so signifikant beeinflussen zu können, dass derart hohe Werte (12,2 g/kg) entstehen. Letztlich bleibt auch fraglich, ob die geringe Menge Mageninhalt (20 ml) für derart starke Effekte ausreichend war, bzw. wieviel Inhalt zum Zeitpunkt des Versterbens vorlag und dann möglicherweise postmortal diffundieren konnte.

Im Rahmen eines Vortrages auf der 14. Frühjahrstagung 2005 (Region Süd) der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM) wurde ein Fall mit ähnlich extremen postmortalen Blutalkoholkonzentrationen diskutiert [16]. Den Autoren erschien bei extremen Verhältnissen (Aufnahme von 1,25 L einer 75,3 Vol % Lösung) eine Beeinflussung des Femoralblutspiegels durch postmortale Diffusion aus dem Magen möglich. Für den vorliegenden Fall kann dies jedoch aufgrund der geringen Menge Mageninhalt und den anderen Umständen nicht abschließend verglichen werden.

Erklärungsansatz 2: Rückrechnung der Trinkmenge bei Sturztrunkgeschehen und kontinuierlichem Trunk

Nach Anwendung eines Umrechnungsfaktors von 1,2 für den Vergleich beider Alkoholkonzentrationen in Venenblut und Urin ergibt sich eine etwas geringere Alkoholkonzentration im Urin (10,2 g/kg). Aufgrund der höheren Blutalkoholkonzentration befand sich die Betroffene wohl in der Resorptionsphase, d.h. die letzte Alkoholaufnahme fand innerhalb von etwa 2 Stunden zuvor statt, wahrscheinlich jedoch noch zeitnäher vor dem Versterben. Weiterhin deuten höhere Blutalkoholkonzentrationen darauf hin, dass sich die Blutspiegelkurve der Betroffenen zum Todeszeitpunkt in der Anflutungsphase befunden haben muss.

Rückrechnung der theoretischen Trinkmenge über Widmark-Formel

Im Folgenden wird über die Widmark-Formel (Annahme: Gewicht 64 kg, Resorptionsdefizit 20 %, Verteilungsfaktor 0,6, stündlicher Alkoholabbau 0,2 g/kg) versucht, eine Abschätzung der aufgenommenen Alkoholmenge zu erstellen, die nötig wäre, um eine Blutalkoholkonzentration von 12,2 g/kg zu erreichen. Dabei wird sowohl ein Sturztrunkgeschehen (Szenario (a): Aufnahme des gesamten Alkohols auf einmal) als auch ein Trunk über die gesamte Dauer des durch den Zeugen geschilderten Abends (Szenario (b): Trink-

beginn ca. 19.30 Uhr, zuletzt lebend gesehen 12.30 Uhr = 15,5 h) simuliert. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass die Spirituose (nach Hinweisen der Ermittlungsakte Rum und Wodka) nicht als Mixgetränk (z. B. Rum-Cola oder Wodka-Red-Bull), sondern „pur“ getrunken wurde. Da keine Asservate durch die Polizei übergeben wurden, wird zunächst von einer 40-Vol-%-Spirituose ausgegangen, jedoch auch eine Berechnung für eine mögliche höherprozentige Spirituose (55 Vol %) durchgeführt.

Annahme	Kontinuierlicher Trunk für den angegebenen Zeitraum von ca. 15,5 h (b)	Sturztrunk (a)
keine vorbestehende Alkoholisierung	734,3 g Alkohol = 2,29 Liter einer 40 Vol % Spirituose (bzw. 1,84 Liter bei 55 Vol %)	585,6 g Alkohol = 1,83 Liter einer 40 Vol % Spirituose (bzw. 1,30 Liter bei 55 Vol %)
vorbestehende Alkoholisierung von 3 g/kg	590,28 g Alkohol = 1,69 Liter einer 40 Vol % Spirituose (bzw. 1,34 Liter bei 55 Vol %)	441,6 g Alkohol = 1,38 Liter einer 40 Vol % Spirituose (bzw. 1,00 Liter bei 55 Vol %)

Tab. 4: Trinkmengenberechnung.

Die Ergebnisse zeigen, dass in beiden Fällen (a) und (b) extrem hohe Mengen einer hochprozentigen Spirituose aufgenommen werden müssten, um eine Blutalkoholkonzentration von 12,2 g/kg zu erreichen. Die Betroffene hätte im Sturztrunk (a) alleine mehr als 2,5 Flaschen (0,7 L Flasche) einer 40-Vol-% (z. B. Rum) trinken müssen und über den ganzen Abend verteilt mehr als 3 Flaschen einer 40-Vol-%-Spirituose (0,7 L Flasche) trinken müssen. Selbst unter Annahme einer 55-Vol-%-Spirituose (z. B. starker Rum) ergeben sich für beide Szenarien (a) (b) jedoch immer noch extrem hohe Trinkmengen.

Aufgrund starker Beeinflussung durch Cocain und der Angaben des Bekannten wurde auch eine Grundalkoholisierung von 3 g/kg simuliert und die nötigen Trinkmengen berechnet. Auch in diesem Fall ergeben sich beträchtlich hohe Trinkmengen für eine einzelne Person. Bei nicht vorhandener Alkoholgewöhnung könnte der angenommene Wert von 3 g/kg bereits tödlich sein, bei einer deutlichen Gewöhnung wären jedoch selbstständige Handlungen, wie etwa ein Sturztrunk, noch möglich. Die Haaranalyse auf Alkoholmarker zeigte einen Wert für Ethylglucuronid (ETG), der mit 18 pg/mg im Bereich von Normaltrinkern liegt, für die Fettsäureethylester (FSEE) mit 15 ng/mg jedoch einen Wert, der deutlich im Bereich von chronisch exzessivem Alkoholkonsum liegt. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Betroffene kolorierte Haare hatte, da durch das Färben oder Bleichen der Haare die Analytkonzentration des ETG herabgesetzt werden kann. Ebenso kann die Konzentration der FSEE durch Anwendung alkoholhaltiger Haarkosmetika erhöht werden. In der Obduktion fand sich eine Fettleber mit beginnendem Bindegewebdsdurchsatz als potentieller Hinweis auf einen in der Vergangenheit betriebenen chronisch-exzessiven Alkoholmissbrauch, sodass in der Gesamtschau von einer deutlichen Alkoholgewöhnung ausgegangen werden kann.

Im Venenblut der Betroffenen ließen sich Konzentrationen an Cocain und dessen Abbauprodukten finden, die nach Vergleich mit Literaturdaten und früher im Institut analysierten Fällen im potentiell toxischen Bereich liegen [18]. Aufgrund der hohen Cocainkonzentration ist eine Cocainaufnahme kurz vor dem Versterben wahrscheinlich. Mittels

Haaranalyse ließ sich Cocain ebenfalls in einer sehr hohen Konzentration nachweisen, so dass von einer ausgesprochenen Gewöhnung ausgegangen werden kann. Die im Venenblut gefundenen Cocainabbauprodukte (Benzoylecgonin, Methylecgonin, Cocaethylen, Cinnamoylcocain, Norcocain) und potentiellen Streckmittel (Tetramisol, Paracetamol, Coffein, Climbazol) ließen sich ebenfalls im Haar nachweisen. Ein Erreichen der hohen Cocainkonzentration im Venenblut ohne ernsthafte Ausfallerscheinungen ist daher durchaus realistisch.

Bei Mischkonsum von Cocain und Alkohol kommt es z. T. zu antagonistischen Effekten, da die euphorische Wirkkomponente des Cocains gesteigert wird und damit der dämpfende Effekt des Alkohols überlagert werden kann. Es kommt sowohl subjektiv zu einer Steigerung des „high“ als auch des positiven Körpergefühls [19]. In der Kombination mit Alkohol wird der Metabolit Cocaethylen gebildet, der ebenfalls eine Steigerung der Euphorie bewirken kann. Weiter wird beschrieben, dass bei Mischkonsum die alkoholinduzierte Verlangsamung der Reaktionszeit abgeschwächt wird [20]. Zusammengenommen könnte dies im vorliegenden Fall zu einer Fehleinschätzung der eigenen Trunkenheit und möglicherweise zu einer Kreislaufstabilisierung geführt haben – trotz bereits bestehender starker Alkoholisierung [20]. Signifikante Veränderungen der Blutalkoholkonzentration bei Mischkonsum werden nicht beschrieben, so dass die gegenläufigen Effekte der psychischen Wirkungen im Vordergrund stehen. Es konnte jedoch gezeigt werden, dass die Herzfrequenz sowie die Plasmakonzentration von Cocain bei Mischkonsum mit Alkohol signifikant gesteigert wird [19].

Erklärungsansatz 3: Alternative Applikationsformen

Die Medien berichteten in den vergangenen Jahren mehrfach über vaginale oder rektale Applikationsformen von alkoholischen Getränken. Dabei wären aufgrund der sehr großen Resorptionsfläche und starken Durchblutung des Dickdarms höhere maximale Blutspiegel zu erwarten als bei oraler Aufnahme. Genaue kinetische Daten liegen jedoch nicht vor. In der Literatur finden sich diverse beabsichtigte und unbeabsichtigte rektale Aufnahmen [21, 22] sowie auch Todesfälle [23, 24] bei der Ausübung dieser Applikationsform. Es handelt sich dabei z. T. um Einläufe, bei denen fälschlicherweise Alkohol anstatt Wasser zur Darmreinigung verwendet wurde oder aber auch um Fälle von absichtlicher rektaler Applikation im Rahmen sexueller Handlungen. Dabei wurden z. T. deutliche Blutungen, Diarrhoe, Nekrosen oder Schleimhautreizungen sowie Entzündungen der Darmschleimhaut beschrieben [21]. Bei der Sektion konnten keine Hinweise wie v. a. Schleimhautreizungen, eine Colitis, Blutungen oder andere Hinweise auf eine vaginale oder rektale Applikation gefunden werden. Im hier diskutierten Fall wurden jedoch laut Angabe des Zeugen eher hochprozentigere Alkoholika konsumiert, die möglicherweise eher eine Schleimhautentzündung hätten verursachen können. Somit ergaben sich keine eindeutigen Hinweise für alternative Aufnahme des Alkohols, auch wenn die Möglichkeit nicht endgültig ausgeschlossen werden kann.

Fazit

Ob derart hohe Alkoholkonzentrationen im Venenblut zu Lebzeiten hätten vorliegen können, kann letztlich nur spekuliert werden und vor dem Hintergrund der komatös-letalen Wirkung des Alkohols in bereits wesentlich geringeren Konzentrationsbereichen er-

scheint dies schwer vorstellbar. Die vorgestellten Erklärungsansätze im vorliegenden Fall bleiben schwer nachprüfbar, obgleich z. B. postmortale Umverteilungsprozesse als Ursache für Erhöhungen von Wirkstoffkonzentrationen durchaus beschrieben sind [11, 12]. Abschließend könnte über postmortale Diffusionsprozesse und Aspiration von Mageninhalt oder alkoholischen Getränken zwar die erhöhte Blutalkoholkonzentration im Herzblut erklärt werden, für die hohe postmortale Venenblutkonzentration liefert dieser Ansatz jedoch keine eindeutigen Hinweise. Im Falle einer oralen Applikation des Alkohols wären große Mengen „harten“ Alkohols in kurzer Zeit zu trinken gewesen, um die ermittelte Blutalkoholkonzentration von 12,2 g/kg im Venenblut zu erreichen. Aufgrund der Alkoholkonzentration im Mageninhalt und der noch vorliegenden Anflutungsphase erscheint eine Sturztrunksituation trotz der hohen Trinkmengen nicht unwahrscheinlich. Eine selbstständige und freiwillige Aufnahme solch großer Alkoholmengen im Sturztrunk ist schwer vorstellbar, weshalb auch eine forcierte Gabe des Alkohols zu bedenken wäre. Der Einriss des Lippenbändchens könnte darauf hindeuten, liefert jedoch keinen eindeutigen Beweis. Im Gegensatz dazu hätte eine gleichmäßige Alkoholaufnahme der errechneten Alkoholmenge über die Nacht verteilt bereits bei geringeren Blutalkoholkonzentrationen um 4 bis 5 g/kg zu einer lebensbedrohlichen Situation für die Betroffene, trotz der Hinweise auf eine Alkoholgewöhnung, führen müssen. Damit wäre eine weitere Alkoholaufnahme nicht mehr möglich gewesen und derart extreme Blutalkoholkonzentrationen hätten durch kontinuierlichen Trunk nicht erreicht werden können. Inwieweit die starke Beeinflussung durch Cocain eine physiologische Antagonisierung der Alkoholwirkung bewirken könnte, lässt sich für diesen Fall ebenfalls schwer prüfen, dürfte jedoch in der Wahrnehmung dazu beigetragen haben, die eigene Trunkenheit zu unterschätzen und weiter zu trinken. Da keine Anzeichen für eine alternative vaginale oder rektale Applikation des Alkohols vorliegen, verbleiben die beiden beschriebenen Theorien im Rahmen des Möglichen, sind jedoch nicht sicher zu belegen.

Für sich genommen wäre die Cocain-Konzentration bereits im toxischen Bereich, während die Blutalkoholkonzentration deutlich im letalen Bereich liegt und damit beide jeweils zum Tode hätten führen können. Sowohl alleine als auch in ihrer gemeinsamen Wirkung werden der Alkohol und das Cocain jedoch zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Handlungsfähigkeit der Betroffenen geführt haben müssen. Daher bleibt zwar die Speisebreiaspiration als letztliche Todesursache unbestritten, die starke Mischintoxikation mit Cocain und Alkohol ist jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit als kausal für die Aspiration anzusehen.

Zusammenfassung

Die Autoren beschreiben den Fall einer 28-jährigen Frau, die infolge einer massiven Mischintoxikation mit Cocain und Alkohol an einer Speisebreiaspiration verstarb. Im Rahmen einer chemisch-toxikologischen Untersuchung wurden Blutalkoholkonzentrationen von 12,2 g/kg festgestellt, die im Vergleich zu Literaturdaten und bereits früher im Institut analysierten Fällen als abnormal hoch einzustufen sind. Die Konzentrationen wurden mittels Gaschromatographie (GC-FID) ermittelt, und eine Kontamination der Asservate im Sektionsaal konnte ausgeschlossen werden. Wir diskutieren mögliche Theorien für das Erreichen einer solch extremen Blutalkoholkonzentration vor dem Hintergrund der Literatur, insbesondere die Möglichkeit einer Umverteilung des Alkohols infolge agonaler Aspiration und Diffusion aus dem Magen, die Effekte eines Mischkonsums von Cocain und Alkohol, alternative Applikationsformen und eine Rückrechnung der theoretisch nötigen Trinkmenge.

Schlüsselwörter

Alkoholintoxikation – Cocainmischkonsum – Aspiration – postmortale Umverteilung – Sturztrunk

Abstract

The authors describe the case of a 28 year old female who died from aspiration due to a massive mixed intoxication with cocaine and alcohol. The toxicological investigation revealed blood alcohol concentrations up to 12.2 g/kg which are considered to be extreme compared to previously investigated cases and the data from the literature. The concentrations have been approved with gaschromatography (GC-FID) and contamination from aspiration could be excluded. Therefore some theories to achieve such an extreme concentration are discussed against the background of the literature, especially the possibility of a distribution of the alcohol due to agonal aspiration and diffusion from the stomach, the effects of the combination of cocaine and alcohol, alternative forms of alcohol application and a calculation of the theoretical amount of drunken liquor.

Keywords

alcohol intoxication – cocaine mix consume – aspiration – post mortal redistribution – binge drinking

Literatur

- [1] Berild, D., Hasselbalch, H. *Survival after a blood alcohol of 1127 mg/dl*. Lancet, 1981. 2(8242): p. 363.
- [2] Johnson, R.A., Noll, E.C., Rodney, W.M. *Survival after a serum ethanol concentration of 1¹/₂ %*. Lancet, 1982. 2(8312): p. 1394.
- [3] Püschel, K., Kleiber, M., Brinkmann, B. *Blutalkoholkonzentration von 6 Promille überlebt*. Blutalkohol, 1978. 16: p. 151–157.
- [4] Krumbiegel, F., Hastedt, M., Tsokos, M. *Nails are a potential alternative matrix to hair for drug analysis in general unknown screenings by liquid-chromatography quadrupole time-of-flight mass spectrometry*. Forensic Sci Med Pathol, 2014. 10(4): p. 496–503.
- [5] Broecker, S., Herre, S., Pragst, F. *General unknown screening in hair by liquid chromatography-hybrid quadrupole time-of-flight mass spectrometry (LC-QTOF-MS)*. Forensic Sci Int, 2012. 218(1-3): p. 68–81.
- [6] Herzler, M., Herre, S., Pragst, F. *Selectivity of substance identification by HPLC-DAD in toxicological analysis using a UV spectra library of 2682 compounds*. J Anal Toxicol, 2003. 27(4): p. 233–42.
- [7] Pragst, F., Herzler, M., Erxleben, B.T. *Systematic toxicological analysis by high-performance liquid chromatography with diode array detection (HPLC-DAD)*. Clin Chem Lab Med, 2004. 42(11): p. 1325–40.
- [8] Mallach, H.J., Pedal, I., Völz, Th. *Über tödliche Alkoholvergiftungen*. Med. Welt, 1980. 31: p. 1657–1661.
- [9] Mallach, H.J., Schmidt, V. *Alkoholwirkung beim Menschen: Pathophysiologie, Nachweis, Intoxikation, Wechselwirkung*. Stuttgart u. a.: Thieme, 1987: p. 100–104.
- [10] Kugelberg, F.C., Jones, A.W. *Interpreting results of ethanol analysis in postmortem specimens: a review of the literature*. Forensic Sci Int, 2007. 165(1): p. 10–29.
- [11] Yarema, M.C., Becker, C.E. *Key concepts in postmortem drug redistribution*. Clin Toxicol (Phila), 2005. 43(4): p. 235–41.
- [12] Cook, D.S., Braithwaite R.A., Hale, K.A. *Estimating antemortem drug concentrations from postmortem blood samples: the influence of postmortem redistribution*. J Clin Pathol, 2000. 53(4): p. 282–5.
- [13] Pounder, D.J., Yonemitsu, K. *Postmortem absorption of drugs and ethanol from aspirated vomitus – an experimental model*. Forensic Sci Int, 1991. 51(2): p. 189–95.
- [14] Tsokos, M., Rabenhorst, G., Polster, H. *Besteht eine Korrelation zwischen der Höhe der Blutalkoholkonzentration und der Letalität alkoholtoxischer Aspirationspneumonien über eine gastrininduzierte pH-Wert-Absenkung des Magensaftes? – Eine ungewöhnlich schwere letale Aspirationspneumonie nach Alkoholexzess*. Rechtsmedizin, 1997. 7(2): p. 57–60.
- [15] Pounder, D.J., Smith, D.R. *Postmortem diffusion of alcohol from the stomach*. Am J Forensic Med Pathol, 1995. 16(2): p. 89–96.
- [16] Fischer, F., Gilg, T., 25,5 Promille Ethanol im peripheren Blut – Begleitumstände und Nachvollziehbarkeit eines Extremwertes. 14. Frühjahrstagung der DGRM (Region Süd), München, 2005.
- [17] Pounder, D.J., *The nightmare of postmortem drug changes*. Leg Med, 1993: p. 163–91.
- [18] Schulz, M., et al., *Therapeutic and toxic blood concentrations of nearly 1,000 drugs and other xenobiotics*. Critical Care, 2012. 16(4): p. 1–4.
- [19] McCance-Katz, E.F., Kosten, T.R., Jatlow, P. *Concurrent use of cocaine and alcohol is more potent and potentially more toxic than use of either alone – a multiple-dose study*. Biol Psychiatry, 1998. 44(4): p. 250–9.

- [20] Farre, M., et al., *Alcohol and cocaine interactions in humans*. J Pharmacol Exp Ther, 1993. 266(3): p. 1364–73.
- [21] Mian, S.R., et al., *Self-administered alcohol (vodka) enema causing severe colitis: case report and review*. Gastrointest Endosc, 2005. 61(7): p. 922–6.
- [22] Rodriguez-Tellez, M., et al., *Accidental intrarectal administration of alcohol enema induces proctocolitis and fecal incontinence*. Endoscopy, 2001. 33(7): p. 641.
- [23] Peterson, T., et al., *Self-administered ethanol enema causing accidental death*. Case Rep Emerg Med, 2014. 2014: p. 191237.
- [24] Wilson, C.I., Ignacio, S.S., Wilson G.A., *An unusual form of fatal ethanol intoxication*. J Forensic Sci, 2005. 50(3): p. 676–8.

Die vorliegende Publikation kam mit Unterstützung des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. zustande.

Anschrift für die Verfasser

Maximilian Methling, M.Sc. Toxikologie
 Institut für Rechtsmedizin der Charité – Universitätsmedizin Berlin
 Abteilung Forensische Toxikologie
 Turmstraße 21, Haus N
 10559 Berlin
 Email: maximilian.methling@charite.de

The role of the drinking driver in traffic accidents
 (THE GRAND RAPIDS STUDY)

R. F. Borkenstein
R. F. Crowther, R. P. Shumate, W. B. Ziel, R. Zylman
 1974:

Second Edition prepared especially for BLUTALKOHOL
 (Re-edited by R. F. Borkenstein)

CENTER FOR STUDIES OF LAW IN ACTION
 DEPARTMENT OF FORENSIC STUDIES
 (formerly Department of Police Administration)

INDIANA UNIVERSITY
 BLOOMINGTON, INDIANA U.S.A.

132 pages, stitched, 14,33 €, US \$ 20,-

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG,
 Grapenpießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsmedizin Rostock

JOHANNES MANHART, JÖRG RUMMEL, ANDREAS BÜTTNER

Uneinheitliche Verwendung des Sicherheitszuschlages durch (rechts)medizinische Sachverständige bei der BAK-Berechnung aus Trinkmengenangaben?

Inconsistent use of safety-margin in german forensic pathologists calculating minimal blood alcohol content?

Einleitung

Die „Berechnung“ der Tatzeit-BAK, unabhängig von der juristischen Würdigung, gehört zu den Kernaufgaben des rechtsmedizinischen Sachverständigen.

Im Rahmen der Alkoholbegutachtung nach Aktenlage und vor Gericht sind zu verwendende „Eckdaten“ weitestgehend vorgegeben (Tab. 1). Der Sachverständige kann und sollte, unter Berücksichtigung der Einzelfallumstände, von den in der Rechtsprechung etablierten Modalitäten nach Begründung von diesen abweichen.

Für die Feststellung der Tatzeit-BAK ist die quasi-lineare Elimination des Ethanol von Bedeutung. Aufgrund der Sättigungskinetik der Alkoholdehydrogenase, die mit >85 % die Hauptabbauleistung des konsumierten Ethanols übernimmt, ist eine Rückrechnung überhaupt erst möglich. Der „rechnerisch“ ermittelte Alkoholabbau aus einer Doppelblutentnahme stellt für nichtmedizinische Prozessbeteiligte zwar einen verlockenden Anhaltspunkt dar, eine individuelle Abbaurrate kann nachträglich jedoch nicht festgestellt werden [1, 2, 3, 4]. Bekannt sind Einzelfälle mit dauerhaft hohen stündlichen Abbauraten [5, 6]. Aus der Vielzahl der ermittelten Abbauraten wurden auf der Grundlage (rechts)medizinischer Gutachten und Literatur minimale und maximale in der Rechtsprechung definiert [6, 7, 8, 9].

Min und Max Abbauwerte 0,10 ‰/h (BAK-Min) 0,20 ‰/h (BAK-Max)	BGSt 25, 246 BGSt 37, 231
---	------------------------------

Tab. 1: Minimal- und Maximal-Abbauwerte.

Inwieweit diese auf Basis wissenschaftlicher Untersuchungen entwickelten Vorgaben naturwissenschaftlich begründbar und sinnvoll gewählt sind, ist nicht Gegenstand dieser Arbeit. Es ist unbestritten, dass Grenzwerte einen „schematischen“ Charakter aufweisen und für nichtmedizinische Verfahrensbeteiligte als „vertrauensstiftend“ anzusehen sind. Nichtsdestotrotz kann erst durch schematische, formelhafte Erfassung biologischer Vorgänge der Einzelfall überhaupt beurteilt werden.

Ferner dürften Urteile zum Teil auch in Grenzfällen ohne sachverständige Beratung zustande kommen (z. B. durch schematische Übertragung der analytisch festgestellten BAK auf die Vorfallszeit), jedoch bleibt das Zusammenwirken von freier Beweiswürdigung, Bindung an Erfahrungssätze und Beachtung des Grundsatzes „in dubio pro reo“ bei der richterlichen Überzeugungsbildung eben diesem vorbehalten.

BAK-Rückrechnung und Diffusionssturz

Der Diffusionssturz, ein stärkerer Abfall der Blutalkoholkonzentration in der frühen postresorptiven Phase, wird als Phänomen eines raschen Diffusionsausgleiches in Geweben (Mehrkompartimentmodell) angesehen. Nach dieser Umverteilung erfolgt ein Abbau mit modellhaft angenommen konstanter Abbaugeschwindigkeit. Ein Diffusionssturz ist vor allem nach raschem Konsum (sog. Sturztrunk) relevanter Alkoholmengen zu erwarten.

Die Feststellung, dass innerhalb einer (kurzen) Zeitspanne nach Alkoholkonsumbeginn eine rasche Absenkung der BAK stattfindet, ist nicht allein mit dem Diffusionssturz begründbar. Ebenso ist eine „universelle“ maximale Abbaurates wissenschaftlich nicht zu vertreten, so dass Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre mehrere Arbeitsgruppen, u. a. auch ZINK und REINHARDT in 1976, eine modifizierte Rückrechnung vorschlugen und damit den „Sicherheitszuschlag“ (SZ) etablierten. Durch dessen Verwendung kann eine Benachteiligung des Betroffenen wegen falsch niedriger BAK-Max zu 99 % ausgeschlossen werden (zu 99,9 % bei SZ von 0,3 ‰) [10].

Die rechtsmedizinische Standardliteratur (mod. nach [11], Abb. 1) benennt die unterschiedlichen Rückrechnungsmöglichkeiten bei Vorliegen einer analytisch ermittelten BAK.

BAK-Rückrechnungsvarianten	
BAK-Max 1:	$BAK_{VZ} = BAK_{BE} + (0,2 ‰ * t)$
BAK-Max 2:	$BAK_{VZ} = BAK_{BE} + (0,2 ‰ * t) + SZ$
BAK-wahrscheinlich:	$BAK_{VZ} = BAK_{BE} + (0,15 ‰ * t)$
BAK-Min:	$BAK_{VZ} = BAK_{BE} + (0,10 ‰ * t)$
BE: Blutentnahme; VZ: Vorfallszeit; t: Zeit in Stunden, SZ: Sicherheitszuschlag	

Abb. 1: Rückrechnungsmodalitäten gemäß rechtsmedizinischer Standardliteratur.

BAK-Max

Berücksichtigung findet der Sicherheitszuschlag regelhaft bei der Ermittlung der theoretisch maximalen BAK, typischerweise als einfache Rückrechnung nach Blutentnahme, insbesondere zur Beurteilung der Steuerungsfähigkeit.

BAK-Max (bei Vorliegen einer Blutprobe)	
$BAK_{VZ} = BAK_{BE} + (0,2 ‰ * t) + SZ$	
BE: Blutentnahme; VZ: Vorfallszeit; t: Zeit in Stunden, SZ: Sicherheitszuschlag	

Abb. 2: Rückrechnungsformel für maximale Blutalkoholkonzentration.

Die Rechtsprechung definiert für die Betrachtung der theoretisch maximalen BAK klare Vorgaben und spricht explizit von der Verwendung eines „einmaligen Sicherheitszuschlages“ [12, 13].

Fischer , StGB, 62. Aufl., 2015, Verlag C. H. Beck, München, § 20 Rdnr. 13	„... maximaler Abbauwert ... errechnet sich ... (BGH 35, 314 ...) aus dem stündlichen Abbauwert 0,2 ‰ und einem (einmaligen) Sicherheitszuschlag von 0,2 ‰ ...“
Herzog in Kindhäuser/Neumann/Paeffgen (Hrsg.) Strafgesetzbuch, 4. Aufl., 2013, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, § 20 Rdnr. 13	„... 0,2 Promille je Stunde .., wobei ein zusätzlicher Sicherheitszuschlag von 0,2 Promille addiert wird (BGH NJW 1991, 852 ... vgl. Reinhardt/Zink BA 1976, 327; Gerchow BA 1985, 88).“

Tab. 2: BAK-Max in der Rechtsprechung (ausgewählte Kommentare).

Die Umsetzung der sich aus der Rechtsprechung ergebenden Vorgaben erfolgt in der rechtsmedizinischen Fachliteratur für die Feststellung der BAK-Max einheitlich (Tab. 3).

Veröffentlichung	Rückrechnung mit	SZ berücksichtigt?	Bemerkung
Madea/Brinkmann: Handbuch Gerichtliche Medizin, Bd. II, 2003, S. 501	0,2 Promille pro h	ja	Verweis Gerchow SZ 0,2 ‰ / 0,3 ‰
Madea/Dettmeyer: Basiswissen Rechtsmedizin, 2007, S. 197	0,2 Promille pro h	ja	
Madea: Praxis Rechtsmedizin, 2007, S. 426	0,2 Promille pro h	ja	Begründung: Diffusionssturz
Dettmeyer/Verhoff: Rechtsmedizin, 2011, S. 169	0,2 Promille pro h	ja	SZ als Variante angeführt
Penning: Rechtsmedizin systematisch, 2005, S. 272	0,2 Promille pro h	ja	Benachteiligung zu 99 % ausgeschlossen

Tab. 3: Literaturübersicht aus ausgewählten rechtsmedizinischen Standardwerken zur Verwendung des Sicherheitszuschlag bei der Ermittlung der BAK-Max [14, 15, 16, 11, 17].

BAK-Min

Bei der Ermittlung der theoretisch minimalen BAK, so bei der Beurteilung der Fahr-sicherheit aus Trinkmengenangaben, sollte der SZ als „Zuschlag“ (besser: „Abschlag“) auf den maximalen Abbau ab Trinkbeginn Anwendung finden (Abb. 3).

Auf gegebenenfalls vorhandene Verfahrensunterschiede der einzelnen Gutachter bei der BAK-Berechnung aus Trinkangaben (z.B. Abweichungen beim Resorptionsdefizit bzw. beim Widmarkfaktor (Verteilungsfaktor) zu den Vorgaben der Rechtsprechung) soll an dieser Stelle nicht eingegangen werden.

<p>BAK-Min (nach Trinkangaben)</p>	$\text{BAK}_{\text{VZ}} = \text{BAK}_{\text{BE}} - \text{maximaler Abbau}$ <p style="text-align: center;">max. Abbau: $(0,2\text{‰} * t) + \text{SZ}$</p>
<p>BE: Blutentnahme; VZ: Vorfallszeit; t: Zeit in Stunden, SZ: Sicherheitszuschlag</p>	

Abb. 3: Rückrechnungsformel für minimale Blutalkoholkonzentration.

Auch für die theoretisch minimale BAK ist eine verbindliche Vorgabe unter Verwendung des Sicherheitszuschlages in den Kommentaren enthalten (Tab. 4), welche auf höchstrichterlicher Rechtsprechung fußt [18, 12, 19, 20]. Begründet wird die Verwendung des SZ auch hier mit der Feststellung der jeweils für den Angeklagten günstigsten „nicht ausschließbaren höchst/niedrigst-möglichen Alkoholisierung“.

<p><i>Quarch in Dölling/Duttge/Rössner</i> (Hrsg.), Gesamtes Strafrecht, 3. Aufl., 2013, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, § 16 Rdnr. 5c</p>	<p>„... anhand (von) ... Angaben zur Trinkmenge ... (ist) durch einen rechtsmedizinischen Sachverständigen die Tatzeit-BAK zu errechnen (BGH v. 22. 11. 1990 ... BGHSt 37, 231) ...“</p>
<p><i>Fischer</i>, StGB, 62. Aufl., 2015, Verlag C. H. Beck, München, § 316 Rdnr. 21</p>	<p>„... (von der) BAK aus der gesamten Trinkmenge ... (ist) ein maximaler stündlicher Abbauwert von 0,2 ‰ zzgl. eines einmaligen Sicherheitszuschlages von 0,2 ‰ (in Abzug zu bringen) VRS 71, 363 ...“</p>
<p><i>König, Peter in Leipziger Kommentar</i>, Strafgesetzbuch, Bd. 8, 11. Aufl., 2000, Verlag de Gruyter, Berlin, § 316 Rdnr. 40f.</p>	<p>„... zugunsten des Beschuldigten der höchstmögliche Abbauwert zugrunde zu legen ... er beträgt: 0,2 ‰ je Stunde (zuzüglich Sicherheitszuschlag von 0,2 ‰) ... (BGHSt 37, 231, 337) ...“</p>
<p><i>Sternberg-Lieben/Hecker in Schönke/Schröder</i>, Strafgesetzbuch, 29. Aufl., 2014, Verlag C. H. Beck, München, § 316 Rdnr. 18</p>	<p>„... zugunsten des Angeklagten ... ein Abbauwert von 0,2 ‰/h zuzüglich einem Sicherheitszuschlag von 0,2 ‰ (NStZ/J 91, 269) ...“</p>

Tab. 4: BAK-Min in der Rechtsprechung (ausgewählte Kommentare).

Bei der Beurteilung der BAK-Min hingegen ist der rechtsmedizinischen Fachliteratur zur Verwendung des Sicherheitszuschlages keine einheitliche Verfahrensweise, insbesondere im Hinblick auf die Rechtsprechung, zu entnehmen. Er findet allenfalls Erwähnung in ausgewählten Quellen. Grundsätzliche Berücksichtigung hingegen findet die sich aus der Rechtsprechung ergebende regelhaft anzuwendende maximale stündliche Abbaurate von 0,20 ‰ (Tab. 5).

Veröffentlichung	Abbau seit Trinkbeginn	SZ berücksichtigt?	Bemerkung
Madea/Brinkmann: Handbuch Gerichtliche Medizin, Bd. II, 2003, S. 504	0,2 Promille pro h	erwähnt	Nur, wenn Diffusionssturz zu erwägen
Madea/Dettmeyer: Basiswissen Rechtsmedizin, 2007, S. 197	0,2 Promille pro h	nein	
Madea: Praxis Rechtsmedizin, 2007, S. 427	0,2 Promille pro h	nein	als Rechenbeispiel
Dettmeyer/Verhoff: Rechtsmedizin, 2011, S. 170	0,2 Promille pro h	nein	als Rechenbeispiel
Penning: Rechtsmedizin systematisch, 2005, S. 272	0,2 Promille pro h	nein	

Tab. 5: Literaturübersicht aus ausgewählten rechtsmedizinischen Standardwerken zur Verwendung des Sicherheitszuschlages bei der Feststellung der BAK-Min [14, 15, 16, 11, 17, 4].

Als Begründung für die Nichtanwendung des Sicherheitszuschlages wird teilweise das späte postresorptive Intervall angegeben, wenn aufgrund der Trinkumstände sicher kein Diffusionssturz zu erwarten wäre. Jedoch bleiben auch in diesem Fall ggf. vorliegende höhere Eliminationsraten unberücksichtigt. So wurde Mitte der 80er eine stündliche Abbaurate von 0,29 ‰ verneint [21], wengleich nachfolgend höhere Abbauraten (bis 0,35 ‰/h) publiziert wurden. Für Alkoholgewöhnte wurden modifizierte Rückrechnungsmodalitäten (zunächst für die Feststellung der BAK-Max) vorgeschlagen, die bisher keinen Eingang in die Rechtsprechung gefunden haben [6].

Sicherheitszuschlag bei BAK-Berechnung aus Trinkmengenangaben

Die Gutachtenpraxis der BAK-Berechnung lässt eine noch größere Variabilität – somit weitere Abweichungen von der höchstrichterlichen Rechtsprechung – vermuten. Dabei wird auf die in Mainz 2007 auf der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin präsentierten Ergebnisse zu Rückrechnungsmodalitäten deutscher rechtsmedizinischer Institute (Abb. 4) verwiesen [22]. Von damals 31 Instituten antworteten 67 % auswertbar auf den Fragenbogen. Davon berücksichtigen lediglich etwa 52 % der Befragten auch im spezielleren Fall der Tatzeit-BAK-Ermittlung aus Trinkmengenangaben einen Sicherheitszuschlag bei der Berechnung des maximalen Alkoholabbaus.

BAK aus Trinkmengenangaben	
■ Elimination beginnt am Trinkbeginn	
■ Abbaurate?	
– 0,2 ‰/h	4 x
– 0,2 ‰/h + 0,2 ‰	11 x
– Anderes	3 x
– Keine Antwort	3 x

Abb. 4: Umfrageergebnis (mod.).

Nach Darstellung dieser (reinen) Faktenbasis stellt sich die Frage nach dem Praxisbezug. Für die Beurteilung der Steuerungsfähigkeit, wo der Sicherheitszuschlag regelhaft verwendet wird, ist die Tatzeit-BAK nur ein Indiz, das psychophysische Leistungsbild ist hier weit aussagekräftiger (spätestens seit dem „Kröber“-Gutachten von 1996 [23]).

Für die Beurteilung der Fahrsicherheit hingegen ist eine Relevanz, möglicherweise mit deutlichen Folgen für den Betroffenen, sehr wohl vorhanden. 0,2 Promille „mehr oder weniger“ können Auswirkungen auf die Beurteilung der absoluten Fahrunsicherheit, bei Ersttätären möglicherweise das Zustandekommen einer MPU sowie die Einleitung von OWi-Verfahren haben. Das Aufkommen derartiger Fallkonstellationen dürfte zwar gering sein, jedoch typisch für die Naturwissenschaften/Medizin im Allgemeinen und die Rechtsmedizin im Besonderen, wo gilt, unter all dem Gewöhnlichen das Außergewöhnliche nicht zu übersehen.

Anhand eines Beispiels (Abb. 5) soll dies verdeutlicht werden.

Bsp. (OWi)	TM: 3 Bier á 0,5 l (75 kg, m); resultierende theoretische BAK-Min: 0,8 ‰
	TB: 16:00 Uhr
	TE: 17:00 Uhr
	VZ: 17:30 Uhr
Abbau (ohne SZ):	$1,5 \text{ h} \cdot 0,2 = 0,3 \text{ ‰}$ BAK-Min: 0,5 ‰
Abbau (inkl. SZ):	$(1,5 \text{ h} \cdot 0,2/\text{h}) + 0,2 \text{ ‰} = 0,5 \text{ ‰}$ BAK-Min: 0,3 ‰
Hier droht ggf. ein Bußgeldbescheid nach § 24a StVG: 500,- € > zwei Punkte > ein Monat Fahrverbot	

Abb. 5: Beispiel (TM: Trinkmenge; TB: Trinkbeginn; TE: Trinkende; VZ: Vorfallszeit; h: Stunde, SZ: Sicherheitszuschlag).

Die Forderung nach einer Vereinheitlichung der Berechnungsmodalitäten (hier: Verwendung des SZ) macht insofern Sinn, als dass ein Grundgerüst hierfür vorhanden ist, welches sich in der Rechtsprechung auf Grundlage (rechts)medizinischer Gutachten und Literatur etabliert hat und eine entsprechende rechtliche Relevanz besitzen kann. Nach Einzelfallbetrachtung kann bei gesonderter Begründung selbstverständlich hiervon abgewichen werden.

Zusammenfassung

Die (einfache) Rückrechnung aus einer analytisch festgestellten Blutalkoholkonzentration auf die Vorfallszeit erfolgt mit einer minimalen (0,1 ‰/Stunde) oder maximalen (0,2 ‰/Stunde) Abbaurrate. Um eine Benachteiligung des Angeklagten auszuschließen, wird für die maximale Blutalkoholkonzentration ein einmaliger Sicherheitszuschlag in Höhe von 0,2 ‰ aufgeschlagen. Im Falle einer „Schätzung“ der theoretisch minimalen Blutalkoholkonzentration nach Trinkmengenangaben bestehen in Kommentaren des Strafrechts vs. rechtsmedizinischer Fachliteratur offensichtlich Unklarheiten bezüglich der Verwendung eines diesbezüglichen Sicherheitszuschlages.

Schlüsselwörter

Sicherheitszuschlag – minimale BAK – Fahrsicherheit – Diffusionssturz – § 316 StGB

Summary

(Simple) retrograde calculation from analytically determined blood alcohol content to the time of incident takes place with a minimal (0.1 ‰/hour) or maximal (0.2 ‰/hour) degradation rate. To exclude disadvantages of the accused a one-time safety-margin of 0.2 ‰ is added. In case of "estimating" the theoretically minimal blood alcohol content by a statement of drinking qualities there is a lack of clarity in comments of criminal law and medico-legal literature regarding the utilization of one-time safety-margins.

Keywords

safety-margin – minimal blood alcohol content – driving suitability – overshoot peak – § 316 StGB

Literatur

- [1] BGH NSTZ 1986, 114
- [2] BGH 4 StR 143/86
- [3] Gerchow J, Heifer U, Schewe G, Schwerd W, Zink P (1985) Die Berechnung der maximalen Blutalkoholkonzentration und ihr Beweiswert für die Beurteilung der Schuldfähigkeit, Blutalkohol 22/Suppl. 1, 77–107
- [4] Hentschel P Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht. 10. Aufl., Werner, Düsseldorf, 2006
- [5] Madea B, Musshoff F, Berghaus (Hrsg.) Verkehrsmedizin, 2. Aufl., Deutscher Ärzte-Verlag, Köln, 2012
- [6] Haffner HT, Batra A, Bilzer N, Dietz K, Gilg T (1992) Statistische Annäherung an forensische Rückrechnungswerte für Alkoholiker. Blutalkohol 29 (1): 53–61
- [7] BGHSt 25, 246 (4 StR 130/73)
- [8] BGHSt 37, 231 (4 StR 117/90)
- [9] BGH, 12.09.1985 – 4 StR 428/85
- [10] Zink P, Reinhardt G (1976) Die Berechnung der Tatzeit BAK zur Beurteilung der Schuldfähigkeit. Blutalkohol 13: 327–39
- [11] Dettmeyer R, Verhoff MA Rechtsmedizin, 1. Aufl., Springer, Heidelberg, 2011
- [12] Fischer T Strafgesetzbuch und Nebengesetze, 62. Aufl., C.H. Beck, München, 2015
- [13] Herzog F in Kindhäuser U, Neumann U, Paeffgen HU (Hrsg) Strafgesetzbuch, 4. Aufl., Nomos, Baden-Baden, 2013
- [14] Madea B, Brinkmann B Handbuch Gerichtliche Medizin. Springer, Berlin, 2003
- [15] Madea B, Dettmeyer R Basiswissen Rechtsmedizin. Springer, Heidelberg, 2007
- [16] Madea B Praxis Rechtsmedizin, 2. Aufl., Springer, Heidelberg, 2007
- [17] Penning R Rechtsmedizin systematisch, 2. Aufl., Uni-Med, Bremen, 2005
- [18] Dölling D, Duttge G, Rössner D Gesamtes Strafrecht, 3. Aufl., Nomos, Baden-Baden, 2013
- [19] Leipziger Kommentar StGB. De Gruyter, Berlin, 2008
- [20] Schönke A, Schröder H Strafgesetzbuch Kommentar, 29. Aufl., C.H. Beck, München, 2014
- [21] BGH 4 StR 428/85
- [22] Krause D, Jachau K, Wittig H (2007) DGRM Jahrestagung in Mainz, Vortrag V33
- [23] Kröber HL, NSTZ 1996, 569 ff.

Anschrift für die Verfasser

Dr. med. Johannes Manhart
Facharzt für Rechtsmedizin
Universitätsmedizin Rostock
Institut für Rechtsmedizin
St.-Georg-Str. 108
18055 Rostock
Email: Johannes.manhart@med.uni-rostock.de

ULRICH FRANKE

Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht¹⁾Jurisdiction concerning traffic law – an overview 2015/2016¹⁾**A. Vorbemerkung**

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über wichtige Entscheidungen zum Straßenverkehrsrecht. Sie schließt an die Übersicht in BLUTALKOHOL 52, 306 (2015) an und behandelt, von wenigen Ausnahmen abgesehen, den Zeitraum zwischen Mitte 2015 und Herbst 2016. Neben Entscheidungen zum materiellen Verkehrsstrafrecht, vornehmlich solchen des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs und der Oberlandesgerichte, werden auch einige grundlegende Entscheidungen der Verwaltungsgerichte behandelt. Die Darstellung schließt mit zwei aktuellen Entscheidungen aus der Zivilgerichtsbarkeit, die eine gewisse Ausstrahlungswirkung auf das gesamte Straßenverkehrsrecht haben.

B. Materielles Verkehrs(straf)recht**I. Allgemeines**

In seiner bereits mehrfach im Schrifttum erörterten Entscheidung zur Nutzung eines Mobiltelefons durch einen Fahrlehrer während einer Ausbildungsfahrt hat der 4. Strafsenat des BGH seine Definition der Kraftfahrzeugführer-Eigenschaft nochmals bekräftigt.²⁾ Führer eines Kraftfahrzeugs ist danach, wer es unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt oder unter Handhabung seiner technischen Vorrichtungen während der Fahrtbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenkt. Der Betreffende muss sich dabei selbst aller oder wenigstens eines Teiles der wesentlichen Einrichtungen des Fahrzeugs bedienen, die für seine Fortbewegung bestimmt sind. Daher schließt es die Eigenschaft als Fahrzeugführer zwar nicht aus, wenn sich mehrere Personen die Bedienung der notwendigen Funktionen teilen. Wer hingegen nicht einmal einen Teil der wesentlichen Einrichtungen des Fahrzeugs bedient, führt dieses zum maßgeblichen Zeitpunkt nicht.

Das OLG Stuttgart hat sich der Auffassung, dass nach den soeben dargelegten Grundsätzen von einer Fahrzeugführer-Eigenschaft des Fahrlehrers während einer Ausbildungsfahrt regelmäßig nicht ausgegangen werden kann, angeschlossen, jedoch zu Recht darauf hingewiesen, dass dies an der Eigenschaft des Fahrlehrers als Verkehrsteilnehmer im Sinne von § 1 Abs. 2 StVO nichts ändert.³⁾ Während der Ausbildungsfahrt habe er den Fahrschüler regelmäßig zu verkehrsgerechtem Verhalten anzuhalten und ihn dementsprechend ununterbrochen zu beaufsichtigen. Unterlasse er, wie in dem vom OLG zu entscheidenden Fall, ein Eingreifen fahrlässig – der Fahrlehrer hatte nicht eingegriffen, ob-

¹⁾ Der Verfasser ist seit 2009 Mitglied des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs.

²⁾ BGH, Beschl. v. 23.09.2014 – 4 StR 92/14, BGHSt 59, 311 m. Anm. *Gübner* NJW 2015, 1126; *Mitsch* NSTZ 2015, 410; *Ternig* NZV 2015, 147; *Kudlich* JA 2015, 232; *Jahn* JuS 2015, 372; vgl. demgegenüber zur Fußgängereigenschaft nach § 25 StVO jüngst BVerwG, Beschl. v. 18.06.2015 – 9 B 3/15, SVR 2015, 392.

³⁾ OLG Stuttgart, Beschl. v. 02.02.2015 – 4 Ss 721/15, SVR 2015, 314.

wohl der Schüler für ihn erkennbar zu weit links gefahren war – handele er zumindest ordnungswidrig im Sinne von § 49 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 1 Abs. 2 StVO.

Bei zunehmender Automatisierung des Fahrvorgangs durch Fahrerassistenzsysteme⁴⁾ wird sich vermehrt die Frage stellen, ob in einer konkreten Unfallsituation bei einem oder mehreren eingeschalteten Assistenzsystemen noch von einem Führen des Fahrzeugs im Sinne der o. g. Begriffsbestimmung die Rede sein kann. Welche Rechtsprobleme hier in Zukunft möglicherweise zur Entscheidung anstehen, beleuchtet ein – für sich genommen – gänzlich unspektakulärer, vom AG Lüdinghausen entschiedener Fall:⁵⁾

Nach den Feststellungen überschritt der Betroffene an einer Messstelle der Polizei die zugelassene Geschwindigkeit (bereinigt) um 23 km/h. Der Betroffene war mit seinem Fahrzeug Teil einer Kolonne mehrerer Pkws. Unmittelbar vor der Messstelle überholte er einen Lastkraftwagen. Er bemerkte dann, dass sich aus einer Einfahrt vor dem überholten Fahrzeug ein Fahrzeug auf die Gegenrichtung einordnete. Der Betroffene fürchtete eine Kollision und wollte wegen des ihm folgenden Fahrzeugs nicht bremsen und hinter dem zu überholenden Fahrzeug erneut einscheren. Er entschied sich vielmehr bewusst dazu, Vollgas zu geben und die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten, die er zuvor aufgrund eines entsprechend eingestellten Tempomats eingehalten hatte. So überholte er mit deutlich höherer Geschwindigkeit das betreffende Fahrzeug und scherte dann auf die rechte Fahrspur ein. Hier bremste er nicht, um wiederum auf die zugelassene Höchstgeschwindigkeit zu kommen, sondern fuhr ungebremst weiter in der Hoffnung, der Tempomat werde die Geschwindigkeit schon wieder entsprechend regulieren. In diesem Moment erfolgte die Radarmessung.

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen vorsätzlicher Geschwindigkeitsüberschreitung zu einer Geldbuße von 140 EUR verurteilt. Eine Notstandslage oder eine notstandsähnliche Lage habe zum Zeitpunkt der Messung nicht vorgelegen. Bei dieser Entscheidung konnte sich das Amtsgericht u. a. auf einen Beschluss des OLG Hamm aus dem Jahr 2006⁶⁾ stützen, wonach ein Betroffener trotz eingeschaltetem, im damaligen Fall defektem Tempomat verpflichtet bleibe, die von ihm gefahrene Geschwindigkeit zu kontrollieren und so die Einhaltung von Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit zu gewährleisten. Im Fall einer Geschwindigkeitsüberschreitung verstoße er zumindest fahrlässig gegen diese Kontroll- und Überwachungspflicht. Die Eigenschaft des Fahrers als Kraftfahrzeugführer stellte das AG Lüdinghausen nicht infrage.

II. Zu den einzelnen Tatbeständen

1. § 315c StGB

a) Überholen (§ 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB)

Immer wieder beschäftigen die Strafgerichte Einzelfragen zur Auslegung der in der Praxis häufig vorkommenden §§ 315b und 315c StGB.

Dazu sei beispielhaft die jüngste Entscheidung des 4. Strafsenats zur Auslegung des Begriffs „Überholen“ im Sinne von § 315c Abs. 1 Nr. 2 b StGB herausgegriffen, der folgender Sachverhalt zugrunde lag:⁷⁾

Nach den Feststellungen überfuhr der Angeklagte, der sich einer polizeilichen Kontrolle entziehen wollte, unter großer Beschleunigung des von ihm gesteuerten Pkws das Rotlicht einer Lichtzeichenanlage und bog nach links in eine Straße ein, auf der in Fahrtrichtung des Angeklagten drei Fahrstreifen vorhanden waren. Nach kurzer Strecke war dem Angeklagten die sofortige Weiterfahrt auf der Fahrbahn versperrt, weil auf der linken und

⁴⁾Dazu allg. Franke DAR 2016, 61.

⁵⁾AG Lüdinghausen, Urt. v. 12.05.2014 – 10 OWi 46/14, VRS 127, 13 (2014).

⁶⁾OLG Hamm, Beschl. v. 21.04.2006 – 2 Ss OWi 200/06, VRS 111, 65 (2006) m. Anm. *Vahle*.

⁷⁾BGH, Beschl. v. 15.09.2016 – 4 StR 90/16.

der mittleren Fahrspur Autos vor einer Rotlicht zeigenden Lichtzeichenanlage warteten und der rechte Fahrstreifen durch einen an einer Haltestelle stehenden Linienbus blockiert war. Um dennoch vor dem ihm folgenden Polizeifahrzeug an dem Stau vorbei flüchten zu können, lenkte der Angeklagte den Pkw über einen Bordstein schräg auf den rechten Gehweg und fuhr in einem Abstand von weniger als einem Meter an zwei Mädchen auf einem Fahrrad vorbei. Danach setzte er die Fahrt – an den auf der Straße wartenden Fahrzeugen vorbei – deutlich schneller als mit Schrittgeschwindigkeit über den Bürgersteig fort und hielt auf einen Passanten zu, der auf dem Trottoir in Fahrtrichtung des Angeklagten entlanglief. Der vom Angeklagten gesteuerte Pkw berührte den Fußgänger in nicht näher feststellbarer Weise, der dadurch aus dem Tritt geriet, ohne das Gleichgewicht zu verlieren oder auf den Boden zu stürzen, laut aufschrie und schimpfte, dann aber seinen Weg unverletzt fortsetzte. Bei diesem Vorbeifahren bestand die naheliegende Wahrscheinlichkeit eines Zusammenstoßes mit dem Passanten, so dass es nur vom Zufall abhing, ob er sich bei diesem Fahrmanöver erheblich verletzen würde. Dem Angeklagten war dies klar, er fand sich jedoch damit ab, um seine Flucht fortsetzen zu können. Nachdem der Angeklagte auf dem Gehweg noch fünf weitere Fußgänger passiert hatte, ohne dass dabei die Gefahr eines Zusammenstoßes bestanden hatte, steuerte der Angeklagte den Pkw nach rechts, streifte versehentlich das an einer Hausfassade befestigte Reklameschild eines Ladengeschäfts und bog in eine Seitenstraße ein, wo er seine Fahrt noch eine kurze Strecke auf dem Gehweg fortsetzte, ehe er anhielt und zu Fuß flüchtete.

Nach § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB wird bestraft, wer im Straßenverkehr grob verkehrswidrig und rücksichtslos falsch überholt und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet. Überholen im Sinne der Straßenverkehrsordnung meint den tatsächlichen Vorgang des Vorbeifahrens von hinten an Fahrzeugen anderer Verkehrsteilnehmer, die sich auf derselben Fahrbahn in dieselbe Richtung bewegen oder verkehrsbedingt halten.⁸⁾ Nach Wortlaut und Zweck der Vorschrift des § 315c Abs. 1 StGB, der auf den Schutz des Lebens, der Gesundheit und bedeutender Sachwerte vor im Gesetz näher bezeichneten, besonders gefährlichen Verhaltensweisen im Verkehr abzielt, sei, so der Senat, die Reichweite des Tatbestands des § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB nicht auf Überholvorgänge im Sinne der Straßenverkehrsordnung beschränkt. Ähnlich wie bei dem Verständnis der Vorfahrt in § 315c Abs. 1 Nr. 2a StGB sei der Begriff des Überholens in § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB vielmehr durch Auslegung des Regelungsgehalts der Strafnorm zu bestimmen. Ausgehend von der Wortbedeutung und unter Berücksichtigung des Umstands, dass das Sichbewegen auf derselben Fahrbahn kein taugliches Kriterium für eine abschließende Erfassung besonders gefährlicher Fälle des Vorbeifahrens liefere, werde das Tatbestandsmerkmal des Überholens auch durch ein Vorbeifahren von hinten an sich in derselben Richtung bewegenden oder verkehrsbedingt haltenden Fahrzeugen verwirklicht, das unter Benutzung von Flächen erfolgt, die nach den örtlichen Gegebenheiten zusammen mit der Fahrbahn einen einheitlichen Straßenraum bilden. Für den strafrechtlichen Begriff des Überholens nach § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB komme es nicht darauf an, dass die Fahrt nach dem Vorbeifahren an dem anderen Fahrzeug auf dessen Fahrbahn fortgesetzt werde. Wollte man für das Überholen begrifflich auf eine das Vorbeifahren abschließende Rückkehr auf die Fahrbahn abstellen, bliebe außerdem die rechtliche Einordnung des tatsächlichen, eine bestimmte Absicht nicht erfordernden Vorgangs des Vorbeifahrens bis zu dessen Abschluss in der Schwebe. Ob ein Überholen nach § 315c Abs. 1 Nr. 2b StGB nur vorliegt, wenn das Vorbeifahren auf der von dem anderen Fahrzeug benutzten Fahrbahn seinen Ausgang nimmt, brauchte der Senat aus Anlass dieses Falles nicht zu entscheiden.

⁸⁾ Vgl. dazu BGH, Beschl. v. 13.02.1975 – 4 StR 508/74, BGHSt 26, 73, 74; v. 28.03.1974 – 4 StR 3/74, BGHSt 25, 293, 296; König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 5 StVO Rn. 16 m. w. N.; Heß in Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl., § 5 StVO Rn. 2.

b) Rücksichtslosigkeit (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB)

Einen Fall, in dem der Täter einen Überholvorgang durchführte, obwohl er während des gesamten Überholvorgangs nicht übersehen konnte, ob jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen war, nahm das OLG Koblenz⁹⁾ zum Anlass, die Voraussetzungen für das Tatbestandsmerkmal der Rücksichtslosigkeit im Sinne von § 315c Abs. 1 Nr. 2 StGB in Erinnerung zu rufen. Danach handelt rücksichtslos, wer sich zwar seiner Pflichten als Verkehrsteilnehmer bewusst ist, sich aber aus eigenstüchtigen Gründen darüber hinwegsetzt, oder wer sich aus Gleichgültigkeit nicht auf seine Pflichten besinnt, Hemmungen gegen seine Fahrweise erst gar nicht aufkommen lässt und unbekümmert um die Folgen seiner Fahrweise darauf losfährt. Im Unterschied zur ebenfalls vorausgesetzten groben Verkehrswidrigkeit bezieht sich die Rücksichtslosigkeit damit eher auf die subjektive Tatseite.¹⁰⁾

2. § 315b StGB

Nach ständiger obergerichtlicher und höchstrichterlicher Rechtsprechung setzt § 315b Abs. 1 StGB in der Regel einen von außen in den Straßenverkehr hineinwirkenden verkehrsfremden Eingriff voraus. Eine Anwendung der Vorschrift bei Handlungen im fließenden Verkehr kommt nur dann in Betracht, wenn es sich um einen verkehrswidrigen Inneneingriff handelt, d. h. der Täter als Verkehrsteilnehmer einen Verkehrsvorgang zu einem Eingriff in den Straßenverkehr pervertiert. Hierfür muss zu einem bewusst zweckwidrigen Einsatz eines Fahrzeugs in verkehrswidriger Absicht hinzukommen, dass es mit mindestens bedingtem Schädigungsvorsatz (z. B. als Waffe oder Schadenswerkzeug) missbraucht wird.¹¹⁾

Das OLG Hamm¹²⁾ hatte die Frage zu entscheiden, ob diese Voraussetzungen auch in einem Fall gegeben waren, in dem ein Kraftfahrzeugführer seinen Pkw aus hoher Geschwindigkeit willkürlich abbremste, um den nachfolgenden Kraftfahrzeugführer (aus Verärgerung) zu einer scharfen Bremsung oder Vollbremsung zu zwingen. Das OLG führte aus, zwar könne dieses Verhalten grundsätzlich einen gefährlichen Eingriff in den Straßenverkehr durch Hindernisbereiten im Sinne des § 315b Abs. 1 Nr. 2 StGB darstellen. Es hob die Vorentscheidung jedoch mangels ausreichender Feststellungen zu den gefahrenen Geschwindigkeiten beim Bremsvorgang und zum zumindest bedingten Schädigungsvorsatz auf. Die von der Vorinstanz in den Urteilsgründen gewählte Formulierung, er habe gehofft und darauf vertraut, es werde nicht zu einem Unfall kommen, zumal er wegen seines Fahrens ohne Fahrerlaubnis den Kontakt mit der Polizei unbedingt vermeiden wollte, lasse darauf schließen, dass er ein Unfallgeschehen nicht billigend in Kauf genommen habe.

Diese Entscheidung beleuchtet die Schwierigkeiten, die die Strafvorschrift für den Tatrichter bei der oft nur schwer zu belegenden Feststellung des bedingten Schädigungsvorsatzes haben kann.¹³⁾

⁹⁾ OLG Koblenz, Beschl. v. 17.03.2016 – 2 OLG 4 Ss 18/16, SVR 2016, 353.

¹⁰⁾ St. Rspr., vgl. schon BGH, Urt. v. 25.02.1954 – 4 StR 796/53, BGHSt 5, 392, 395; Nachw. z. neueren Rspr. bei SSW-StGB/Ernemann, 2. Aufl., § 315c Rn. 11 ff.

¹¹⁾ Vgl. nur BGH, Beschl. v. 30.06.2015 – 4 StR 188/15, NStZ-RR 2015, 321.

¹²⁾ OLG Hamm, Beschl. v. 15.12.2015 – III - 5 RVs 139/15, SVR 2016, 181.

¹³⁾ Ebenso Krenberger SVR 2016, 182; vgl. auch BGH, Beschl. v. 09.09.2014 – 4 StR 365/14, ZfS 2014, 713.

III. Rechtsfolgen

Zur Frage der Entziehung der Fahrerlaubnis hatte der 1. Strafsenat des BGH über folgende, nicht selten vorkommende Fallkonstellation zu entscheiden:¹⁴⁾

Nach den Feststellungen hatte der Angeklagte die Aufgabe, Teilmengen der von den Mitangeklagten gehaltenen Betäubungsmittel von diesem zu übernehmen, die Drogen persönlich an die Endabnehmer auszuliefern, die zu zahlenden Gelder zu vereinnahmen und weiterzuleiten. Bei diesen Vorgängen benutzte der Angeklagte jeweils sein Kraftfahrzeug.

Die vom Landgericht angeordnete Entziehung der Fahrerlaubnis hob der Senat auf. Das Landgericht sei bei dieser Entscheidung von einem rechtlich unzutreffenden Verständnis der in § 69 StGB vorausgesetzten „Ungeeignetheit“ des Täters zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen. Denn die Ungeeignetheit müsse sich immer gerade aus der verfahrensgegenständlichen Tat ergeben. Bei in Betracht kommender charakterlicher Ungeeignetheit müsse die Anlasstat daher selbst tragfähige Rückschlüsse auf die Bereitschaft des Täters zu lassen, die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen kriminellen Zielen unterzuordnen. Da insbesondere kein allgemeiner Erfahrungssatz dahin bestehe, das Rauschgifttransporteure bei Verkehrskontrollen zu besonders riskanter Fahrweise entschlossen seien, könne die Nutzung eines Fahrzeugs zur Durchführung von Drogenauslieferungen allein nicht die Ungeeignetheit zur Teilnahme am Straßenverkehr begründen.¹⁵⁾

IV. Konkurrenzen

Konkurrenzrechtliche Probleme ergeben sich im Straßenverkehrsstrafrecht insbesondere bei den Straftatbeständen der Trunkenheitsfahrt sowie des Fahrens ohne Fahrerlaubnis, da diese Tatbestände als Dauerdelikte ausgestaltet sind. Immer wieder wird übersehen, dass eine solche Dauerstraftat im Regelfall, also insbesondere dann, wenn von vornherein eine längere Wegstrecke geplant ist, durch kurze Unterbrechungen nicht in selbständige Taten aufgespalten wird.

Die vorgenannten Grundsätze hat der BGH erneut für Fälle der bloßen Unterbrechung einer Fahrt zum Einladen diverser Gegenstände in einem Fall bekräftigt, in dem der Fahrzeugführer den Pkw ohne Fahrerlaubnis bewegte.¹⁶⁾ Dies gilt aber auch dann, wenn die Fahrtunterbrechung zur Begehung einer weiteren Straftat genutzt wird. In einer weiteren Entscheidung ist dies für den Fall des versuchten Tankbetruges während einer einheitlichen Autofahrt ohne Fahrerlaubnis unter Hinweis auf die ständige Rechtsprechung des BGH ausgesprochen worden.¹⁷⁾

C. Ordnungswidrigkeitenrecht

I. Verbotsirrtum (§ 11 Abs. 2 OWiG)

In einer ausführlich begründeten Entscheidung hat sich das OLG Bamberg¹⁸⁾ mit den Voraussetzungen des (vermeidbaren) Verbotsirrtums nach § 11 Abs. 2 OWiG befasst. Folgender Sachverhalt ist festgestellt worden:

¹⁴⁾ BGH, Beschl. v. 04.11.2014 – 1 StR 233/14, SVR 2015, 630.

¹⁵⁾ Vgl. auch BGH, Beschl. v. 03.12.2002 – 4 StR 458/02, NSTZ 2003, 311.

¹⁶⁾ BGH, Beschl. v. 12.08.2015 – 4 StR 14/15.

¹⁷⁾ BGH, Beschl. v. 09.03.2016 – 4 StR 60/16; zur Bedeutung der Konkurrenzen im Verkehrsstrafrecht Franke Blutalkohol 52, 184 (2015).

¹⁸⁾ OLG Bamberg, Beschl. v. 01.12.2015 – 3 Ss OWi 834/15, StraFo 2016, 116 m. Anm. Sternberg-Lieben.

Das Amtsgericht hatte die verkehrsrechtlich nicht vorbelastete Betroffene wegen fahrlässiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften (um 66 km/h) zu einer Geldbuße von 600 € verurteilt, von dem im Bußgeldbescheid angeordneten zweimonatigen Fahrverbot jedoch abgesehen. Auf der Fahrtstrecke der Betroffenen auf einer Bundesautobahn war wegen einer Lkw-Kontrolle auf Höhe der Messstelle eine Wechselbeschilderung aufgestellt worden, mit der die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt wurde. Das Amtsgericht war den Angaben der Betroffenen gefolgt, wonach diese die Beschilderung – Zeichen 274, darunter Zeichen 277 mit Bezeichnung „2,8 t“ und den Symbolen für Omnibusse und Pkw mit Anhänger – dahin ausgelegt habe, dass damit die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h nur für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,8 t gelten sollte. Die Betroffene habe sich deshalb in einem vermeidbaren Verbotsirrtum befunden, was das Gewicht ihres Verschuldens verringere und das Absehen vom Fahrverbot rechtfertige. Die dagegen von der Staatsanwaltschaft eingelegte Rechtsbeschwerde hatte Erfolg.

Das OLG weist zunächst auf den inneren Widerspruch der Entscheidung des Amtsgerichts hin, die einerseits einen fahrlässigen Verstoß gegen die Geschwindigkeitsbeschränkung annehme, andererseits aber von einem vermeidbaren Verbotsirrtum ausgehe, was zwangsläufig eine vorsätzlich begangene Tat voraussetze. Die danach erforderliche Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht nimmt das OLG zum Anlass für einige grundsätzliche Hinweise zum vermeidbaren Verbotsirrtum im Sinne von § 11 Abs. 2 OWiG. Es bescheinigt der Vorinstanz, zu Recht nicht von einem den Vorsatz ausschließenden Tatbestandsirrtum der Betroffenen ausgegangen zu sein, sondern von einem Verbotsirrtum. Denn die Betroffene habe sich nach den Feststellungen in einem auf mangelnder präserter Kenntnis der einschlägigen Vorschriften beruhenden Wertungsirrtum über die rechtliche Bedeutung der von ihr optisch richtig und vollständig wahrgenommenen Wechselbeschilderung befunden. Im Anschluss formuliert das OLG die Anforderungen, unter denen in einem Fall des vermeidbaren Verbotsirrtums beim Verstoß gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften ausnahmsweise vom Regelfahrverbot abgesehen werden kann und hebt in diesem Zusammenhang die Bedeutung der Gesamtbewertung aller entscheidungserheblichen Umstände hervor.

II. Augenblicksversagen

Immer wieder wird die drohende Anordnung eines Regelfahrverbots mit dem Einwand bekämpft, der Betroffene habe sich lediglich eines „Augenblicksversagens“ schuldig gemacht, was das Gewicht seines Verkehrsverstoßes im Hinblick auf ein mögliches Fahrverbot in einem anderen Licht erscheinen lasse. Auch hierzu hat sich das OLG Bamberg jüngst in zwei Entscheidungen ausführlich geäußert. Eine Entscheidung betrifft den Fall einer fahrlässigen Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit mit einem Anhänger¹⁹⁾, die andere einen qualifizierten Rotlichtverstoß²⁰⁾, gegen den sich der Betroffene mit der Behauptung verteidigt hatte, er habe kurzzeitig die Lichtzeichenanlagen verwechselt.

Von einem ein Absehen von einem an sich verwirkten Regelfahrverbot rechtfertigenden sog. Augenblicksversagen könne, so das OLG Bamberg unter Bezugnahme auf die zivil- und strafrechtliche Judikatur des BGH²¹⁾, nur für den Fall einer momentanen Unaufmerksamkeit bzw. eines kurzzeitigen Fehlverhaltens ausgegangen werden, wie es auch dem sorgfältigen und pflichtbewussten Kraftfahrer unterlaufen kann. Für den Begriff des Augenblicksversagens sei deshalb kennzeichnend, dass es sich um eine gleichsam spontane

¹⁹⁾ OLG Bamberg, Beschl. v. 04.01.2016 – 3 Ss OWi 1490/15, SVR 2016, 230.

²⁰⁾ OLG Bamberg, Beschl. v. 22.12.2015 – 3 Ss OWi 1326/15.

²¹⁾ Vgl. nur BGH, Urt. v. 29.01.2003 – IV ZR 173/03, NJW 2003, 1118; BGH, Beschl. v. 11.09.1997 – 4 StR 638/96, BGHSt 43, 241.

Fehlreaktion innerhalb eines Verkehrsgeschehens handeln muss. Das sei insbesondere dann nicht der Fall, wenn das fragliche Fehlverhalten des Betroffenen jener Fehlreaktion bereits vorgelagert war. Letztere Voraussetzung erkannte das OLG im Fall der Überschreitung der für ein Kfz mit Anhänger zulässigen Höchstgeschwindigkeit, da der Betroffene die erforderliche Überprüfung schon bei Übernahme des Anhängers versäumt habe. Jedenfalls erfordere ein Privilegierung des Betroffenen bei der Verhängung eines Fahrverbots wegen Augenblicksversagens immer die Feststellung weiterer, in der Person des Handelnden liegender besonderer Umstände, die den Grund des momentanen Versagens erkennen und im Einzelfall unter Abwägung aller Umstände in einem gegenüber dem Regelfall milderen Licht im Sinne eines herabgesetzten Handlungsunwertes erscheinen ließen.

III. Vollstreckung mehrerer Fahrverbote

Die Frage nach der Reihenfolge der *Vollstreckung* mehrerer, gegen denselben Betroffenen verhängter Fahrverbote wird in der Rechtsprechung, nicht zuletzt wegen der insoweit nur unvollkommenen gesetzlichen Regelung je nach Fallkonstellation uneinheitlich beantwortet.²²⁾ Nach wohl überwiegender Praxis erfolgt bei der Anordnung mehrerer Fahrverbote bei (nahezu) gleichzeitigem Eintritt der Rechtskraft regelmäßig keine additive Vollstreckung; eine – in ihrer Reichweite umstrittene²³⁾ – Ausnahme wird lediglich beim Fahrverbot nach § 25 Abs. 2a Satz 2 StVG gemacht, um zu verhindern, dass der Betroffene den Fristbeginn auf denselben Tag legen kann.

Die Frage, ob bei gleichzeitiger Entscheidung über zwei in Tatmehrheit stehender Ordnungswidrigkeiten, für die jeweils eine Ahndung mit einem Fahrverbot in Betracht kommt, zwei Fahrverbote oder nur ein einheitliches Fahrverbot *zu verhängen ist*, hat der BGH nunmehr im Wesentlichen unter Berufung auf die Entstehungsgeschichte der §§ 20 OWiG und 25 StVG sowie die Gesetzssystematik im Sinne der letztgenannten Lösung beantwortet.²⁴⁾

D. Verfahrensrecht

I. Sog. Dashcam im Bußgeldverfahren

Anzuzeigen ist in diesem Zusammenhang die erste Entscheidung eines Oberlandesgerichts zur Frage der Verwertbarkeit von Aufzeichnungen einer sog. Dashcam.²⁵⁾

Das Amtsgericht verhängte gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Missachtens des Rotlichts einer Lichtzeichenanlage (länger als 1 Sekunde) eine Geldbuße und ein dreimonatiges Fahrverbot. Mit der Rechtsbeschwerde griff er im Wege einer Verfahrensrüge die Verwertung einer von einem Zeugen mittels einer sog. Dashcam gefertigten Videoaufnahme an, auf die das Amtsgericht seine Feststellungen nach Inaugenscheinnahme der Aufzeichnungen gestützt hatte. Die Kamera war bereits seit Fahrtbeginn des Zeugen anlasslos über die gesamte Fahrtstrecke in Tätigkeit gewesen.

Das OLG Stuttgart ließ offen, ob der Zeuge durch den Betrieb der Kamera gegen das datenschutzrechtliche Verbot von § 6b BDSG verstoßen hatte, die sog. Dashcam also unter

²²⁾ Eingehender Überblick bei MüKoStVR/Asholt, StVG § 25, Rn. 40/41.

²³⁾ Dazu jüngst OLG Hamm, Beschl. v. 08.10.2015 – 3 RBs 254/15, SVR 2016, 110 m. Anm. Krenberger unter Aufgabe entgegenstehender Rspr.; vgl. auch Fromm DAR 2016, 35.

²⁴⁾ BGH, Beschl. v. 16.12.2015 – 4 StR 227/15, NJW 2016, 1188 = Blutalkohol 53, 260 (2016).

²⁵⁾ OLG Stuttgart, Beschl. v. 04.05.2016 – 4 Ss 543/15, SVR 2016, 270 m. Anm. Krämer; vgl. auch Wirsching NZV 2016, 13; Greger NZV 2015, 114; Bachmeier DAR 2014, 15.

die dort geregelten optisch-elektronischen Einrichtungen fällt oder ob sich die Zulässigkeit des Betriebs der Kamera aus § 6b Abs. 1 Nr. 3 BDSG ergab, also ein berechtigtes Interesse vorlag. Selbst für den Fall eines auf rechtswidrige Weise erlangten Beweismittels bestehe im vorliegenden Fall, so das Oberlandesgericht, kein Beweisverwertungsverbot. Nach der ständigen, insoweit vom Bundesverfassungsgericht gebilligten Rechtsprechung müssten in solchen Fällen das Gewicht des Verfahrensverstößes, die Art des Verbotes und die Bedeutung der betroffenen Rechtsgüter als widerstreitende Interessen miteinander abgewogen werden. Ein Beweisverwertungsverbot sei nur dann anzunehmen, wenn der zur Fehlerhaftigkeit der Ermittlungsmaßnahmen führende Verfahrensverstöß schwerwiegend sei oder bewusst beziehungsweise willkürlich begangen wurde, die grundrechtlichen Sicherungen also planmäßig außer Acht gelassen worden seien.²⁶⁾ Da der Verkehrsverstöß im vorliegenden Fall auf einem groben Fehlverhalten beruhe, die Videoaufzeichnung aber nicht staatlich veranlasst worden sei, um grundrechtliche Sicherungen gezielt zu umgehen, und sonstige Beweismittel nicht vorgelegen hätten, sei ein Verwertungsverbot im Ergebnis zu verneinen.

Damit befindet sich das OLG Stuttgart im Grundsatz in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des BGH, der die maßgeblichen Abwägungskriterien in einem Fall strafrechtswidrig erhobener Bild- und Audioaufzeichnungen einer Straftat durch einen Zeugen erst jüngst nochmals ausführlich darlegt hat.²⁷⁾

II. § 81a Abs. 2 StPO

Auch das OLG Naumburg²⁸⁾ hatte sich in einer Entscheidung mit einem Beweisverwertungsverbot zu befassen, das erneut einen Fall der Verwertung des Ergebnisses einer ohne richterliche Entscheidung erlangten Blutprobe betraf. Als tragende Begründung ist festzuhalten:

Wird bei einer Blutprobenentnahmeanordnung durch einen Polizeibeamten bewusst darauf verzichtet zu überprüfen, ob der zuständige Bereitschaftsrichter verständigt wird und tatsächlich die notwendige Information erhalten hat, führt dies zu einem Beweisverwertungsverbot.

Die Entscheidung bestätigt die bisherige Linie der obergerichtlichen und vom BVerfG bestätigten Rechtsprechung zur Umgehung des Richtervorbehalts.²⁹⁾

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf den Entwurf des Bundesministeriums der Justiz zu einem Artikelgesetz „Fahrverbot, Richtervorbehalt bei der Blutprobenentnahme u. a.“ v. 06.06.2016. Nach diesem Entwurf soll § 81a II StPO wie folgt ergänzt werden:

„Die Anordnung der Entnahme einer Blutprobe steht abweichend von Satz 1 der Staatsanwaltschaft, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung auch ihren Ermittlungspersonen zu, wenn tatsächliche Anhaltspunkte für eine rechtswidrige Tat vorliegen, die der Beschuldigte bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat.“

²⁶⁾Zur Rspr. des BVerfG vgl. nur BVerfG, Beschl. v. 20.05.2011 – 2 BvR 2072/10, NJW 2011, 2783.

²⁷⁾BGH, Urt. v. 07.01.2016 – 2 StR 202/15, JR 2016, 542.

²⁸⁾OLG Naumburg, Beschl. v. 05.11.2015 – 2 Ws 201/15, DAR 2016, 283.

²⁹⁾Zuletzt jedoch zweifelnd BVerfG, Beschluss vom 28.06.2014 – 1 BvR 1837/12, DAR 2015, 383 m. zust. Anm. Niehaus Blutalkohol 52, 146 (2015).

III. Atemalkoholmessung und Rückrechnung

Das OLG Düsseldorf³⁰⁾ hatte in diesem Zusammenhang über folgenden Fall zu entscheiden:

Der 19 Jahre alte Betroffene, der im Besitz einer Fahrerlaubnis auf Probe war (§ 24c Abs. 1 Fall 2 StVG), führte nach den Feststellungen sein mit Sommerreifen ausgestattetes Kraftfahrzeug, obwohl er zuvor ein alkoholisches Getränk zu sich genommen hatte und noch unter dessen Wirkung stand. Bei winterlichen Temperaturen und Reifglätte benutzte er zunächst öffentliche Straßen und fuhr sich sodann auf einer angrenzenden Feldfläche fest. Die – deutlich später gemessene – Atemalkoholkonzentration (AAK) mittels Dräger Alcotest 7110 Evidential betrug im Mittelwert 0,08 mg/l. Die Polizeibeamten stellten außerdem Gleichgewichtsunsicherheit, starkes Zittern, gerötete Augen, einen trockenen Mund sowie falsche Zeiteinschätzung fest. Das Amtsgericht verurteilte den Betroffenen wegen fahrlässigen Fahrens unter der Wirkung eines alkoholischen Getränks während der Probezeit in Tateinheit mit fahrlässigem Fahren ohne die vorgeschriebene Bereifung zu einer Geldbuße. Seine Rechtsbeschwerde hatte keinen Erfolg.

Das OLG Düsseldorf führt zunächst aus, dass eine „Wirkung“ im Sinne von § 24c Abs. 1 Fall 2 StVG erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille oder einer AAK von 0,1 mg/l angenommen werden könne. Eine Wirkung unterhalb dieser Werte scheidet jedenfalls nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft grundsätzlich aus. Diesen Wert habe der Betroffene hier auch überschritten. Zwar sei die Rückrechnungsmethode bei der Atemalkoholmessung wissenschaftlich nicht geklärt. Insoweit vertretbare und rechtlich relevante Rückrechnungen auf den Tatzeitpunkt beruhten sämtlich auf Erfahrungen mit Blutalkoholberechnungen und seien auf Atemalkohol nicht direkt übertragbar. Im zu entscheidenden Fall sei indes gleichwohl von einer Überschreitung des Grenzwertes durch den Betroffenen auszugehen, da zwischen der Fahrt und der Messung der AAK nahezu fünf Stunden verstrichen seien. Selbst unter Berücksichtigung größter Sicherheitszuschläge sowohl bei der Zeitberechnung als auch beim Rückrechnungswert müsse die zur Tatzeit vorhandene AAK mindestens 0,1 mg/l in betragen haben.

IV. Einsicht in digitale Messdateien

Der Anspruch des Betroffenen auf Akteneinsicht in Bedienungsanleitungen, digitale Messdateien u. ä. in Fällen von Bußgeldverfahren wegen Geschwindigkeitsüberschreitung beschäftigt die obergerichtliche Rechtsprechung seit einigen Jahren. Die Rechtsfrage wird nach wie vor unterschiedlich beantwortet. In zwei Entscheidungen hat sich das OLG Bamberg³¹⁾ erneut mit dem Anspruch des Betroffenen im Bußgeldverfahren auf Einsicht in digitale Messdateien befasst und seine insoweit restriktive Linie bekräftigt. Danach verstößt die Ablehnung eines Antrags der Verteidigung auf Einsichtnahme in die digitale Messdatei und deren Überlassung einschließlich etwaiger sog. Rohmessdaten nicht gegen die Grundsätze des fairen Verfahrens, wenn sich der Tatrichter aufgrund der Beweisaufnahme in der Hauptverhandlung davon überzeugt hat, dass die Voraussetzungen eines sog. standardisierten Messverfahrens im Sinne der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs eingehalten wurden. Ein Anspruch auf Überlassung derartiger Dateien ergibt sich unter der genannten Voraussetzung nicht aus dem Akteneinsichtsrecht (§ 46 Abs. 1 OWiG i. V. m.

³⁰⁾ OLG Düsseldorf, Beschl. v. 18.04.2016 – IV-3 RBs 36/16, DAR 2016, 395.

³¹⁾ OLG Bamberg, Beschl. v. 05.09.2016 – 3 Ss OWi 1050/16; Beschl. v. 04.04.2016 – 3 Ss OWi 1444/15, DAR 2016, 337; a. A. bspw. OLG Oldenburg DAR 2015, 406; ausf. dazu König DAR 2016, 362, 371; zum Schutz von Geheimhaltungsinteressen der Wirtschaft im Zivilprozess vgl. jüngst BGH, Urteil vom 26.01.2016 – XI ZR 91/14, BGHZ 208, 331, Tz. 78 ff.

§ 147 Abs. 1 Fall 1 StPO), da die Dateien in Anwendung des formellen Aktenbegriffs nicht Bestandteil der Gerichtsakten sind. Handelt es sich bei den Dateien deshalb allenfalls um amtlich verwahrte Beweisstücke i. Sinne von § 46 Abs. 1 OWiG i.V.m. § 147 Abs. 1 Fall 2 StPO, besteht insoweit, so das OLG Bamberg, nur ein Besichtigungsrecht am Verwahrungsort. Liegen die Voraussetzungen eines standardisierten Messverfahrens vor und ergeben diese sich hinreichend aus dem Bußgeldurteil, komme durch Verweigerung der Überlassung solcher Dateien auch ein Verstoß gegen den Grundsatz des fairen Verfahrens nicht in Betracht.³²⁾

E. Verwaltungsrecht

I. Sichtbarkeit von Verkehrszeichen

In einer grundlegenden Entscheidung hat sich das BVerwG mit den Anforderungen an die Wirksamkeit von Verkehrszeichen im ruhenden Verkehr befasst und insoweit den Sichtbarkeitsgrundsatz weiterentwickelt.³³⁾ Ausgangspunkt des Falles war – wie so oft – eine verwaltungsrechtliche Gebührenanforderung nach Umsetzung eines Kraftfahrzeugs, hier aus einem – nach Auffassung der Ordnungsbehörde deutlich erkennbaren – Halteverbot auf beiden Straßenseiten. Das BVerwG hob die zugunsten der Behörde ergangene Berufungsentscheidung auf und führte zur Begründung u. a. Folgendes aus:

Die Vorinstanz habe keine ausreichenden Feststellungen zur Sichtbarkeit des betreffenden Verkehrszeichens getroffen. Der Auffassung des Berufungsgerichts, die Umsetzung des Kfz sei schon deshalb rechtmäßig gewesen, weil der Fahrzeugführer auch ohne konkreten Anlass verpflichtet gewesen sei, genauer Nachschau nach den Verkehrszeichen zu halten, tritt das BVerwG für den hier in Frage stehenden Bereich des ruhenden Verkehrs (in dieser Allgemeinheit) entgegen. Zwar sei auch das Berufungsgericht zutreffend der Auffassung, dass an die Sichtbarkeit von Verkehrszeichen im ruhenden Verkehr niedrigere Anforderungen zu stellen seien als an solche, die den fließenden Verkehr betreffen.³⁴⁾ Mit der Annahme, der Fahrzeugführer könne beim Abstellen seines Fahrzeugs im ruhenden Verkehr über eine bloße Umschau (beim Aussteigen) hinaus gegebenenfalls auch ohne konkrete Veranlassung gehalten sein, vom Abstellort des Fahrzeugs aus eine gewisse Strecke nach beiden Richtungen abzuschreiten, um sich über das Nichtvorhandensein von Halte- oder Parkverboten zu vergewissern, überspanne das Berufungsgericht indes die den Verkehrsteilnehmer treffenden Sorgfaltspflichten. Zu einer solchen Nachschau sei der Verkehrsteilnehmer im ruhenden Verkehr nur verpflichtet, wenn hierfür nach den konkreten Umständen des Einzelfalles besonderer Anlass bestehe.

II. Strafergerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis und MPU

Die vom VGH Mannheim in dieser Frage eingeleitete Rechtsprechungsänderung³⁵⁾ ist nunmehr auch vom BayVGH vollzogen worden.³⁶⁾ Nach strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), die auf einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss beruht, ist danach im Wiedererteilungsverfahren unabhängig von der bei der Ver-

³²⁾ Vgl. dazu auch KK-OWiG/Lampe, 4. Aufl., § 46 Rn. 6 ff.; Cierniak ZfS 2012, 664; ders. DAR 2014, 2; zu den Anforderungen an ein standardisiertes Messverfahren vgl. BGH, Beschl. v. 30.10.1997 – 4 StR 24/97, BGHSt 43, 277; Beschl. v. 19.08.1993 – 4 StR 627/92, BGHSt 39, 291.

³³⁾ BVerwG, Urt. v. 06.04.2016 – 3 C 10/15, NJW 2016, 2353 m. Anm. Kümper.

³⁴⁾ Zu den Anforderungen im fließenden Verkehr vgl. BVerwG, Urt. v. 23.09.2010 – 3 C 79.09, BVerwGE 138, 21; Urt. v. 13.03.2008 – 3 C 18.07, BVerwGE 130, 383.

³⁵⁾ VGH Mannheim, Beschl. v. 15.01.2015 – 10 S 1748/13, ZfS 2014, 235; Urt. v. 07.07.2015 – 10 S 116/15, DAR 2015, 592; ebenso schon OVG Greifswald, Beschl. v. 22.05.2013 – 1 M 123/12, ZfS 2013, 595; Überblick jeweils bei Rebler DAR 2016, 486; Koehl ZfS 2016, 4.

³⁶⁾ BayVGH, Urt. v. 17.11.2015 – 11 BV 14.2738, DAR 2016, 41 m. Anm. Pießkalla VRR 2016, 16.; dazu auch Dronkovic DAR 2016, 191; Rebler SVR 2016, 18; Kalus VD 2016, 16.

kehrsteilnahme vorgelegenen Blutalkoholkonzentration die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen.

III. Amtsermittlung und Parteivortrag

1. Umfang der Ermittlungen

In einem vom BayVGH entschiedenen Fall³⁷⁾ wendete sich die Klägerin, eine GmbH, gegen eine Fahrtenbuchauflage für ein Firmenfahrzeug, nachdem der verantwortliche Fahrer nach Feststellung einer Geschwindigkeitsübertretung nicht festgestellt werden konnte. Sie beanstandete in der Begründung ihres Antrags auf Zulassung der Berufung insbesondere, die zuständige Behörde hätte es unterlassen, im Wege einer Internetrecherche den verantwortlichen Fahrer zu ermitteln. Eine solche Recherche durch Aufrufen sozialer Netzwerke oder Internetpräsenzen hätte eine angemessene und zumutbare Maßnahme der Sachverhaltsaufklärung dargestellt.

Dieser Ansicht ist der BayVGH nicht gefolgt und hat zur Begründung ausgeführt, die Klägerin verkenne damit grundlegend ihre Mitwirkungspflichten als Fahrzeughalterin. Die Ermittlungsbehörden seien nicht verpflichtet, ohne einen Hinweis des Fahrzeughalters auf eine konkrete Internetseite oder Vorliegen anderer Anhaltspunkte, dass eine Suche im Internet Erfolg versprechend sein könnte, im Internet nach Lichtbildern der in Betracht kommenden Fahrzeugführer zu recherchieren, selbst wenn es sich bei dem Fahrzeughalter um eine Firma handelt.

2. Anforderungen an Parteivortrag

Der BayVGH hat sich außerdem in einer Entscheidung im Rahmen des Antrags auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes³⁸⁾ zu der Frage geäußert, was ein Fahrerlaubnisinhaber vortragen muss, der gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Betäubungsmittelkonsums einwendet, ein Dritter habe ihm diese Substanzen verabreicht und er habe dies nicht bemerkt. Im zu entscheidenden Fall war lediglich vorgetragen worden, die Betäubungsmittel seien ohne Wissen und Wollen des Betroffenen aufgenommen worden. Dazu hatte dieser eine – schon nach Ansicht der Vorinstanz nicht hinreichend substantiierte – eidesstattliche Versicherung einer Freundin vorgelegt, in der diese vortrug, ihm das Rauschgift verabreicht zu haben. Auch beim VGH hatte der Antragsteller mit seiner Beschwerde keinen Erfolg. Er hätte, so der VGH, einen detaillierten, in sich schlüssigen und auch im Übrigen glaubhaften Sachverhalt vortragen müssen, der einen solchen Geschehensablauf als ernsthaft möglich erscheinen lasse. Das sei indes nicht geschehen.

F. Zivilrecht

I. Formulärmäßige Abtretung von Schadensersatzansprüchen

Wird im Anschluss an einen Verkehrsunfall die Erstellung eines Sachverständigengutachtens erforderlich, findet sich, sofern der Geschädigte einen entsprechenden Vertrag mit dem Kfz-Sachverständigen abschließt, dort nicht selten eine formulärmäßig vereinbarte Abtretung der Schadensersatzansprüche des Geschädigten gegen den Fahrer, den Halter und den Versicherer des unfallbeteiligten Fahrzeugs in Höhe der anfallenden Sachverständigen-

³⁷⁾ BayVGH, Beschl. v. 16.04.2015 – 11 ZB 15.171, VRS 128, 216 (2015).

³⁸⁾ BayVGH, Beschl. v. 19.01.2016 – 11 CS 15.2403, DAR 2016, 289.

digenkosten, und zwar erfüllungshalber an den Sachverständigen. Der VI. Zivilsenat des BGH hat eine derartige Klausel nunmehr der Inhaltskontrolle nach den §§ 305 ff. BGB unterzogen³⁹⁾ und nach den allgemeinen, vom BGH zu § 305c Abs. 1 BGB entwickelten Grundsätzen als überraschend angesehen.⁴⁰⁾ Ein rechtlich nicht vorgebildeter, durchschnittlicher Auftraggeber eines Schadensgutachtens brauche mit einer derartigen Abtretungsvereinbarung nicht zu rechnen.

II. Datenweitergabe an Dritte bei Schadensregulierung

Auch die nachfolgend anzuzeigende Entscheidung des OLG Oldenburg befasst sich mit einem rechtlichen Aspekt der Schadensregulierung nach einem Verkehrsunfall.⁴¹⁾

Im Rahmen der Schadensabwicklung hatte die Haftpflichtversicherung des Beklagten ein vom Kläger eingeholtes Sachverständigengutachten, das auch personenbezogene Daten des Klägers enthielt, zur Prüfung an einen privaten Gutachter weitergeleitet, der es seinerseits einem anderen Gutachter übermittelte. Mit dieser Datenweitergabe war der Kläger nicht einverstanden und nahm die beklagte Haftpflichtversicherung auf Auskunft über die weiter gegebenen Daten sowie auf Unterlassung in Anspruch. Sein auf § 1004 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit § 823 BGB gestütztes Begehren hatte keinen Erfolg. Denn unabhängig von der Frage, ob die Weitergabe der Daten nach dem Bundesdatenschutzgesetz rechtmäßig war, fehlte es nach Auffassung des OLG an einer Wiederholungsgefahr im Sinne des § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB, weil die Weitergabe der Daten nur der Abwicklung eines einmaligen Unfallereignisses diene. Der Zweck der Datennutzung ergebe sich außerdem, den Anforderungen des insoweit maßgeblichen § 11 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BDSG entsprechend, aus den vertraglichen Vereinbarungen der Beklagten mit den zur Überprüfung des Schadensgutachten beauftragten Unternehmen.

G. Ausblick

Abschließend noch ein kurzer Blick auf in nächster Zeit anstehende Entscheidungen des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs von möglicherweise grundsätzlicher Bedeutung. Anlass dafür bieten zwei jeweils in entsprechender Anwendung des § 121 Abs. 2 Nr. 1 GVG ergangene Vorlegungsbeschlüsse des OLG Oldenburg.

Im ersten Fall geht es um die in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte unterschiedlich beantwortete Frage, ob beim Fahren unter der Einwirkung von Cannabis auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltsverstoß schon allein dann geschlossen werden kann, wenn der analytische Grenzwert von 1,0 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) bei der Fahrt erreicht ist und keine realen Anhaltspunkte vorliegen, die diesen Rückschluss entkräften können und das Tatgericht veranlassen müssen, sich mit der Möglichkeit eines abweichenden Tatverlaufs auseinanderzusetzen. Im Vorlegungsfall wirkten auf den Betroffenen, der wegen fahrlässigen Fahrens unter der Einwirkung berauschender Mittel (§ 24a Abs. 2 StVG) zu einer Geldbuße verurteilt und gegen den ein einmonatiges Fahrverbot verhängt worden ist, 1,5 ng/ml THC ein. An der beabsichtigten Verwerfung der

³⁹⁾ Die §§ 305 ff. BGB gelten danach in Übereinstimmung mit der Lit. auch für vorformulierte Verträge mit Verfügungskarakter (BGH a. a. O m. w. N.).

⁴⁰⁾ BGH, Urt. v. 21.06.2016 – VI ZR 475/15.

⁴¹⁾ OLG Oldenburg, Urt. v. 23.12.2014 – 13 U 66/14, NZV 2015, 450.

Rechtsbeschwerde des Betroffenen als unbegründet sieht sich das vorlegende OLG⁴²⁾ durch die Rechtsprechung anderer Oberlandesgerichte⁴³⁾ gehindert, nach der die Feststellung der über dem analytischen Grenzwert liegenden Wirkstoffkonzentration im Blut allein für die Annahme von Fahrlässigkeit nicht ausreiche, es vielmehr einer Würdigung sämtlicher zur Verfügung stehender Beweismittel bedürfe, was die Aufklärung der Zeitspanne zwischen Drogenkonsum und Fahrt erforderlich mache (sog. Längere-Zeit-Rechtsprechung).

Im zweiten Fall hat das OLG Oldenburg⁴⁴⁾ dem BGH die Frage vorgelegt, ob bei der Bestimmung des Erlangten gemäß § 29a Abs. 1 OWiG im Falle eines Verstoßes gegen die Bestimmungen über das Sonn- und Feiertagsfahrverbot bei einem internationalen Transport auf den gesamten⁴⁵⁾ oder nur auf den sich rechnerisch für die inländische Fahrtstrecke ergebenden Transportlohn abzustellen ist. Das OLG führt unter Berufung auf das aus seiner Sicht maßgebliche Bruttoprinzip aus, es komme nicht darauf an, ob der Fahrer einen Teil des Transports im Ausland rechtmäßig durchgeführt habe. Bei der Bestimmung des Wertes des durch die Tat Erlangten im Rahmen von § 29a Abs. 1 und 2 OWiG könnten rechtmäßige, hypothetische Kausalverläufe nicht berücksichtigt werden. Die Bestimmung des Erlangten hat bei Entscheidungen auf der Grundlage von § 29a OWiG auch in anderen Bereichen erhebliche Bedeutung, etwa in Fällen des Verstoßes gegen Beladungsvorschriften.

Zusammenfassung

Dieser Beitrag gibt einen Überblick über wichtige gerichtliche Entscheidungen zum Straßenverkehrsrecht im Zeitraum von Mitte 2015 bis Herbst 2016. Im Vordergrund stehen strafgerichtliche Entscheidungen, insbesondere solche des für das Verkehrsstrafrecht zuständigen 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofes. Die vorgestellten Entscheidungen der Oberlandesgerichte befassen sich mit Fragen der Akteneinsicht und der Verwertbarkeit von Beweismitteln. Verwaltungsgerichtliche Entscheidungen schließen sich an. Der Beitrag schließt mit zwei für das Verkehrsrecht wichtigen Entscheidungen der Zivilgerichte.

Schlüsselwörter

Rechtsprechungsübersicht – Straßenverkehrsrecht – Straf-, Zivil- und Verwaltungsrecht – Akteneinsicht – Verwertungsverbote

Summary

This essay gives an overview of important judgements concerning german traffic law, especially those of the German Federal Court. These judgements are of general interest and mainly deal with criminal law. As far as the Code of Criminal Procedure is concerned, the account puts a special emphasis on the matters of examination of records and admission of evidence. The presentation also includes some judgements of the german administrative and civil tribunals.

⁴²⁾ OLG Oldenburg, Beschl. v. 04.08.2015 – 2 Ss (OWi) 142/15.

⁴³⁾ Vgl. nur OLG Celle, Beschl. v. 29.12.2014 – 321 SsBs 37/14, Blutalkohol 52, 150 (2015); Stuttgart, Beschl. v. 10.02.2011 – 1 Ss 616/10, DAR 2011, 218 jew. m. zahlr. w. Nachw.; zu den Empfehlungen der Grenzwertkommission vgl. Blutalkohol 43, 311 (2007).

⁴⁴⁾ OLG Oldenburg, Beschl. v. 09.06.2016 – 2 Ss (OWi) 110/16.

⁴⁵⁾ So das vorlegende OLG; ebenso OLG Karlsruhe, Beschl. v. 23.12.2014 – 2 (6) SsBs 601/14-AK 160/14; a. A. OLG Braunschweig, Beschl. v. 21.12.2015 – 1 Ss (OWi) 165/15, wistra 2016, 124.

Keywords

judgement account – traffic law – criminal, civil and administrative matters – examination of records – admission of evidence

Anschrift des Verfassers

Richter am Bundesgerichtshof
Dr. Ulrich Franke
Bundesgerichtshof
Herrenstraße 45a
76133 Karlsruhe
Email: ribgh.dr.franke@web.de

Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«

(1961–2015, Vol. 1–52), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

Einbanddecken Vol. 52/2015

und ebenso Vol. 1–51 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG
Grapengießerstraße 30 • 23556 Lübeck • Postfach 32 48 • 23581 Lübeck

Zur Information

EMCDDA: Europäischer Drogenbericht^{*)}

Der vorliegende Bericht soll einen Überblick über die Drogensituation in Europa und die einschlägigen Maßnahmen bieten. Die hier veröffentlichten statistischen Daten beziehen sich auf das Jahr 2014 bzw. auf das jeweils letzte Jahr, für das Daten verfügbar sind. Bei den Trendanalysen werden ausschließlich jene Länder berücksichtigt, die ausreichend Daten zur Verfügung gestellt haben, um Veränderungen im Bezugszeitraum zu beschreiben. Sofern nicht anders angegeben, wurde ein Signifikanzniveau von 0,05 herangezogen.

Kapitel 1: Drogenangebot und Markt

Drogensicherstellungen: Cannabis an erster Stelle

Jedes Jahr wird in Europa mehr als eine Million Sicherstellungen illegaler Drogen gemeldet. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um bei Konsumenten beschlagnahmte Kleinstmengen; ein großer Teil der sichergestellten Gesamtmenge entfällt allerdings auf Sicherstellungen von mehreren Kilogramm bei Schmugglern und Produzenten.

Cannabis ist die am häufigsten sichergestellte Droge, auf die mehr als drei Viertel (78 %) der Sicherstellungen in Europa entfallen; dies ist ein Indiz für seine hohe Konsumprävalenz. An zweiter Stelle folgt Kokain (9 %). Die Anteile der Sicherstellungen von Amphetaminen (5 %), Heroin (4 %) und MDMA (2 %) sind geringer.

Im Jahr 2014 entfielen etwa 60 % aller Sicherstellungen in der Europäischen Union auf nur zwei Länder, namentlich Spanien und das Vereinigte Königreich, wenngleich auch aus Belgien, Deutschland und Italien eine nicht unerhebliche Zahl von Sicherstellungen gemeldet wurde. Ferner sei darauf hingewiesen, dass für Frankreich und die Niederlande (Länder, die in der Vergangenheit zahlreiche Sicherstellungen gemeldet haben), sowie für Finnland und Polen, keine aktuellen Daten über die Zahl der Sicherstellungen zur Verfügung stehen. Das Fehlen dieser Daten mindert die Aussagekraft der hier vorgestellten Analyse. Darüber hinaus nimmt die Türkei bei der Sicherstellung von Drogen einen bedeutenden Platz ein, wobei die dort abgefangenen Drogenlieferungen nicht nur für den Konsum in anderen Ländern – sowohl in Europa als auch im Nahen und Mittleren Osten – bestimmt waren, sondern zum Teil auch für den lokalen Konsum.

Vorläuferstoffe: zunehmende Nutzung nicht erfasster Substanzen

Vorläuferstoffe werden für die Herstellung synthetischer Stimulanzien und anderer Drogen benötigt. Ihre Verfügbarkeit hat weitreichende Auswirkungen auf den Markt und die in illegalen Labors verwendeten Herstellungsverfahren. Da viele Vorläuferstoffe auch legalen Zwecken dienen, wird der Handel mit bestimmten chemischen Substanzen, die nach EU-Recht erfasst wurden, streng überwacht. Die Hersteller synthetischer Drogen versu-

^{*)} Auszug aus dem Europäischen Drogenbericht – Trends und Entwicklungen – der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EMCDDA), 2016, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg. Einzusehen unter:
<http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/2637/TDAT16001DEN.pdf>

chen, die Kontrollen zu umgehen, indem sie nicht erfasste Substanzen für die Herstellung von Vorläuferstoffen verwenden. Diese Vorgehensweise erhöht jedoch unter Umständen auch das Aufdeckungsrisiko, da mehr chemische Substanzen benötigt werden und mehr Abfall anfällt.

Die von den EU-Mitgliedstaaten bereitgestellten Daten über Sicherstellungen und abgefangene Lieferungen von Vorläuferstoffen belegen, dass in der Europäischen Union nach wie vor erfasste und nicht erfasste Substanzen gleichermaßen zur Herstellung von illegalen Drogen, insbesondere von Amphetaminen und MDMA, genutzt werden. Zwischen 2013 und 2014 sank die sichergestellte Menge von APAAN (Alpha-Phenylacetonitril), eines Vorstoffs für den Drogengrundstoff BMK, von 48.802 kg auf 6.062 kg. Dieser drastische Rückgang ist wahrscheinlich auf die Erfassung dieser Substanz nach EU-Recht im Dezember 2013 zurückzuführen. Da jedoch MDMA nach wie vor auf dem Markt verfügbar ist und zudem die sichergestellte Menge des MDMA-Vorläuferstoffs Safrol, die sich im Jahr 2013 noch auf 13.837 Liter belief, im Jahr 2014 auf Null gefallen ist, ist davon auszugehen, dass alternative Vorläuferstoffe verwendet werden. Die Sicherstellungen nicht erfasster Vorstoffe für MDMA-Grundstoffe, insbesondere von PMK-Glycidat, nahmen im Jahr 2014 zu.

Neue psychoaktive Substanzen: ein von Vielfalt geprägter Markt

Die EMCDDA beobachtet eine breite Palette neuer psychoaktiver Substanzen. Hierzu zählen synthetische Cannabinoide, synthetische Cathinone, Phenethylamine, Opioide, Tryptamine, Benzodiazepine, Arylalkylamine und eine Reihe weiterer Substanzen. Im Jahr 2015 wurden 98 neue Substanzen erstmals nachgewiesen. Damit beläuft sich die Zahl der beobachteten neuen Substanzen auf mehr als 560, von denen 380 (70 %) in den letzten fünf Jahren entdeckt wurden.

Seit 2008 wurden in einer Reihe unterschiedlicher Produkte über 160 synthetische Cannabinoide erstmals nachgewiesen, 24 davon im Jahr 2015. Synthetische Cannabinoide werden als „legaler“ Ersatz für Cannabis verkauft und mitunter als „exotische Räuchermissionen“ und „nicht für den menschlichen Verzehr geeignet“ beschrieben, um Verbraucherschutz- und Arzneimittelgesetze zu umgehen. Dies ist die größte Gruppe der von der EMCDDA beobachteten neuen Drogen, was zum einen auf die große Cannabismachfrage in Europa und zum anderen auf die Fähigkeit der Hersteller zurückzuführen ist, neue Cannabinoide auf den Markt zu bringen, wenn die vorhandenen Substanzen Kontrollmaßnahmen unterworfen werden.

Synthetische Cathinone bilden die zweitgrößte Gruppe der von der EMCDDA beobachteten Substanzen. In Europa wurden sie erstmals im Jahr 2004 nachgewiesen. Seitdem entdeckte man 103 neue Cathinone, 26 davon im Jahr 2015. Synthetische Cathinone werden für gewöhnlich als „legaler“ Ersatz für Stimulanzien wie Amphetamin, MDMA und Kokain verkauft.

Gegenwärtig beobachtet die EMCDDA 14 neue, nicht kontrollierte Benzodiazepine. Diese werden mitunter für die Herstellung gefälschter Medikamente verwendet, die in Europa verkauft werden. So wurden beispielsweise im Jahr 2015 gefälschte Alprazolam-Tabletten sichergestellt, in denen Flubromazolam nachgewiesen wurde. Darüber hinaus wurden gefälschte Diazepam-Tabletten beschlagnahmt, die Phenazepam enthielten. In einigen europäischen Ländern sind diese gefälschten Arzneimittel mittlerweile ein wichtiger Bestandteil des Marktes für illegale Drogen.

Kapitel 3: Drogenbedingte Schädigungen und diesbezügliche Maßnahmen

Todesfälle durch Überdosierung nehmen in letzter Zeit zu

Der Drogenkonsum ist anerkanntermaßen eine Ursache für vermeidbare Todesfälle unter erwachsenen Europäern. Kohortenstudien unter Hochrisiko-Drogenkonsumenten weisen gemeinhin jährliche Mortalitätsraten zwischen 1 % und 2 % aus. Insgesamt ist in Europa die Mortalität unter Opioidkonsumenten fünf bis zehn Mal höher als in der Allgemeinbevölkerung derselben Alters- und Geschlechtsgruppe. Diese erhöhte Mortalität unter Opioidkonsumenten ist in erster Linie auf Überdosierungen zurückzuführen, jedoch spielen auch andere, indirekt mit dem Drogenkonsum in Zusammenhang stehende Todesursachen eine wichtige Rolle, wie beispielsweise Infektionen, Unfälle, Gewalt und Suizid.

Überdosierungen sind in Europa nach wie vor die häufigste Todesursache unter Drogenkonsumenten, wobei mehr als drei Viertel der Opfer männlich sind (78 %). Bei der Interpretation von Daten zu Überdosierungen, insbesondere zur EU-Gesamtzahl, ist aus mehreren Gründen Vorsicht geboten, beispielsweise wegen der systematisch unzureichenden Meldepraxis in einigen Ländern und aufgrund von Registrierungsverfahren, die zu Verzögerungen bei der Meldung von Fällen führen. Die jährlichen Schätzungen stellen daher einen vorläufigen Mindestwert dar. Im Jahr 2014 kam es in der Europäischen Union zu schätzungsweise mindestens 6.800 Todesfällen aufgrund von Überdosierungen. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem berichtigten Wert des Jahres 2013. Wie in den Vorjahren entfällt ein großer Teil der insgesamt verzeichneten Todesfälle auf das Vereinigte Königreich (36 %) und Deutschland (15 %). Den jüngsten Daten zufolge verzeichnen mehrere Länder mit relativ zuverlässigen Meldesystemen, wie Irland, Litauen und das Vereinigte Königreich, einen Anstieg der Zahl der Todesfälle durch Überdosierung. Auch in Schweden ist ein Aufwärtstrend zu beobachten, wengleich dieser unter Umständen teilweise darauf zurückzuführen ist, dass einige Fälle unter Personen im Alter von mindestens 50 Jahren einbezogen wurden, die nicht mit dem Konsum illegaler Drogen in Zusammenhang standen. Auch die Türkei hatte eine starke Zunahme zu verzeichnen, die jedoch teilweise auf verbesserte Meldeverfahren zurückzuführen sein könnte.

Die höchsten Mortalitätsraten werden in Nordeuropa verzeichnet

Im Jahr 2014 lag die Mortalitätsrate im Zusammenhang mit Überdosierungen in Europa bei schätzungsweise 18,3 Todesfällen je 1 Million Einwohner im Alter zwischen 15 und 64 Jahren. Die nationalen Mortalitätsraten variieren erheblich und werden durch Faktoren wie Prävalenz und Muster des Drogenkonsums sowie methodische Faktoren wie beispielsweise eine unzureichende Meldepraxis und unterschiedliche Kodierungsverfahren beeinflusst. Acht Länder verzeichneten Raten von über 40 Todesfällen je 1 Million Einwohner, wobei die höchsten Raten aus Estland (113 je 1 Million Einwohner), Schweden (93 je 1 Million Einwohner) und Irland (71 je 1 Million Einwohner) gemeldet wurden. Die jüngsten Daten weisen unterschiedliche Trends aus.

Drogen- und Suchtbericht für das Jahr 2015^{*)}

– Auszug –

A Suchtstoffe und Suchtformen

1 Alkohol

1.1 Situation in Deutschland

Übermäßiger und häufiger Alkoholkonsum gefährdet die Gesundheit. In der Rangfolge der wichtigsten Risikofaktoren für Krankheit und vorzeitigen Tod liegt Alkohol nach Tabak und Bluthochdruck in Europa an dritter Position.

Todesfälle durch Alkoholkonsum

Schätzungen zufolge sterben in Deutschland pro Jahr zwischen 42.000 und 74.000 Menschen an den Folgen ihres Alkoholkonsums. Etwa ein Viertel dieser Todesfälle ist allein auf den Alkoholkonsum, die übrigen drei Viertel sind auf den kombinierten Konsum von Alkohol und Tabak zurückzuführen.

3 Medikamente

3.1 Situation in Deutschland

Medikamente sind ein unerlässlicher Bestandteil medizinischer Therapien. Einige Medikamente besitzen jedoch ein oftmals unterschätztes Abhängigkeitspotenzial. Hierzu zählen vor allem Schlaf-, Beruhigungs- und Schmerzmittel.

Schätzungen, wie viele Menschen in Deutschland tatsächlich medikamentenabhängig sind, gehen weit auseinander. Dies liegt vor allem daran, dass eine Medikamentenabhängigkeit schwer zu erheben ist. Sie unterscheidet sich von anderen Suchtproblematiken und geht oft nur mit einer schleichenden Dosissteigerung einher. Bisherige Studien gingen davon aus, dass 1,4 bis 1,5 Millionen Menschen in Deutschland von Medikamenten abhängig sind. Während der Epidemiologische Suchtsurvey (ESA) 2012 von 2,3 Millionen Menschen in Deutschland ausgeht, die von Schmerz-, Schlaf- oder Beruhigungsmitteln abhängig sind, nennt der Gesundheitssurvey des Robert Koch-Instituts (RKI) eine Zahl von etwa 1,3 Millionen Betroffenen. Die deutlich differierenden Zahlen sind vor allem auf die unterschiedlichen Methoden bei der Erhebung zurückzuführen.

4 Illegale Drogen

4.1 Situation in Deutschland

Im Jahr 2015 verzeichnete die Kriminalitätsstatistik 1.126 Drogentote in Deutschland. Obleich die Zahl der Drogentoten damit niedriger liegt als zu Beginn der 2000er-Jahre, besteht weiterhin Grund zur Aufmerksamkeit: Fortlaufend werden neuartige, zumeist chemische Substanzen entwickelt, um das Betäubungsmittelgesetz (BtMG) zu umgehen. Durch den Anschein der Legalität kommen so vermeintlich harmlose Drogen mit ungewissen Folgen für die Konsumenten in Umlauf. Auch Varianten bereits bekannter illegaler

^{*)} Drogen- und Suchtbericht der Bundesregierung 2016, Herausgeber: Die Drogenbeauftragte der Bundesregierung, Bundesministerium für Gesundheit, Juni 2016.

Drogen führen zu neuen Problemlagen: Die unter dem Namen „Crystal Meth“ bekannte Substanz, ein Stimulans aus der Gruppe der Amphetamine, dessen Konsum schwerwiegende körperliche und psychische Folgen verursacht, stellt die Einrichtungen der Suchthilfe besonders in den Grenzregionen zu Tschechien vor neuartige Herausforderungen.

4.2 Daten der Ermittlungsbehörden zu Drogen und Kriminalität

Drogenbedingte Todesfälle

Im Jahr 2015 wurden 1.226 drogenbedingte Todesfälle polizeilich registriert. Dies entspricht einem Anstieg von 18,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr (1.032). Der größte Anstieg wurde in Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern und im Saarland registriert.

Wie bereits in den Vorjahren war hauptsächlich der Konsum von Opioiden/Opiaten allein oder in Verbindung mit anderen Rauschgiftarten/Substanzen todesursächlich. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Anstieg der Drogentoten infolge polyvalenter Vergiftungen durch Opioide/Opiate am höchsten.

Die Anzahl der Verstorbenen aufgrund von Vergiftungen in Verbindung mit Neuen Psychoaktiven Stoffen (NPS) ist auf 39 (2014: 25) Personen angestiegen; die Anzahl der Verstorbenen mit der Todesursache Vergiftungen in Verbindung mit Fentanyl beläuft sich auf 87. Bei beiden Todesursachen ist allerdings aufgrund der schwierigen Erkennbarkeit bzw. Feststellungsmöglichkeit von einer größeren Dunkelziffer auszugehen.

Erstauffällige Konsumenten harter Drogen (EKHD)

Die Gesamtzahl der EKHD stieg im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 Prozent auf insgesamt 20.890 (2014: 20.120) an.

Der größte Anstieg (+ 109,8 Prozent) war bei den 235 polizeilich erstmals registrierten Konsumenten von Crack (2014: 112) zu verzeichnen, gefolgt von einem Zuwachs der erst-auffälligen Konsumenten von LSD um 49 Prozent auf 286 (2014: 192). Allerdings handelt es sich bei beiden Rauschgiftarten nach wie vor um jeweils eine äußerst geringe absolute Zahl von EKHD. Die mit deutlichem Abstand größte Anzahl entfiel, wie in den vorherigen Jahren auch, auf zuvor nicht registrierte Konsumenten von Amphetamin mit 11.765 (2014: 11.356; + 3,6 Prozent).

Der stetig ansteigende Trend der erstmals registrierten Konsumenten synthetischer Drogen ist seit 2010 ungebrochen festzustellen. Rückläufig hingegen waren erstmalig seit Erfassung die Zahlen der erstmals polizeilich erfassten Crystal-Konsumenten, die nach wie vor in den östlichen Bundesländern und in Bayern festzustellen sind.

2015 wurde nach jahrelanger rückläufiger Entwicklung nun wieder eine zunehmende Anzahl an EKHD der klassischen Drogenarten Heroin (1.888; + 14,6 Prozent) und Kokain (3.149; + 6,5 Prozent) registriert.

Sicherstellungen allgemein

Die Gesamtzahl der gemeldeten Sicherstellungsfälle stieg im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 Prozent an und beläuft sich auf 66.591 (2014: 65.007).

4.5 Neue psychoaktive Stoffe (NPS)

In den letzten Jahren gilt die besondere Aufmerksamkeit der Bundesregierung u. a. neuen psychoaktiven, meist synthetischen Stoffen (NPS), die gelegentlich auch „Designdrogen“, „Research Chemicals“ oder „Legal Highs“ genannt werden.

Die Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EBDD) hat im Rahmen des europäischen Frühwarnsystems zwischen 2005 und 2011 mehr als 164 NPS ermittelt. In den Jahren 2012, 2013, 2014 und 2015 wurden Rekordzahlen von 73, 81, 101 bzw. 100 erstmalig entdeckten Stoffen gemeldet. Synthetische Cannabinoide und synthetische Phenylethylamine/Cathinone machen seit 2005 zwei Drittel aller NPS aus, die über das Frühwarnsystem gemeldet werden. Zudem gibt es vermehrt Meldungen über Stoffe aus eher seltenen chemischen Gruppen.

Oft ist bei diesen Stoffen die chemische Struktur bereits unterstellter Betäubungsmittel so verändert, dass der neue Stoff nicht mehr dem BtMG unterliegt. Die für Missbrauchszwecke geeignete Wirkung auf die Psyche bleibt jedoch erhalten oder wird sogar noch verstärkt.

Sicherstellungen von Neuen Psychoaktiven Stoffen (NPS)

Gültige Fall- bzw. Sicherstellungszahlen liegen aufgrund eingeschränkter Erfassungsmöglichkeiten zum Phänomenbereich NPS nicht vor.

Im Jahr 2015 wurden von Deutschland insgesamt 39 NPS an die Deutsche Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (DBDD) bzw. an die Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EBDDA) übermittelt, die erstmalig auf dem deutschen Rauschgiftmarkt sichergestellt wurden und zum Zeitpunkt der Meldung noch nicht dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) unterstellt waren. Einzelne dieser Stoffe wurden zwischenzeitlich dem BtMG unterstellt bzw. sind für eine Unterstellung vorgesehen.

D Gesetzliche Regelungen und Rahmenbedingungen

2 Suchtstoffspezifische Regelungen und Rahmenbedingungen

Änderungen des Betäubungsmittelrechts

Maßnahmen gegen Neue Psychoaktive Stoffe

Mit der 29. Betäubungsmittelrechts-Änderungsverordnung (BtMÄndV) vom 18. Mai 2015 und der 30. BtMÄndV vom 11. November 2015 hat die Bundesregierung dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) insgesamt 15 Neue Psychoaktive Stoffe (NPS) unterstellt^{**}.

Mit einer 31. BtMÄndV sollen weitere sechs Stoffe unterstellt werden, zu denen im BetäubungsmittelSachverständigenausschuss am 7. Dezember 2015 positive Voten ergangen sind [siehe hierzu BA 2016, 316].

Derzeit ist es aufwendig, NPS dem BtMG zu unterstellen. So entsteht ein Wettlauf zwischen immer neuen Varianten eines Stoffes und seiner betäubungsmittelrechtlichen Regelung. Mit einem Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) (BR-Drs. 233-16) soll dieser Wettlauf durchbrochen werden und die durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 10. Juli 2014 [C358/13 und C-181/14] zum Arzneimittelrecht entstandene Regelungs- und Strafbarkeitslücke für (noch) nicht dem BtMG unterstellte NPS geschlossen werden.

^{**}) 29. Betäubungsmittelrechts-Änderungsverordnung (BtMÄndV) vom 18. Mai 2015, BGBl. I S. 723 (Nr. 19) und 30. BtMÄndV vom 11. November 2015, BGBl. I S. 1992 (Nr. 45).

Grundstoffüberwachung

Bei Grundstoffen oder Drogenausgangsstoffen handelt es sich um 24 international gelistete Chemikalien^{***}), die meist legal gehandelt werden. Sie werden aber auch zur Herstellung illegaler Drogen eingesetzt. Hierfür werden sie missbräuchlich aus dem legalen Handelsverkehr abgezweigt. Deshalb ist es unverzichtbar, diese Stoffe weltweit zu überwachen, um gegen die Drogenherstellung und den Drogenhandel vorzugehen. Hierzu gibt es internationale, europäische und nationale Vorschriften. Der Verkehr mit diesen Grundstoffen ist Teil des „Übereinkommens der Vereinten Nationen von 1988 gegen den unerlaubten Verkehr mit Suchtstoffen und psychotropen Stoffen“ (Suchtstoffübereinkommen von 1988). Das EU-Recht regelt den europäischen Binnen- und Außenhandel der EU mit Grundstoffen. Die betreffenden Chemikalien unterliegen danach jeweils unterschiedlich strengen Kontrollen, um den Handelsverkehr für legale Zwecke nicht über Gebühr zu erschweren. Das deutsche Grundstoffüberwachungsgesetz vom 11. März 2008^{****}) regelt ergänzend die behördliche Kontrolle und Überwachung des Grundstoffverkehrs in Deutschland sowie Straf- und Bußgeldtatbestände.

Am 30. Dezember 2013 und 30. Juni 2015 traten Änderungen im europäischen Grundstoffrecht in Kraft. Ziel ist zu verhindern, dass besonders Essigsäureanhydrid – notwendig, um Heroin herzustellen – aus dem EU-Binnenhandel abgezweigt wird. Außerdem soll der Drittlandhandel von ephedrin- und pseudoephedrinhaltigen Arzneimitteln, die für die Herstellung von Methamphetamin missbraucht werden können, stärker kontrolliert werden. Um die Herstellung von Methamphetamin in Europa zu bekämpfen, hat die EU-Kommission im Frühjahr 2016 einen Vorschlag zur Unterstellung von Chlorephehdin und Chlorpseudoephedrin unter das europäische Grundstoffrecht vorgelegt.

E Internationales

1 Europäische Drogenpolitik

Zur Bewertung der Fortschritte bei der Umsetzung der EU-Drogenstrategie (2013–2020) und des EU-Drogenaktionsplans (2013–2016) legte die Kommission einen Zwischenbericht über die Fortschritte in den Jahren 2013 und 2014 vor. Eine umfassende (Zwischen-)Evaluierung beider Instrumente ist für 2016 angekündigt.

Der Rat der EU

Der Rat hat im Jahr 2015 Schlussfolgerungen zur Umsetzung des Drogenaktionsplans der EU (2013–2016) bezüglich der Mindestqualitätsstandards bei der Verringerung der Drogennachfrage in der EU verabschiedet. In diesen Schlussfolgerungen werden die Min-

^{***}) Diese Stoffe sind aufgelistet im Anhang I „Liste der erfassten Stoffe“ der Verordnung (EG) Nr. 273/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 betreffend Drogenausgangsstoffe, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 219/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 (Amtsblatt Nr. L 87, Seite 109, 31.03.2009) und Verordnung (EU) Nr. 1258/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 (Amtsblatt Nr. L 330, Seite 21, 10.12.2013).

^{****}) Gesetz zur Überwachung des Verkehrs mit Grundstoffen, die für die unerlaubte Herstellung von Betäubungsmitteln missbraucht werden können (Grundstoffüberwachungsgesetz – GÜG) vom 11.03.2008, zuletzt geändert durch Artikel 51 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474).

destqualitätsstandards bei der Prävention, bei der Reduzierung von Gesundheitsrisiken und -schäden sowie bei der Therapie, der sozialen Eingliederung und der Rehabilitation umrissen.

Anmerkung der Schriftleitung: Die sechs empfohlenen Stoffe wurden in die 31. Verordnung zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher Vorschriften (BtMÄndV) aufgenommen und inzwischen veröffentlicht (BGBl. I S. 1282 (Nr. 26)).

Die EU-Drogenstrategie (2013–2020) steht ausschließlich in englischer Sprache zur Verfügung (European Union Drugs Strategy 2013–2020, March 2013), einzusehen unter: <http://www.consilium.europa.eu/de/documents-publications/publications/2013/european-union-drugs-strategy-2013-2020/>

Der EU-Drogenaktionsplan (2013–2020) steht auch in deutscher Sprache zur Verfügung und wurde veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union (2013/C 351/01, OJ C 351, 30.11.2013, p. 1–23).

Die insgesamt 16 Mindestqualitätsstandards bei der Verringerung der Drogennachfrage in der EU (Minimum quality standards for drug demand reduction interventions in the EU; DS 10371/1/15 REV 1, 14 September 2015, 11985/15) sind nicht rechtsverbindlich, repräsentieren aber den politischen Willen der EU-Mitgliedsstaaten, Maßnahmen der Nachfragereduktion auf einer evidenzbasierten Grundlage anzugehen. Die Kommission wird mit Unterstützung der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EBDDA) die Implementierung der Standards beobachten.

Streitpunkt Cannabislegalisierung

Cannabiskontrollgesetz

Der von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen eingebrachte Entwurf eines Cannabiskontrollgesetzes (BT-Drucksache 18/4204, ausführlich hierzu BA 2015, 195 ff.) zur staatlich kontrollierten Abgabe von Cannabis sorgt unter Gesundheits- und Rechtsexperten weiter für heftigen Streit. Anlässlich einer Anhörung des Gesundheitsausschusses unter Vorsitz von Dr. EDGAR FRANKE (SPD) am 16. März 2016 begrüßten Juristen und Elternvertreter auch in ihren schriftlichen Stellungnahmen den vorgelegten Entwurf und argumentierten, durch das Verbot der Droge würden nur der Schwarzmarkt und die Beschaffungskriminalität gefördert sowie die Konsumenten ungerechtfertigt kriminalisiert. Nach den Vorstellungen der Grünen sollte Cannabis aus den strafrechtlichen Regelungen des Betäubungsmittelgesetzes herausgenommen werden, um stattdessen einen kontrollierten, legalen Markt zu schaffen. So sollte die gesamte Handelskette für Cannabis reguliert werden. Der Verkauf an Minderjährige sollte verboten sein. Der Verbraucher- und Gesundheitsschutz müsse durch Angaben über Inhaltsstoffe, die Konzentration der Wirkstoffe, Beipackzettel, Warnhinweise und Qualitätsstandards garantiert werden. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollte ein Grenzwert für Cannabis eingeführt werden, ähnlich der Promillegrenze für Alkohol. Mit einer Cannabis-Steuer könnten zusätzliche Einnahmen erzielt werden.

Psychiater und Mediziner warnten hingegen vor einer voreiligen Freigabe der Droge und erinnerten an die gesundheitlichen Risiken vor allem für junge Leute, die mit dem Konsum von Cannabis einhergehen. Befürchtet wird, die Droge könnte sich in Deutschland weiter ausbreiten. Auch sogenannte Koabhängigkeiten mit Alkohol und Nikotin werden mit Sorge gesehen.

Zur Anhörung waren zahlreiche Sachverständige geladen, unter anderem der Bund Deutscher Kriminalbeamter e. V. (BDK), die Bundesärztekammer (BÄK), die Bundespsychotherapeutenkammer (BPTK), die Deutsche Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (DBDD), die Deutsche Gesellschaft für Psychiatrie und Psychotherapie, Psychosomatik und Nervenheilkunde e. V. (DGPPN), die Deutsche Gesellschaft für Suchtmedizin e. V. (DGS), das c/o Zentrum für Interdisziplinäre Suchtforschung (ZIS) der Universität Hamburg, die Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen e. V. (DHS), der Spitzenverband der gesetzlichen Krankenversicherung (GKV), die Neue Richtervereinigung e. V. (NRV), der Schildower Kreis und als Einzelsachverständige Prof. Dr. TOBIAS HELLENSCHMIDT, JÖRN PATZAK, Prof. Dr. RAINER THOMASIUS, Dr. BERND WERSE und Prof. Dr. KAI AMBOS.

(Aus einer Mitteilung des Deutschen Bundestages vom 16. März 2016)

Anmerkung der Schriftleitung: Zu den vom Gesetzesentwurf vorgesehenen Änderungen bei § 24a StVG und § 14 FeV siehe nachfolgende Auszüge aus den Stellungnahmen der Einzelsachverständigen:

Ltd. RegDir. Jörn Patzak – Ausschussdrucksache 18(14)0162(6):

5. Regelung zu § 24a StVG gefährdet die Sicherheit im Straßenverkehr – zudem wird das CannKG dazu führen, dass eine große Anzahl an Cannabiskonsumenten die Fahrerlaubnis entzogen bekommt

Nach Art. 4 des Entwurfs soll die Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG erst dann vorliegen, wenn im Blut des Fahrzeugführers ein Wert von 5,0 ng/ml THC nachgewiesen wird (aktuell beträgt der von Sachverständigen vorgeschlagene und von den Gerichten übernommene Wert 1 ng/ml). Dies halte ich bei der zurzeit vorliegenden medizinischen Erkenntnislage zu den Auswirkungen von Cannabis auf Fahrzeugführer für unverantwortlich. So

haben MÖLLER/KAUERT/THÖNNES u. a. im Jahr 2006 in der sog. Maastricht-Studie das Leistungsverhalten von Gelegenheitskonsumenten nach dem Konsum von Cannabis untersucht¹⁰⁾. Sie kamen zu folgendem Ergebnis: Während der ersten 2 bis 3 Stunden nach dem Konsum (= THC-Werte zwischen 5 und 10 ng/ml) waren die Probanden in der Feinmotorik, in der Impulskontrolle und der Wahrnehmungs- sowie Denkfähigkeit signifikant beeinträchtigt. Bis zu 5 Stunden nach Konsumende (= THC-Werte von 2 bis 5 ng/ml) war noch eine Beeinträchtigung der Feinmotorik feststellbar, während bei Messwerten von unter 1 ng/ml keine Auffälligkeiten mehr nachweisbar waren. Danach ist bei einem Wert von 2 bis 5 ng/ml THC im Blut zu befürchten, dass der Fahrzeugführer derart in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt ist, dass er eine erhebliche Gefahr im Straßenverkehr darstellt. Dementsprechend sieht das Fahrerlaubnisrecht bei Gelegenheitskonsumenten von Cannabis, die mit mehr als 1 ng/mL THC im Straßenverkehr unterwegs sind, sowie bei Dauerkonsumenten mangels charakterlicher Ungeeignetheit eine verwaltungsrechtliche Entziehung der Fahrerlaubnis vor¹¹⁾. Das CannKG käme folglich einer kontinuierlichen Straßenverkehrsgefährdung gleich und dürfte gleichzeitig eine große Anzahl an Cannabiskonsumenten in den Entzug der Fahrerlaubnis treiben!

Prof. Dr. Bernd Werse – Ausschussdrucksache 18(14)0162(5):

Zu einzelnen Punkten des CannKG bzw. CannStG:

Ferner begrüße ich ausdrücklich die vorgeschlagenen Regelungen unter Artikel 4 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes) zu sinnvollen Grenzwerten im Straßenverkehr und insbesondere Artikel 5 (Änderung im Ordnungsrecht). Letzteres – eine Änderung der Fahrerlaubnisverordnung – ist meiner Meinung nach aktuell ein noch dringlicheres Erfordernis als die Entkriminalisierung von Cannabiskonsumierenden. Es ist völlig unsinnig und realitätsfremd, Millionen von Menschen mit Führerschein diesen per se abzusprechen, weil sie „regelmäßig“ Cannabis konsumieren, weil sie einmalig Cannabis in Kombination mit Alkohol konsumiert haben oder weil sie einmalig irgendeine andere illegale Droge genommen haben – und zwar jeweils ohne unter dem Einfluss dieser Drogen Auto gefahren zu sein. Dies führt in der Konsequenz dazu, dass es für einen Konsumierenden nur einen relativ geringen Unterschied macht, ob er berauscht Auto fährt oder dies vermeidet, da er, falls er mit Drogen erwischt wird, so oder so eine höhere „Strafe“ nach der Fahrerlaubnisverordnung (in Form von Führerscheinentzug und Kosten) zu erwarten hat als nach der Straßenverkehrsordnung. Ich plädiere dafür, dass auch im Fall, dass das CannKG abgelehnt wird, diese Punkte weiter diskutiert und baldmöglichst Bestimmungen geschaffen werden, die wirklich der Verkehrssicherheit dienen.

Prof. Dr. med. Rainer Thomasius – Ausschussdrucksache 18(14)0162(9):

Zu verkehrsmedizinischen Fragen des Gesetzentwurfes

Mit Artikel 4 des Entwurfs eines Cannabiskontrollgesetzes wird die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes berührt. Es wird ein Gefahrengrenzwert für Cannabis mit 5 ng/ml THC im Blutserum festgesetzt. Dazu heißt es in der Begründung (S. 67): „Ein solches Grenzwertmodell würde ermöglichen, dass sich der Cannabiskonsument ähnlich wie der Alkoholkonsument durch verantwortungsvolles Verhalten, d. h. eine ausreichend lange Drogenabstinenz vor aktiver Teilnahme am Straßenverkehr, auf die durch ein Grenzwertmodell gesetzten Anforderungen einstellen kann (GROTENHERMEN und KARUS, 2002).“ Diese, für den Entwurf eines Cannabiskontrollgesetzes zentrale Position hält wiederum einer wissenschaftlichen Überprüfung nicht stand.

Die für das Führen eines Kraftfahrzeuges notwendigen Leistungsfunktionen sind während der Cannabis-Akutwirkung signifikant eingeschränkt. Dieser Befund wird nicht nur durch neuropsychologische Untersuchungen, sondern auch durch Studien am Fahr Simulator sowie durch Fall-Kontrollstudien zum Unfallrisiko beim Fahren unter Cannabiseinfluss gestützt. Cannabisintoxikationen führen bei Teilnehmern in experimentellen und Labor-Studien unmittelbar, zu dosisabhängigen Beeinträchtigungen in kognitiven Fähigkeiten, psychomotorischen Funktionen und Fahrtüchtigkeit (RAMAEKERS et al., 2004, 2009; LENNÉ et al., 2010).

Bereits bei sehr geringem Wirkspiegel von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blut (1 bis 2 ng/ml), wie dieser auch noch mehrere Stunden nach herbeigeführtem Rauschzustand bestehen kann, können besonders schwere Verkehrsunfälle mit Personenschäden und Todesfolge verursacht werden. In einer Analyse drogenassoziierter Verkehrsunfälle (KAUERT & IWERSEN-BERGMANN, 2004) stellten Cannabisbefunde die größte Gruppe (27 % Cannabismonobefunde, 9 % Kombinationsbefunde für Cannabis plus Alkohol). Die Höhe der THC-Konzentrationen im Blut variierte zwischen 1,3 und 20,1 ng/ml. In der Cannabismonogruppe errechnete sich für die Kategorie „Sachschaden“ eine mittlere THC-Konzentration von 9 ng/ml, und analog für die Kategorien „Personenschaden“ 7,2 ng/ml, „Schwerer Personenschaden“ 3,1 ng/ml und „Unfälle mit Todesfolge“ 4,0 ng/ml. Zwei Drittel der Unfälle in Zusammenhang mit Cannabismonobefunden ereigneten sich bei relativ niedrigen Blutkonzentrationen von weniger als 5 ng/ml THC, davon knapp ein Drittel mit tödlichem Ausgang und ein weiteres Drittel mit

¹⁰⁾ Möller/Kauert/Thönnnes u. a. Blutalkohol 2006, 361 ff.

¹¹⁾ S. dazu Körner/Patzak/Volkmer a. a. O. Rn. 467 ff. n. w. N.

schwerem Personenschaden. Auch nach der Untersuchung von KUYPERS und Kollegen (2012) steigt das Unfallverursachungsrisiko bei einer Dosierung von 2 ng/ml THC im Serum sprunghaft an. Nach einer aktuellen Metaanalyse (ASBRIDGE et al., 2012), in die Fallkontrollstudien, Unfallstudien und Schuldhaftigkeitsstudien eingegangen, erhöht sich das Risiko für die Verursachung eines Verkehrsunfalls unter Cannabiseinfluss unter Hinzuziehung aller Studienarten um das 1,9fache bzw. bei Zugrundelegung allein der wissenschaftlich hochwertigen Fallkontrollstudien um das 2,8fache.

Dass Cannabiskonsumenten die wahrgenommenen Beeinträchtigungen ihrer Fahrtüchtigkeit häufig deutlich unterschätzen und zudem meinen, die rauschbedingten Defizite durch vermeintlich angepasstes Fahrverhalten ausgleichen zu können, zeigt eine Studie von MCGUIRE und Kollegen (2011). Des Weiteren berichteten in dieser Untersuchung 35 % der befragten Konsumenten mit regelmäßigem Cannabisegebrauch, im letzten Monat vor der Befragung innerhalb der ersten zwei Stunden nach Cannabiskonsum Auto gefahren zu sein.

Schlussendlich würde eine Änderung der Straßenverkehrsordnung gemäß der Niederschrift im Entwurf für ein Cannabiskontrollgesetz zu einer Erhöhung des Unfallrisikos und zu einer Straßenverkehrsgefährdung durch cannabisintoxikierte bzw. restintoxikierte Fahrer führen.

Cannabis auf Rezept

Das Bundeskabinett hat am 4. Mai 2016 Änderungen des Betäubungsmittelgesetzes beschlossen. Danach können schwerkranke Patienten, die unter Schmerzen leiden und für die es keine Therapie-Alternativen gibt, künftig Cannabis-Arzneimittel auf Rezept verordnet bekommen. Der Arzt kann es nur verordnen, wenn die Cannabis-Einnahme die Symptome oder den Krankheitsverlaufs voraussichtlich verbessert. Die Kosten erstattet die gesetzliche Krankenversicherung.

Der beschlossene Gesetzentwurf ändert jedoch nichts an der Haltung der Bundesregierung zur Freigabe von Cannabis: Der Eigenanbau – selbst zu medizinischen Zwecken – als auch seine Verwendung zu Rauschzwecken bleiben verboten.

Für die Versorgung mit Cannabisarzneimitteln in kontrollierter Qualität soll der Anbau von Cannabis zu medizinischen Zwecken in Deutschland unter Beachtung der völkerrechtlich bindenden Vorgaben des VN-Einheits-Übereinkommens von 1961 über Suchstoffe ermöglicht werden. Die Aufgaben nach diesen internationalen Vorgaben sollen dem Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) übertragen werden (staatliche „Cannabisagentur“).

Bis der staatlich kontrollierte Anbau in Deutschland, der eine Cannabisagentur voraussetzt, erfolgen kann, wird die Versorgung mit Medizinalhanf über Importe gedeckt werden. Mit Änderungen im Fünften Buch Sozialgesetzbuch (SGB V) soll die Erstattungsfähigkeit von Arzneimitteln auf Cannabisbasis in der gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) erweitert werden, die bislang grundsätzlich auf zugelassene Fertigarzneimittel im jeweils zugelassenen Anwendungsgebiet begrenzt war. Insbesondere wird eine Erstattungsmöglichkeit von Cannabis in Form getrockneter Blüten für schwerkranke Menschen geschaffen, denen anders nicht geholfen werden kann.

Das BfArM hat bereits Erfahrung mit Medizinalhanf. Denn wer bisher als Schwerkranker Cannabis-Arzneimittel wollte, konnte beim BfArM eine Ausnahmegenehmigung vom allgemeinen Anbauverbot für Cannabis beantragen. Die Betroffenen mussten dafür die Notwendigkeit einer Behandlung mit Cannabis darlegen, ihre Krankheit und ihre bisherige Therapie dokumentieren. Eine Kostenerstattung durch die gesetzliche Krankenversicherung war nicht möglich. Mit dem jetzt im Kabinett beschlossenen Gesetzentwurf wird künftig eine Ausnahmeerlaubnis durch das BfArM nicht mehr notwendig sein.

Um weitere Erkenntnisse zur Wirkung dieser Cannabisarzneimittel zu erlangen, wird die Erstattung an eine wissenschaftliche Begleiterhebung geknüpft. Mit dieser Begleitforschung, die aus einer Datenerhebung besteht, wird das BfArM beauftragt. Die übermittel-

ten Daten werden in anonymisierter Form und nur zum Zwecke der wissenschaftlichen Forschung verarbeitet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse will der Gemeinsame Bundesausschuss (G-BA) nutzen, um zu entscheiden, in welchen Fällen Cannabis zukünftig auf Kosten der GKV verordnet wird.

(Aus Pressemitteilungen des Bundesministeriums für Gesundheit, BMG, und der Bundesregierung vom 4. Mai 2016)

Anmerkung der Schriftleitung: Das VN-Einheits-Übereinkommen über Suchtstoffe (Single Convention on Narcotic Drugs) wurde am 30. März 1961 in New York abgeschlossen und trat als völkerrechtlicher Vertrag am 13. Dezember 1964 in Kraft. Es bindet durch Ratifizierung über 180 Staaten und wurde seitdem mehrfach geändert bzw. durch weitere Abkommen ergänzt. Die Ratifikation in Deutschland erfolgte am 3. Dezember 1973.

Das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) ist eine selbständige Behörde des Bundes, deren Aufgaben die Zulassung, die Verbesserung der Sicherheit von Arzneimitteln, die Risikoerfassung und -bewertung von Medizinprodukten und die Überwachung des Betäubungsmittelverkehrs sind.

Der Gemeinsame Bundesausschuss (G-BA) ist das oberste Beschlussgremium der Selbstverwaltung im Gesundheitswesen. Ihm gehören Vertreter der Ärzte, Zahnärzte, Psychotherapeuten, Krankenhäuser und Krankenkassen an. Der G-BA entscheidet, welche Leistungen von der gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) bezahlt werden.

Sonstige Legalisierungsbestrebungen

Schildower Kreis

In einer Resolution an den Bundestag^{*)} haben sich 123 Strafrechtsprofessoren bereits vor einiger Zeit für eine Änderung des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) stark gemacht mit dem Ziel, Cannabis aus der Illegalität zu holen. Die Strafrechtsexperten argumentieren, die Prohibition und repressive Drogenpolitik sei gescheitert. Sie führe zu einer Kriminalisierung von Bürgern, die ein normales Leben lebten und verursache immense Kosten unter anderem für die Strafverfolgung. Auch jugendliches Experimentierverhalten werde kriminalisiert und das Erlernen von Drogenmündigkeit erschwert. Der Zweck des Verbotes werde derweil systematisch verfehlt, da der Drogenkonsum nicht verhindert werden könne. Die Neue Richtervereinigung (NRV), ein Zusammenschluss von Richtern und Staatsanwälten, hat sich der Resolution angeschlossen.

Österreich

Eine österreichische Bürgerinitiative (53/BI) verlangte die Herausnahme von Cannabis aus dem österreichischen Suchtmittelgesetz und wollte sowohl den Anbau als auch die Herstellung von Cannabis für den persönlichen Konsum sowie den Erwerb und den Besitz von geringen Mengen für Personen ab 16 Jahren legalisieren. Seitens der Regierungsparteien überwog in den Debatten darüber allerdings die Skepsis. Auch das österreichische Bundesministerium für Gesundheit, BMG, (48/SBI), das Bundesministerium für Verkehr,

^{*)} Stand: August 2015; angeschlossen haben sich weiterhin Dr. Kühling, Jürgen (RiBVerfG a. D.) und die Neue Richtervereinigung – Zusammenschluss von Richterinnen und Richtern sowie Staatsanwältinnen und Staatsanwälten e. V. (www.nrv-net.de); einzusehen unter: <http://schildower-kreis.de/resolution-deutscher-strafrechtsprofessorinnen-und-professoren-an-die-abgeordneten-des-deutschen-bundestages/>

Innovation und Technologie, BMVIT, (56/SBI) und das Bundesministerium für Justiz, BMJ, (78/SBI) haben in ihren Stellungnahmen eine Legalisierung abgelehnt. Am 7. Juli 2015 verabschiedete der österreichische Nationalrat eine Strafrechtsreform (Nr. 789/2015) und Novelle des Suchtmittelgesetzes, in denen keine Legalisierung von Cannabis erfolgte.

(Aus der Parlamentskorrespondenz Nr. 62 vom 27. Januar 2016)

Modellprojekte

Deutschland

Der Besitz von Cannabis ist in Schleswig-Holstein weiterhin strafbar. Der Landtag lehnte am 17. Februar 2016 mit breiter Mehrheit in namentlicher Abstimmung einen Piraten-Antrag für eine Legalisierung der weichen Droge ab (BT-Drucksachen 18/3844 und 18/3878).

Auch das Saarland wird seine Drogenpolitik nicht grundsätzlich ändern. Ein Antrag der Piratenpartei (BT-Drucksache 15/1654), das Saarland zur Modellregion für die kontrollierte Freigabe von Cannabis zu entwickeln, scheiterte am 20. Januar 2016 im Saarbrücker Landtag. Auch ein vergleichbarer Antrag der Grünen (BT-Drucksache 15/1678) stieß bei der Regierungsmehrheit von CDU und SPD auf Ablehnung.

Nach dem juristischen Scheitern eines Berliner Cannabis-Projekts**) verzichtet nun auch Bremen vorerst auf einen eigenen Modellversuch zum kontrollierten Verkauf von Cannabis an Erwachsene. Die rot-grüne Koalition will sich im Bundesrat für eine Änderung der Rechtslage einsetzen und bis dahin alle vorhandenen lokalen Handlungsspielräume ausschöpfen.

(Aus Mitteilungen der Pharmazeutischen Zeitung online, PZ, vom 20. Januar und 18. Februar 2016 und der ÄrzteZeitung online vom 21. März 2016)

Schweiz

Über eine halbe Million Schweizerinnen und Schweizer konsumieren mehr oder weniger regelmäßig Cannabis; trotz Verbot und drohender Bußen. In vier Städten und Stadtkantonen sollen nun vier Pilotprojekte in entsprechenden Clubs initiiert werden, in denen rund 2 000 Teilnehmer ganz legal kiffen dürfen. Darauf haben sich am 11. Februar 2016 städtische Drogenexperten in Bern verständigt. In Zürich und Genf sollen Erwachsene und Jugendliche mit gravierenden Drogenproblemen kontrolliert ihre Joints rauchen dürfen. In

**) Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg stellte am 26.06.2015 einen Antrag auf „Erteilung einer Erlaubnis nach § 3 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) zum Regulierten Verkauf von Cannabis in Friedrichshain-Kreuzberg“. Das Projekt scheiterte, weil das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) mit Bescheid vom 30.09.2015 die Genehmigung verweigerte. Die Behörde berief sich dabei auf das BtMG, das keinen Cannabis-Verkauf zu Genusszwecken erlaube. Auch der Widerspruch des Bezirksamts vom 02.12.2015 wurde inzwischen mit Ablehnungsbescheid vom 28.01.2016 zurückgewiesen. Für eine Klage gegen das BfArM sieht der Bezirk keine Erfolgchancen. Alle Dokumente einzusehen unter: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/qualitaetsentwicklung-planung-und-koordination-des-oeffentlichen-gesundheitsdienstes/aktuelles/artikel.158549.php>

Basel ist eine ähnliche Versuchsanordnung mit ausschließlich erwachsenen Konsumenten geplant. Zudem soll in Genf Cannabis im Pilotprojekt als Medikament abgegeben werden.

(Aus Mitteilungen des schweizerischen Tagesanzeigers vom 12. Februar 2016 und des Schweizer Radio und Fernsehens, SRF, vom 5. Januar und 12. Februar 2016)

Anmerkung der Schriftleitung: Die Motion 14.4164 „Cannabis für Schwerkranke“ von MARGIT KESSLER, eingereicht am 11. Dezember 2014, wurde am 2. Juni 2015 vom schweizerischen Nationalrat und am 8. September 2015 vom schweizerischen Ständerat angenommen. Für eine beschränkte medizinische Anwendung kann das schweizerische Bundesamt für Gesundheit (BAG) nach derzeitiger Rechtslage Ausnahmegenehmigungen erteilen. Um solche Ausnahmegenehmigungen noch zielgerichteter ausstellen zu können, hat das BAG eine Metaanalyse über die positiven wie auch negativen Auswirkungen des medizinischen Gebrauchs von Cannabis in Auftrag gegeben (Cannabinoids for Medical Use. A Systematic Review and Metaanalysis, JAMA, 313 [24], 2456-2473). Die Ergebnisse der Studien sprechen für eine schmerztherapeutische Wirksamkeit von Cannabis und sollen zukünftig bei Entscheidungen des BAG Berücksichtigung finden.

Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zur Versorgung mit Cannabis als Medizin^{*)}

– Auszug –

Vorbemerkung der Fragesteller

Zurzeit dürfen Patientinnen und Patienten in Deutschland nur in Ausnahmefällen cannabishaltige Medikamente oder getrocknete Cannabisblüten verschrieben werden und sie müssen die Kosten für die Therapie meist selbst tragen. Betroffene Patientinnen und Patienten zahlen bis zu 400 Euro pro Monat für Dronabinol oder bis zu 600 Euro pro Monat für medizinische Cannabisblüten aus der eigenen Tasche (vgl. 2. Alternativer Drogen- und Suchtbericht 2015, S. 39 f.) – eine immense finanzielle Belastung. Die fehlende Kostenerstattung wird bisher mit der geringen Erforschung von Cannabis als Medizin und dessen Einsatz bei unterschiedlichen Erkrankungen begründet.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN setzt sich bereits seit mehreren Jahren für einen erleichterten Zugang zu Cannabis als Medizin für betroffene Patientinnen und Patienten sowie eine Kostenübernahme durch die gesetzlichen Krankenkassen ein (vgl. Bundestagsdrucksache 16/7285; Bundestagsdrucksache 17/6127; Bundestagsdrucksache 17/9948; Bundestagsdrucksache 17/10328).

Die Bundesregierung hat nun auf die langjährigen Forderungen von Patientinnen und Patienten, Angehörigen, Selbsthilfe, Fachleuten aus Medizin, Strafrecht und Wissenschaft sowie der Opposition reagiert und sich dem Thema Cannabis als Medizin gewidmet. Am 4. Mai 2016 beschloss das Bundeskabinett den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften (vgl. Pressemitteilung des Bundesministeriums für Gesundheit vom 4. Mai 2016 [siehe hierzu den Informationsbeitrag „Streitpunkt Cannabislegalisierung“ in diesem Heft]).

Der Gesetzentwurf hat das Ziel, die medizinische Versorgung von „schwerwiegend erkrankten“ Versicherten mit cannabishaltigen Medikamenten und getrockneten Cannabisblüten sowie eine entsprechende Kostenübernahme durch die gesetzlichen Krankenkassen zu regeln. Eine Erstattung der cannabishaltigen Medikamente kommt jedoch nur dann in Frage, wenn keine anerkannte medizinische Alternativmethode mehr zur Verfügung steht, eine Linderung der Beschwerden durch das Cannabis-Medikament absehbar sei und sich Betroffene zu einer Begleiterhebung verpflichten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Aus Sicht der Bundesregierung ist – im Interesse der Patientinnen und Patienten an einer ordnungsgemäßen Versorgung – eine kontrollierte Anwendung von Cannabis ausschließlich zu medizinischen Zwecken in standardisierter Qualität zielführend. Cannabisarznei-

^{*)} Die Kleine Anfrage (BT-Drucksache 18/8775 vom 08.06.2016) erfolgte durch die Abgeordneten Dr. Harald Terpe, Maria Klein-Schmeink, Kordula Schulz-Asche, weitere Abgeordnete und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Die Antwort (BT-Drucksache 18/8953 vom 28.06.2016) wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Gesundheit vom 24. Juni 2016 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

mittel können als Therapiealternative im Einzelfall bei schwerwiegenden Erkrankungen eine positive Einwirkung auf den Krankheitsverlauf oder auf schwerwiegende Symptome bei bestimmten Patientinnen und Patienten leisten.

Deshalb hat das Bundeskabinett am 4. Mai 2016 den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften (im Folgenden „Gesetzesentwurf“) beschlossen, der es schwerwiegend erkrankten Patientinnen und Patienten, die keine Therapiealternative haben, nach entsprechender Indikationsstellung durch die Ärztin oder den Arzt ermöglichen soll, getrocknete Cannabisblüten und Cannabisextrakte in standardisierter Qualität auf ärztliche Verschreibung in Apotheken zu erhalten, ohne dass dabei die Sicherheit und Kontrolle des Betäubungsmittelverkehrs im Allgemeinen gefährdet wird.

Für die Versorgung mit Cannabisarzneimitteln in standardisierter Qualität soll der Anbau von Cannabis zu medizinischen Zwecken in Deutschland unter Beachtung der völkerrechtlich bindenden Vorgaben des VN-Einheits-Übereinkommens von 1961 über Suchtstoffe ermöglicht werden. Die Aufgaben nach diesen internationalen Vorgaben sollen dem Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) übertragen werden (staatliche „Cannabisagentur“). Bis der staatlich kontrollierte Anbau in Deutschland, der eine Cannabisagentur voraussetzt, erfolgen kann, soll die Versorgung mit Medizinalcannabis (in Form getrockneter Blüten) über Importe gedeckt werden.

Mit Änderungen im Fünften Buch Sozialgesetzbuch (SGB V) soll die Erstattungsfähigkeit von Arzneimitteln auf Cannabisbasis in der gesetzlichen Krankenversicherung erweitert werden, die bislang grundsätzlich auf zugelassene Fertigarzneimittel im jeweils zugelassenen Anwendungsgebiet begrenzt ist. Insbesondere wird eine Erstattungsmöglichkeit von Cannabis in Form getrockneter Blüten für schwerkranke Menschen geschaffen, denen anders nicht geholfen werden kann. Um weitere Erkenntnisse zur Wirkung dieser Cannabisarzneimittel zu erlangen, wird die Erstattung an eine wissenschaftlich begleitende Datenerhebung geknüpft, die vom BfArM durchgeführt werden soll.

1. Wie viele Patientinnen und Patienten erhalten nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit eine Behandlung bzw. medizinisch begleitete Selbsttherapie mit
 - a) medizinischen Cannabisblüten,
 - b) medizinischen Cannabisextrakten.

Die Fragen 1a und 1b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 14. Juni 2016 verfügten insgesamt 779 Patientinnen und Patienten über eine Ausnahmeerlaubnis des BfArM nach § 3 Absatz 2 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) zum Erwerb von Cannabis zur Anwendung im Rahmen einer medizinisch betreuten und begleiteten Selbsttherapie. Von diesen Ausnahmeerlaubnissen wurden 744 für den Erwerb von Cannabisblüten und 45 für den Erwerb von Cannabisextrakt erteilt. Zehn Patientinnen und Patienten wurde sowohl die Erlaubnis für den Erwerb von Cannabisblüten als auch für Cannabisextrakt erteilt.

- c) Dronabinol,
- d) Nabilon,
- e) Sativex?

Die Fragen 1c bis 1e werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Angaben zur Zahl der Patientinnen und Patienten liegen der Bundesregierung nicht vor.

Im Rahmen der vertragsärztlichen Versorgung betrug die Zahl der Verordnungen für das Fertigarzneimittel Sativex im Jahr 2015 knapp 22.000. Dronabinol und Nabilon können bisher grundsätzlich in der vertragsärztlichen Versorgung nicht erstattet werden. Daneben liegen der Bundesregierung Angaben über die Anzahl der Verordnungen von Dronabinol, Nabilon und Sativex in Krankenhäusern nicht vor.

3. Wie viele Patientinnen und Patienten haben in den letzten fünf Jahren bis heute eine Ausnahmegenehmigung beim Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) beantragt, und wie wurden diese Anträge beschieden (bitte nach Jahr – für das Jahr 2016 nach Monat –, Anzahl der Anträge, Anzahl der Genehmigungen sowie Anzahl der Ablehnungen aufschlüsseln)?

Von Anfang 2011 bis zum 14. Juni 2016 haben insgesamt 1.190 Patientinnen und Patienten einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahmeerlaubnis nach § 3 Absatz 2 BtMG zum Erwerb von Cannabis zur Anwendung im Rahmen einer medizinisch betreuten und begleiteten Selbsttherapie beim BfArM gestellt. Diese schlüsseln sich unter Berücksichtigung der anschließenden Erläuterungen wie folgt auf:

- 2011: 60 Anträge, 38 Erlaubnisse erteilt, 11 Erlaubnis-anträge abgelehnt,
- 2012: 90 Anträge, 61 Erlaubnisse erteilt, acht Erlaubnis-anträge abgelehnt,
- 2013: 173 Anträge, 110 Erlaubnisse erteilt, 19 Erlaubnis-anträge abgelehnt,
- 2014: 241 Anträge, 168 Erlaubnisse erteilt, 24 Erlaubnis-anträge abgelehnt,
- 2015: 434 Anträge, 315 Erlaubnisse erteilt, 12 Erlaubnis-anträge abgelehnt,
- Januar 2016: 38 Anträge, 25 Erlaubnisse erteilt, keine Ablehnung,
- Februar 2016: 30 Anträge, 14 Erlaubnisse erteilt, zwei Erlaubnis-anträge abgelehnt,
- März 2016: 36 Anträge, 16 Erlaubnisse erteilt, ein Erlaubnis-antrag abgelehnt,
- April 2016: 44 Anträge, 21 Erlaubnisse erteilt, keine Ablehnung,
- Mai 2016: 32 Anträge, neun Erlaubnisse erteilt, keine Ablehnung,
- Juni 2016 (Sachstand: 14. Juni 2016): 12 Anträge, bisher keine Erlaubnis erteilt, keine Ablehnung.

Derzeit befindet sich noch eine größere Zahl von Anträgen in Bearbeitung, weil Antragstellerinnen und Antragsteller erforderliche und nachgeforderte Unterlagen noch nicht vorgelegt haben oder die Anträge erst kürzlich eingegangen sind. Zu berücksichtigen ist auch, dass Anträge zurückgenommen wurden.

4. a) An welchen Erkrankungen leiden jeweils wie viele Patientinnen und Patienten nach Kenntnis der Bundesregierung, die eine vom BfArM genehmigte Therapie mit cannabis-haltigen Medikamenten, Cannabisblüten oder -extrakten erhalten?

Die den Ausnahmeerlaubnissen nach § 3 Absatz 2 BtMG zugrunde liegenden Krankheitsbilder sind nach Maßgabe der Angaben in den Antragsunterlagen vielfältig. Insoweit führen einige Patientinnen und Patienten eine Selbsttherapie mit Cannabis wegen mehrerer Diagnosen durch. Die Hauptdiagnosegruppen und die zugehörigen Prozentanteile der Patientinnen und Patienten stellen sich gegenwärtig wie folgt dar:

- Schmerz (einschließlich schmerzhaftes Spastik bei multipler Sklerose): ca. 62 Prozent,
- ADHS: ca. 12 Prozent,
- Tourette-Syndrom: ca. 4 Prozent,
- Epilepsie: ca. 3,5 Prozent,
- Sonstige Neurologie: ca. 0,5 Prozent,
- Depression: ca. 6 Prozent,

- Sonstige Psychiatrie: ca. 3 Prozent,
- Darmerkrankungen: ca. 4 Prozent,
- Inappetenz/Kachexie: ca. 4,5 Prozent,
- Lungenerkrankungen: ca. 0,5 Prozent.

21. a) Welche Auswirkungen hat der Gesetzentwurf auf die Erteilung, Überprüfung oder Entziehung der Fahrerlaubnis von Patientinnen und Patienten, die mit Cannabis als Medizin behandelt werden?

Nach § 24a Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) handelt ordnungswidrig, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels – dazu gehört auch Cannabis – im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Eine solche Wirkung liegt vor, wenn eine in dieser Anlage genannte Substanz im Blut nachgewiesen wird. Dies gilt nach § 24a Absatz 2 Satz 3 StVG nicht, wenn die Substanz aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

Der Gesetzentwurf hat Auswirkungen auf die Beurteilung der Frage, ob die Substanz bestimmungsgemäß eingenommen wird. Es kann bei einer Ahndung als Ordnungswidrigkeit verbleiben, wenn der Einfluss der nachgewiesenen Substanz auf einem Missbrauch des Arzneimittels beruht, weil das Arzneimittel dann im Sinne der Vorschrift nicht bestimmungsgemäß angewendet wurde. In diesem Fall ist gemäß § 25 Absatz 1 Satz 2 StVG in der Regel auch ein Fahrverbot anzuordnen.

Selbst wenn die Voraussetzung des § 24a Absatz 2 Satz 3 StVG erfüllt ist, hindert dies nicht eine Verurteilung gemäß §§ 316, 315c Absatz 1 Nr. 1a) des Strafgesetzbuchs (StGB) im Fall nachgewiesener Fahruntüchtigkeit. Es kommt hierbei nicht darauf an, ob das berauschende Mittel im konkreten Einzelfall als Arzneimittel verschrieben wurde. Eine Verurteilung nach §§ 316, 315c StGB kommt in diesen Fällen genauso in Betracht wie bei anderen rauschbedingten Trunkenheitsfahrten im Zusammenhang mit – verschriebenen oder nicht verschriebenen – Arzneimitteln. Es kann, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen im Übrigen vorliegen, auch ein Fahrverbot gemäß § 44 StGB verhängt oder die Fahrerlaubnis gemäß §§ 69, 69a StGB eingezogen werden.

b) Müssen Patientinnen und Patienten, die mit Cannabis als Medizin therapiert werden und in einer polizeilichen Kontrolle überprüft werden, mit dem Entzug der Fahrerlaubnis oder der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung rechnen, um ihre Fahrtauglichkeit zu beweisen und die Fahrerlaubnis zu be- bzw. zurückzuerhalten?

Die Entscheidung über die Erteilung, Überprüfung oder Entziehung einer Fahrerlaubnis ist eine Frage des Einzelfalls und richtet sich grundsätzlich nach § 11 und § 14 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Werden etwa im Rahmen einer polizeilichen Kontrolle Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die Fahreignung begründen, kann die Fahrerlaubnisbehörde unter den in den §§ 11 und 14 FeV genannten Voraussetzung auch die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen. Die Frage der Fahreignung hängt dabei insbesondere von der Höhe der Medikation, der Art und der bestimmungsgemäßen Einnahme der Medikation ab.

Erweist sich die Inhaberin oder der Inhaber einer Fahrerlaubnis dabei als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, hat die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 46 FeV die Fahrerlaubnis zu entziehen.

Zu den bußgeldrechtlichen und strafrechtlichen Vorgaben betreffend den Entzug der Fahrerlaubnis wird im Übrigen auf die Antwort zu Frage 21a verwiesen.

Anmerkung der Schriftleitung: Die Bundesregierung hat den entsprechenden Gesetzentwurf (BT-Drucksache 18/8965 vom 28.06.2016) vorgelegt mit dem Ziel, schwer kranke Patienten künftig auf Kosten der Gesetzlichen Krankenversicherung (GKV) mit hochwertigen Cannabisarzneimitteln versorgen zu können. Bisher müssen die Patienten die Kosten der Therapie in der Regel selbst tragen.

Einzusehen unter: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/089/1808965.pdf>

B.A.D.S.: Verleihung der Danner-Medaille, Richtervorbehalt bei Blutprobenentnahmen und Senioren als Verkehrsteilnehmer

Danner-Medaille in Gold für Dr. Walter Eichendorf

Für seine Verdienste um die Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa ist am 7. Oktober 2016 der Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), Dr. WALTER EICHENDORF, ausgezeichnet worden.

In einem Festakt auf Schloss Ettlingen bei Karlsruhe erhielt EICHENDORF die Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold des B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr). Diese Auszeichnung wird für besondere Verdienste um die Verkehrssicherheit bei der Bekämpfung der Unfallursache Alkohol bzw. Drogen vergeben. Sie geht zurück auf seinen Gründer, den Hamburger Senator LOTHAR DANNER. Der B.A.D.S. hat 1975 aus Anlass seines 25-jährigen Bestehens die Medaille gestiftet. Die höchste Stufe dieser Auszeichnung in Gold, wird jährlich nur einmal an eine besonders verdiente Persönlichkeit verliehen.

In seiner Laudatio [in diesem Heft] vor mehr als einhundert geladenen Gästen des öffentlichen Lebens hob der Präsident des B.A.D.S., Dr. PETER GERHARDT, zunächst die intensive Zusammenarbeit zwischen dem als Dachverband fungierenden Deutschen Verkehrssicherheitsrat und dem B.A.D.S. hervor. „So wie wir aufgrund unserer satzungsgemäßen Aufgaben und Ziele eine jahrzehntelange vertrauensvolle Zusammenarbeit mit allen Organisationen, die im Bereich der Verkehrssicherheit tätig sind, pflegen, gehört der DVR an oberster Stelle dazu“, sagte Dr. GERHARDT. Ausdruck dieser Zusammenarbeit sei insbesondere die Mitarbeit von B.A.D.S.-Experten in den Gremien, sowohl im juristischen als auch im naturwissenschaftlichen Bereich.

An Dr. EICHENDORF persönlich gewandt, sagte GERHARDT: „Sie haben im Vorstand entscheidend dazu beigetragen, dass es zur Forderung eines bußgeldbewehrten generellen Alkoholverbots im Straßenverkehr kam.“ Der B.A.D.S. verfolge dieses Ziel seit langem, stand aber mit seinem Anliegen früher alleine da. „Mit der gemeinsamen Forderung von DVR, Deutscher Verkehrswacht und B.A.D.S., kein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr unter der Wirkung von Alkohol führen zu dürfen und Verstöße als Ordnungswidrigkeit zu ahnden, sind wir diesem Ziel und damit der Verbesserung der Verkehrssicherheit ein großes Stück näher gekommen“, so GERHARDT weiter. Der Gesetzgeber sei in dieser Sache bisher noch nicht tätig geworden. Inzwischen fände der B.A.D.S. für dieses Anliegen allerdings auch Unterstützung im Deutschen Bundestag, z. B. bei den verkehrspolitischen Sprechern der SPD, der Grünen und der Linken.

In seiner Ansprache bezeichnete Dr. EICHENDORF die Senator-Lothar-Danner-Medaille als eine der wichtigsten Auszeichnungen für Verdienste um die Verkehrssicherheit in Deutschland. Der hochkarätige Kreis der bisherigen Empfänger mache deutlich, wie sorgfältig der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr bei der Auswahl der Preisträger vorgehe. „Mir persönlich ist die Verknüpfung dieser Auszeichnung mit der Philosophie des B.A.D.S. wichtig, der engagiert für ein Alkoholverbot im Straßenverkehr kämpft. Dies deckt sich mit der Position des Deutschen Verkehrssicherheitsrates ebenso wie mit meiner persönlichen Bewertung: Wer fährt, trinkt nicht – und wer trinkt, fährt nicht.“ Dazu könne es keine Alternative geben, so EICHENDORF weiter.

Im Rahmen der Veranstaltung hielt die Präsidentin des Bundesgerichtshofs, Frau BETTINA LIMPERG, den Festvortrag unter dem Thema „Warum Mehr nicht immer Besser ist – von Drogen in einer modernen Gesellschaft“. [Dieser soll demnächst in der Fachzeitschrift Blutalkohol publiziert werden.]

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 7. Oktober 2016)

„Kein Richtervorbehalt bei Trunkenheitsfahrten!“

Ob der Verdacht einer Trunkenheitsfahrt vorliegt, kann grundsätzlich nur der kontrollierende Polizeibeamte beurteilen. Deshalb fordert der B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen und Straßenverkehr) erneut, den in der Strafprozessordnung (§ 81a) festgelegten sogenannten Richtervorbehalt abzuschaffen. Vielmehr müsse zu der vormals bewährten Praxis zurückgekehrt werden.

Dazu verwies der Präsident des B.A.D.S., Dr. PETER GERHARDT, anlässlich der diesjährigen Verleihung der Senator-Lothar-Danner-Medaille auf Schloss Ettlingen bei Karlsruhe darauf, dass keine verfassungsrechtlichen Probleme bestehen, die Anordnung der Blutentnahme bei Verkehrsdelikten der Polizei zu überlassen. „Es handelt sich bei einer Blutentnahme um ein sich verflüchtigendes Beweismittel. Je länger der Zeitraum zwischen Trinken und Blutentnahme dauert, desto unsicherer wird das Ergebnis, da sich der Alkohol ab dem Trinkende nur noch abbaut.“

Nach dem Grundsatz „in dubio pro reo“ müsse beim Beschuldigten im Strafverfahren aber immer mit dem günstigsten Wert gerechnet werden. Je später die Blutentnahme vorgenommen werde, desto weniger entspreche der festgestellte Wert dem wahren Wert, sagte Dr. GERHARDT. „Die Einschaltung einer vor Ort nicht anwesenden Kontrollinstanz, auch eines Staatsanwalts, vergrößert damit nicht nur den Aufwand, sondern verzögert vor allem die Blutentnahme und verbessert damit nicht das Beweisergebnis, sondern verschlechtert es.“ Höhere Hürden für die Anordnung einer Blutentnahme, wie sie derzeit bestehen, hätten nachweisbar zu einem Rückgang der Blutentnahmen und damit einer höheren Dunkelziffer bei Trunkenheitsfahrten geführt. Neben Aufklärung seien Verkehrskontrollen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unabdingbar.

Präsident Dr. GERHARDT wörtlich: „Die Reform des § 81a StPO bringt nur den gewünschten Erfolg, wenn die Norm weder einen Richter- noch einen Staatsanwaltsvorbehalt enthält.“

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 7. Oktober 2016)

„Mediziner als Lotsen für ältere Menschen gewinnen“

In der Diskussion darüber, ob ein höheres Lebensalter auch eine größere Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellt, plädiert der ehemalige Verkehrsrichter am Bundesgerichtshof (BGH), KURT RÜDIGER MAATZ, dafür, Gesundheits-Checks ab einem bestimmten Lebensalter vorzusehen: „Es ist doch denkbar, dass ein solch verpflichtender Check die Eigenverantwortung stärken könnte“, sagte MAATZ vor mehr als einhundert Ver-

kehrsexperten auf dem Symposium des B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr) am 20. Oktober 2016 in der Fachhochschule Polizei Sachsen-Anhalt in Aschersleben.

Als mildeste Maßnahme könne der Gesetzgeber erwägen, einen obligatorischen Gesundheits-Check einzuführen, bei dem der ältere Mensch grundsätzlich nicht befürchten müsse, dass die Untersuchung zum Verlust der Fahrerlaubnis führen könnte. „Auch mit dieser Maßgabe wäre eine Pflicht zum Gesundheits-Check nicht von vornherein wirkungslos, denn immerhin wäre zu erwarten, dass sich manch Älterer zum freiwilligen Verzicht auf die Fahrerlaubnis entschließen würde“, so MAATZ weiter.

Ziel sei es dabei nicht, den Führerschein zu entziehen, sondern in erster Linie die Selbstreflexion der Fahrerinnen und Fahrer zu stärken, damit die Menschen mit Tipps von Fachleuten länger und sicher mobil bleiben könnten, sagte der ehemalige Verkehrsrichter.

Auch nach den Ergebnissen einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) biete sich eine „Mobilitätsberatung“ durch den Arzt als Vertrauens- und Autoritätsperson an. „Im Übrigen darf in der verkehrspolitischen Diskussion die Frage eines obligatorischen Gesundheits-Checks hierzulande schon mit Blick auf die Regelungen im europäischen Ausland kein Tabu darstellen, denn größtenteils sieht das Ausland eine Befristung der Fahrerlaubnis vor und macht – regelmäßig ab 70 Jahren – die Verlängerung der Fahrerlaubnis von einer ärztlichen Untersuchung abhängig“. Insofern wäre dies in Deutschland ein Schritt auf dem Weg zu einer europäischen Harmonisierung, sagte RÜDIGER MAATZ.

In einem weiteren Referat sprach sich der Hamburger Rechtsmediziner, Prof. Dr. KLAUS PÜSCHEL, dafür aus, bei der Erforschung von ungeklärten Unfallursachen stärker die Medizin einzubeziehen. Das Alter als Unfallursache anzunehmen, sei diskriminierend. Überwiegend kämen in höherem Lebensalter Krankheiten oder andere Einschränkungen dazu. „Sind bei der Ermittlung der Ursachen technische Mängel von Fachleuten ausgeschlossen worden, werden die Akten oftmals geschlossen. Wichtig wäre es aber genauso, Sofortuntersuchungen durchzuführen, um Ausfallerscheinungen und Krankheiten festzustellen und durch die Untersuchung von Blut, Urin und Haaren, Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss ebenso wie psychische Ursachen (u. a. Demenz und Depression) als Ursache auszuschließen bzw. festzustellen“, sagte PÜSCHEL.

Der Rechtsmediziner forderte in diesem Zusammenhang, die Mediziner mehr in die Verantwortung zu nehmen. „Durch die Kenntnis der Krankheitsgeschichten ihrer Patienten wissen beispielsweise die Hausärzte von möglicherweise drohenden Gefahren wie sie durch Epilepsie, Demenz, Schlafapnoe etc. hervorgerufen werden können. Deshalb sollten Mediziner als ‚Lotsen für ältere Menschen‘ gewonnen bzw. eingesetzt werden“, so der Hamburger Rechtsmediziner.

Im Rahmen des Symposiums hielten folgende Experten weitere Referate:

Verkehrsunfalllagebild Senioren (Polizeioberrat MARCO WEIGELT, Verkehrsreferent im Ministerium für Inneres und Sport Sachsen-Anhalt),

Erste Ergebnisse einer Studie zu Unfällen mit Todesfolge bei Kraftfahrern ab dem 65. Lebensjahr (Dr. WOLFRAM HELL, Bereichsleiter Biomechanik, Unfallforschung, Anthropologie, LMU München),

Sucht und Suchtgefährdung im Alter – ein überfälliges Tabu (Prof. Dr. WOLFGANG HECKMANN, Prof. für Sozialpsychologie, Hochschule Magdeburg-Stendal).

Das dritte gemeinsame Symposium dieser Art wurde veranstaltet vom B.A.D.S. (Landessektion Sachsen-Anhalt), dem Ministerium für Inneres und Sport, dem Ministerium für Justiz und Gleichstellung des Landes Sachsen-Anhalt und der Fachhochschule Polizei Sachsen-Anhalt.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 21. Oktober 2016)

Anmerkung der Schriftleitung: Die Referate des Symposiums werden demnächst in der Fachzeitschrift „Blutalkohol“ publiziert.

-
- AK V (Leitung: DOUKOFF):** **Medizinische Begutachtung von Unfallopfern**
 – Anforderungen an Gutachter und Gutachten
 – Mitwirkungspflichten?
 – Schweigepflichtentbindungserklärung
Referenten: HELL, HOFFMANN, SEDI
- AK VI (Leitung: MELLER-HANNICH):** **Abgaskrise – Konsequenzen für Verbraucherschutz und Hersteller**
 – Bietet das geltende Recht ausreichenden Schutz?
 – Bedeutung der Marktüberwachung
 – Brauchen wir Gruppenklage, Musterverfahren und Verbrauchergremien?
Referenten: SCHATTENKIRCHNER, SCHEIBACH, SPRINGENEER
- AK VII (Leitung: STORJOHANN):** **Fortschritt statt Rückzug? Die Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung**
 – Wie viel Polizei(-präsenz) braucht der sichere Straßenverkehr?
 – Wahrung der Betroffenenrechte
 – Grenzen der Privatisierung
Referenten: BRENNER, GEISERT, PAYER, REISERT
- AK VIII (Leitung: EHLERS):** **Autonome Schiffe – Vision oder Albtraum? Stand der Entwicklung – rechtliche Rahmenbedingungen**
 – Stand der Entwicklung/Forschung
 – Internationales Recht/öffentliches Recht
 – Zivilrecht/Versicherungsrecht
Referenten: JAHN, JESSEN, SCHWAMPE
- Anfragen an:** Deutscher Verkehrsgerichtstag
 – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e. V.
 Baron-Voght-Straße 106a
 22607 Hamburg
 – Mo. bis Fr.: 09:00 bis 12:00 Uhr
 – Tel.: 040/89 38 89
 – Fax: 040/89 32 92
 – E-Mail: service@deutscher-verkehrsgerichtstag.de
organisation@deutscher-verkehrsgerichtstag.de
- Anmeldung und weitere Informationen unter:** <http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de>

Laudatio

Laudatio für den Präsidenten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates Dr. WALTER EICHENDORF



Foto: links Dr. Peter Gerhardt, Präsident des B.A.D.S., rechts Dr. Walter Eichendorf, Präsident des DVR

anlässlich der Verleihung der „SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE“ in Gold am 7. Oktober 2016

Sehr geehrter Herr Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates Dr. WALTER EICHENDORF,

der Vorstand des B.A.D.S. hat beschlossen, Sie heute mit der Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold auszuzeichnen.

Den B.A.D.S. verbindet aufgrund seiner satzungsgemäßen Aufgaben und Ziele eine jahrzehntelange vertrauensvolle Zusammenarbeit mit allen Organisationen, die im Bereich der Verkehrssicherheit tätig sind. Hierzu gehört als Dachverband der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, in dessen Gremien wir seit Jahrzehnten sowohl im juristischen als auch im naturwissenschaftlichen Bereich umfangreich mitarbeiten. Im Vorstand vertritt uns unser Landesvorsitzender aus Sachsen-Anhalt Dr. WOLFGANG FRANZ, im juristischen Beirat unser gastgebender Landesvorsitzender aus Nordbaden KURT RÜDIGER MAATZ und im Vorstandsausschuss Medizin unser Vizepräsident Prof. Dr. REINHARD URBAHN und Prof. Dr. THOMAS DALDRUP. Es war deshalb an der Zeit, den Präsidenten des Verkehrssicherheitsrates für seine Tätigkeit auszuzeichnen.

Zunächst lieber Herr Präsident Dr. WALTER EICHENDORF kurz zu Ihrem Werdegang:

Sie haben in Bonn und Bochum Physik, Mathematik und Astrophysik studiert, was bei jedem Juristen wie mir bereits große Ehrfurcht erzeugt. Zunächst waren Sie bei der European Southern Observatory in Genf, München und Chile als Wissenschaftler beschäftigt. Seit 30 Jahren sind Sie nunmehr bei der Deutschen gesetzlichen Unfallversicherung tätig. Sie arbeiteten dort zunächst als Leiter des Statistik-Referats sowie anschließend als Leiter der Öffentlichkeitsarbeit und sind seit 1998 als stellvertretender Hauptgeschäftsführer Leiter des Geschäftsbereichs Prävention. Seit 2009 sind Sie Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates.

Darüber hinaus waren Sie für eine Reihe großer internationaler Projekte verantwortlich, so als Geschäftsführer des Lenkungsausschusses für das Europäische Jahr für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit, als Geschäftsführer der Bundesarbeitsgemeinschaft für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit und als Externer Projektleiter für den Bereich Zukunft der Arbeit im Themenpark der EXPO2000 in Hannover. Sie sind Vizepräsident in der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit in der Sektion Forschung und in der Sektion Sicherheit und Vorstandsmitglied des European Traffic Safety Council in Brüssel. 2014 wurden Sie für Ihre ehrenamtliche Tätigkeit im Bereich der Verkehrssicherheit mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet, seit 2016 sind Sie Träger des Goldenen Dieselrings.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat unterstützt seit langem die Bemühungen des B.A.D.S. im Kampf gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Sie haben im Vorstand entscheidend dazu beigetragen, dass es zur Forderung eines bußgeldbewehrten generellen Alkoholverbots im Straßenverkehr kam. Unterstützt wurden Sie hierbei auch von der Deutschen Verkehrswacht. Der B.A.D.S. verfolgt dieses Ziel seit langem, stand aber mit seinem Anliegen früher allein da. Mit der gemeinsamen Forderung von DVR, Deutscher Verkehrswacht und B.A.D.S., kein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr unter der Wirkung von Alkohol führen zu dürfen und Verstöße als Ordnungswidrigkeit zu ahnden, sind wir diesem Ziel und damit der Verbesserung der Verkehrssicherheit ein großes Stück näher gekommen, auch wenn der Gesetzgeber bisher noch nicht tätig wurde. Inzwischen finden wir für dieses Anliegen auch Unterstützung im Deutschen Bundestag, z. B. bei den verkehrspolitischen Sprechern der SPD, der Grünen und der Linken.

Hervorheben möchte ich ferner noch Ihren großartigen Vortrag bei unserem Festakt 2013 in Magdeburg und vor allem die übermittelte Vision Zero. Gerade im Kampf gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr ist diese Vision für unsere tägliche Arbeit von enormer Bedeutung und Grundlage für unsere Tätigkeit. Auch wenn erfreulicher Weise die Unfallzahlen bei den Alkohol- und Drogenunfällen weiter zurückgehen, wir dürfen in unseren Bemühungen nicht nachlassen. Denn menschliches Leben und körperliche Unversehrtheit sind nicht verhandelbar, auch wenn wir wissen, dass sich Fehler von Verkehrsteilnehmern nicht generell vermeiden lassen. Aber alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben einen Anspruch darauf, dass alles unternommen wird, um Fehler anderer zu vermeiden, sowohl durch umfassende Aufklärung als auch durch ausreichende Verkehrskontrollen. Dies gilt nicht nur für Kraftfahrer, sondern auch für Fahrradfahrer.

Wir werden deshalb weiterhin im Kampf gegen Alkohol und Drogen auf einer

Seite stehen und unsere gemeinsame Tätigkeit intensivieren. Es freut mich deshalb, dass wir in Zukunft auch verstärkt gemeinsame Projekte vorantreiben, für die dem B.A.D.S.

alleine die notwendigen Mittel fehlen wie unseren in Arbeit befindlichen Spot für die neuen Medien wie Internet, YouTube usw.

Sehr geehrter Herr Dr. EICHENDORF. Es ist mir eine große Freude und Ehre, Ihnen im Namen des B.A.D.S., stellvertretend für die Verkehrssicherheitsarbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, die Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold für Ihre besonderen Verdienste um die Verkehrssicherheit überreichen zu dürfen.

Dr. PETER GERHARDT, Präsident des B.A.D.S.

Rechtsprechung

Die mit einem *) bezeichneten Leitsätze sind von der Schriftleitung formuliert worden.

59. Die vom Tatgericht vorgenommene Wertung des Vorliegens der Voraussetzungen des § 69 StGB und damit der mangelnden charakterlichen Eignung des Angeklagten ist vom Beschwerdegericht grds. hinzunehmen, sodass eine vom Urteil abweichende Beurteilung der Voraussetzungen des § 69 StGB und damit der des § 111a StPO nur in Ausnahmefällen in Betracht kommt. Ein solcher Ausnahmefall ist dann gegeben, wenn die schriftlichen Urteilsgründe einen materiell-rechtlichen Fehler aufweisen, der einen Erfolg der Revision mit großer Wahrscheinlichkeit erwarten lässt.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 19. August 2016 – 3 Ws 591/16 –

Aus den Gründen:

Der Führerschein des Angeklagten wurde am 17.04.2015 in amtliche Verwahrung genommen, da er der Begehung eines Vergehens der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr dringend verdächtig war. Gegen den Strafbefehl des Amtsgerichts Villingen-Schwenningen vom 28.06.2015 [...], der u.a. eine Führerscheinsperrfrist von noch 8 Monaten vorsah, legte der Angeklagte [...] Einspruch ein, den er auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkte. Nach mehreren – auf Antrag des Verteidigers erfolgten – Terminsverlegungen wurde der Angeklagte durch Urteil des Amtsgerichts Villingen-Schwenningen vom 13.01.2016 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 50 € verurteilt. Zugleich wurde ein dreimonatiges Fahrverbot festgesetzt, das durch die Dauer der Sicherstellung der Fahrerlaubnis abgegolten war. Hintergrund für das Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB war – neben der Dauer der Sicherstellung des Führerscheins von fast 9 Monaten – der Umstand, dass der Angeklagte seit 27.04.2015 bei der IVT-Hö B., einer durch die Bundesanstalt für Straßenwesen für „Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahrreignung“ gem. § 70 FeV akkreditierten Einrichtung, eine HBS (Heilungbehandlung/Sicherung)-Langzeit-Rehabilitationsmaßnahme mit bis zu diesem Zeitpunkt ca. 160 Therapiestunden durchgeführt hatte, weshalb das Amtsgericht davon ausging, dass keine charakterliche Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen mehr vorlag. Der Führerschein wurde dem Angeklagten ausweislich des Rückscheins am 23.01.2016 wieder ausgehändigt.

Gegen dieses Urteil legten sowohl der Angeklagte als auch die Staatsanwaltschaft Konstanz form- und fristgemäß Berufung ein. Während der Angeklagte seine Berufung am 01.04.2016 wieder zurücknahm, wurde er aufgrund der Berufung der Staatsanwalt-

schaft durch Urteil des Landgerichts Konstanz vom 10.06.2016 erneut zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 50 € verurteilt. Außerdem wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und ihm eine Sperrfrist von 3 Monaten erteilt. Letztlich wurde die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 111a StPO angeordnet. Das Landgericht hat zwar gesehen, dass der Angeklagte bis zur Hauptverhandlung insgesamt 180 Therapiestunden bei der IVT Hö B. mit erheblichem Zeit- und finanziellem Aufwand durchgeführt hatte, hielt jedoch die vorgelegte Bescheinigung der gewerblich angebotenen Rehabilitationsmaßnahme für zu wenig aussagekräftig, um den gesetzlich vermuteten Eignungsmangel ausräumen zu können. Einen Hilfsbeweis antrag auf Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens lehnte das Landgericht unter Hinweis auf die langjährige Tätigkeit in Verkehrsstrafsachen aufgrund eigener Sachkunde ab.

[Dagegen richtet sich die Revision des Angeklagten]. Zugleich legte er Beschwerde gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ein. [...] Die Beschwerde ist zulässig und begründet.

Aus den Gründen:

1. Gem. § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO kann das Gericht dem Angeklagten die Fahrerlaubnis vorläufig entziehen, wenn dringende Gründe für die Annahme vorhanden sind, dass die Fahrerlaubnis im Urteil endgültig gem. § 69 StGB entzogen werden wird. Derartige dringende Gründe sind grds. in der Begehung eines Vergehens der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gem. § 316 StGB zu sehen, denn gem. § 69 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 2 StGB entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn jemand wegen einer rechtswidrigen Tat, die er im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs begangen hat, verurteilt wird und sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, wovon in der Regel auszugehen ist, wenn die rechtswidrige Tat (wie vorliegend) ein Vergehen gem. § 316 StGB ist. Die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB führt dazu, dass eine die Ungeeignetheit positiv begründende Gesamtwürdigung nur dann erforderlich ist, wenn ernsthaftige Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass sich ein Ausnahmefall ergeben könnte (Fischer, StGB, 63. Aufl., Rdn. 22 zu § 69). Gründe, die die Indizwirkung des Regelbeispiels widerlegen und im Rahmen einer Gesamtwürdigung Anlass zum Absehen von der Maßregelanordnung geben können, können u. a. in dem Zeitraum zwischen Tatbegehung und dem Zeitpunkt der Entscheidung entstehen (Fischer, a.a.O., Rdn. 33 zu § 69). Umstritten ist die Bedeutung der Teilnahme an einem Nachschulungskurs, die zwar nicht schematisch die Regel

des Abs. 2 widerlegen kann, bei der Entscheidung aber nach Lage des Einzelfalls zu berücksichtigen ist. Eine erfolgreiche Teilnahme kann den gesetzlich vermuteten Eignungsmangel aber nur ausnahmsweise ausräumen (Fischer, a. a. O., Rdn. 36 zu § 69).

2. Vorliegend hat das Berufungsgericht im Urteil dargelegt, dass weder einzelne Gesichtspunkte noch ihre Gesamtheit besondere Umstände ergeben, die geeignet sind, die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB entfallen zu lassen. Diesen Feststellungen kommt zwar für das Beschwerdegericht keine Bindungs-, aber eine Indizwirkung zu, da das Tatgericht aufgrund der durchgeführten Hauptverhandlung über größere Sachnähe und bessere Erkenntnisquellen verfügt als das Beschwerdegericht, das sich nur auf den Akteninhalt stützen kann. Die vom Tatgericht vorgenommene Wertung des Vorliegens der Voraussetzungen des § 69 StGB und damit der mangelnden charakterlichen Eignung des Angeklagten ist vom Beschwerdegericht grds. hinzunehmen, so dass eine vom Urteil abweichende Beurteilung der Voraussetzungen des § 69 StGB (und damit der des § 111a StPO) nur in Ausnahmefällen in Betracht kommt. Ein solcher Ausnahmefall ist dann gegeben, wenn die schriftlichen Urteilsgründe einen materiell-rechtlichen Fehler aufweisen, der einen Erfolg der Revision mit großer Wahrscheinlichkeit erwarten lässt. Auch verfahrensrechtliche Fehler sind zu beachten, wenn – wie vorliegend – sowohl die schriftlichen Urteilsgründe als auch die Revisionsbegründung bereits vorliegen (OLG Koblenz, B. v. 06.04.2006 – 1 Ws 217/06 – bei juris; Brandenburgisches OLG, Blutalkohol 47, 299).

Unter Berücksichtigung dieses Maßstabes liegen die Voraussetzungen für eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 111a StPO nicht vor, da nach derzeitiger Aktenlage eine große Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass das Urteil des Landgerichts Konstanz vom 10.06.2016 aufgrund der erhobenen Rüge der Verletzung materiellen und formellen Rechts im Revisionsverfahren aufgehoben werden wird.

60 *) Die erfolgreiche Teilnahme an einem Nachschulungskurs oder an einer psychotherapeutischen Behandlung vermag die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB nicht schematisch zu widerlegen, sie kann jedoch Anlass zu weiterer Sachaufklärung, z.B. in Form der Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens geben.

Oberlandesgericht Karlsruhe,
Beschluss vom 6. September 2016
– 3 (5) Ss 473/16 - AK 199/16 –

Aus den Gründen:

[Zum insoweit gleichlautenden Sachverhalt siehe die vorstehende Entscheidung des Oberlandesgerichts Karlsruhe, die sich mit der Beschwerde gegen die Vorläufige Entziehung gemäß § 111a StPO auseinandersetzt.]

Die Revision hat mit der Verfahrensrüge – jedenfalls vorläufig – Erfolg.

III. 1. Der Verteidiger hat in der Hauptverhandlung vor dem Landgericht Konstanz am 10.06.2016 für den Fall, dass die Berufung der Staatsanwaltschaft nicht verworfen werde, hilfsweise die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zum Beweis der Tatsache, dass der Angeklagte wieder zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sei, beantragt. Dieser Antrag wurde seitens der Strafkammer im Urteil abgelehnt, da aufgrund der langjährigen Befassung der Kammer mit Verkehrsstraftaten eigene Sachkunde bestehe.

2. Diese Begründung hält revisionsrechtlicher Überprüfung nicht stand.

a) Gem. § 69 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 2 StGB entzieht das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn jemand wegen einer rechtswidrigen Tat, die er im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs begangen hat, verurteilt wird und sich aus der Tat ergibt, dass er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist, wovon in der Regel auszugehen ist, wenn die rechtswidrige Tat (wie vorliegend) ein Vergehen gem. § 316 StGB ist. Die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB führt dazu, dass eine die – noch zum Zeitpunkt des Urteils vorliegende – Ungeeignetheit positiv begründende Gesamtwürdigung nur dann erforderlich ist, wenn ernsthafte Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass sich ein Ausnahmefall ergeben könnte (Fischer, StGB, 63. Aufl., Rdn. 22 zu § 69). Gründe, die die Indizwirkung des Regelbeispiels widerlegen und im Rahmen einer Gesamtwürdigung Anlass zum Absehen der Maßregelverordnung geben können, können u.a. im Zeitraum zwischen Tatbegehung und Entscheidung entstehen (Fischer, a. a. O., Rdn. 33 zu § 69). Umstritten ist die Bedeutung der Teilnahme an einem Nachschulungskurs oder an einer psychotherapeutischen Behandlung, die zwar nicht schematisch die Regel des Abs. 2 widerlegen kann, bei der Entscheidung aber nach Lage des Einzelfalls zu berücksichtigen ist. Eine erfolgreiche Teilnahme kann den gesetzlich vermuteten Eignungsmangel aber nur ausnahmsweise ausräumen. Gerade gewerblich angebotene Kurse sind kritisch zu prüfen (Fischer, a. a. O., Rdn. 36 zu § 69). Allerdings kann die Teilnahme an einer verkehrstherapeutischen Maßnahme, die Durchführung einer psychotherapeutischen Behandlung oder die Wahrnehmung verkehrspsychologischer Beratungen und Aufbauseminare Anlass zu weiterer Sachaufklärung, z.B. in Form der Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens geben (OLG Oldenburg, ZfSch 2005, 260; OLG Köln, DAR 2013, 393; OLG Hamm, Blutalkohol 53, 189).

b) Vorliegend hat das Landgericht ausführlich und umfangreich dargelegt, dass und warum es die vom Angeklagten ausweislich der Bestätigungen des IVT-Hö Berlin vom 10.01.2016 und 10.06.2016 durchgeführten nahezu 180 Therapiestunden für nicht ausreichend hält, um davon auszugehen, dass der Angeklagte inzwischen wieder geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Auch wenn der Strafkammer in-

soweit recht zu geben ist, dass allein die Teilnahme an der HBS-Langzeit-Rehabilitation nicht zwangsläufig zu einer Wiederherstellung der Fahreignung des Angeklagten führt, so wäre es angesichts der Dauer der Therapie und des Umstandes, dass es sich beim IVTHö um eine gem. § 70 FeV akkreditierte Einrichtung zur Durchführung von „Kursen zur Wiederherstellung der Krafftahreignung“ handelt, und unter weiterer Berücksichtigung der Tatsachen, dass zum Zeitpunkt des landgerichtlichen Urteils ein Zeitablauf von 14 Monaten eingetreten war und der Angeklagte zudem nach Herausgabe des Führerscheins am 23.01.2016 bis zur Berufungshauptverhandlung am 10.06.2016 beanstandungsfrei am Straßenverkehr teilgenommen hat, angezeigt gewesen, die Therapieerfolge durch Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu überprüfen. Dass die Strafkammer – trotz der unbestritten langjährigen Erfahrung – die Sachkunde hat, um zu überprüfen, ob die vom Angeklagten durchgeführte Behandlung in B. tatsächlich derart erfolgreich war, dass sie den Anforderungen eines medizinisch-psychologischen Gutachtens gerecht wird, erscheint fraglich. Um dem Senat dies plausibel zu machen, wäre es erforderlich gewesen, die eigene Sachkunde näher darzulegen, z. B. durch Ausführungen dazu, dass und warum eine der vorliegenden Bestätigung entsprechende oder vergleichbare Maßnahme in einem anderen Verfahren nicht ausgereicht hat, die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen zu beseitigen (Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 59. Aufl., Rdn. 73 zu § 244).

Nach alledem war das Urteil des Landgerichts Konstanz vom 10.06.2016 im Maßregelaustritt mit den dazugehörigen Feststellungen aufzuheben und zur erneuten Verhandlung und Entscheidung – auch über die Kosten des Revisionsverfahrens – an eine andere Strafkammer des Landgerichts Konstanz zurückzuverweisen. [...]

IV. Ergänzend weist der Senat auf Folgendes hin:

1. Nachdem bereits die Verfahrensrüge erfolgreich war, konnte es der Senat dahinstehen lassen, ob das Urteil lückenhaft ist und damit an einem Darstellungsmangel leidet, der auch der Sachrüge zum Erfolg verholfen hätte. Jedenfalls weist der Senat darauf hin, dass zum einen ergänzende Feststellungen des Landgerichts zur vom Angeklagten unter Alkoholeinfluss zurückgelegten Fahrstrecke (wurde bereits das Wohnhaus in alkoholisiertem Zustand nach dem Streit mit der Ehefrau verlassen oder erst unterwegs Alkohol konsumiert) angezeigt gewesen wären. Zum anderen hätte sich die Strafkammer auch im Rahmen der Beweiswürdigung damit auseinandersetzen müssen, dass es sich bei der IVT-Hö Berlin-Brandenburg um eine durch die Bundesanstalt für Straßenwesen für „Kurse zur Wiederherstellung der Krafftahreignung“ gemäß § 70 FeV akkreditierte Einrichtung handelt, und darlegen müssen, warum trotzdem und trotz der nahezu 180-stündigen Therapie keine (ausreichenden) Hinweise auf einen Wegfall der durch § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB indizierten Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen vorliegen.

2. Unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung erscheint es nicht zwingend geboten, Hauptverhandlungstermine auf Antrag des Angeklagten bzw. seines Verteidigers mehrmals und im Ergebnis um mehrere Monate zu verlegen, damit vor der Hauptverhandlung eine verkehrstherapeutische Maßnahme durchgeführt und abgeschlossen werden kann. Dieses Vorgehen bevorzugt Angeklagte, denen ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um derartige Behandlungen durchzuführen. Nachdem vorliegend das Amtsgericht Villingen-Schwenningen den Verlegungsanträgen nachgekommen war, sich der Führerschein des Angeklagten bis zum erstinstanzlichen Hauptverhandlungstermin am 13.01.2016 bereits neun Monate in amtlicher Verwahrung befunden hat und bis zur Berufungshauptverhandlung weitere 4½ Monate vergangen sind, in denen der Angeklagte unbeanstandet am Straßenverkehr teilgenommen hat, wurden auf diese Weise Fakten geschaffen, die dem Landgericht eine vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis jedenfalls erheblich erschwert, wenn nicht sogar nahezu unmöglich gemacht haben.

61. Zum Beweisverwertungsverbot nach einem negativen Kompetenzkonflikt zweier an der Anordnung einer Blutentnahme [gemäß § 81a I StPO wegen des Verdachts eines Verstoßes gegen § 24a Abs. 2 StVG] beteiligten Amtsgerichte.

Oberlandesgericht Oldenburg,
Beschluss vom 20. Juni 2016 – 2 Ss (OWi) 152/16 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Wirkung eines berauschenden Mittels zu einer Geldbuße von 500,- € und einem einmonatigen Fahrverbot verurteilt.

Das Amtsgericht hat folgende Feststellungen getroffen:

„Der Betroffene befuhr am 18.02.2015 um 15.05 Uhr mit einem PKW ..., obwohl er, wie er wusste, Cannabis konsumiert hatte und er bei Beachtung der ihm möglichen und zumutbaren Sorgfalt hätte erkennen können, dass er bei der Fahrt unter der Wirkung dieses berauschenden Mittels stand.

Der Betroffene wurde gegen 15.05 Uhr von den Polizeibeamten pp. und pp. im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle auf dem R...-Parkplatz ... kontrolliert. Da bei dieser Kontrolle der Verdacht entstand, dass der Betroffene unter dem Einfluss berauschender Mittel stehen könnte, wurde er zu einem Drogenvortest aufgefordert, den er freiwillig ableistete. Nachdem dieser Test positiv war, sollte ihm auf der Dienststelle der Polizei eine Blutprobe entnommen werden. Der Betroffene willigte nicht ein, weshalb der Polizeibeamte ... ihn über den Richtervorbehalt aufklärte

und im Anschluss versuchte, einen richterlichen Beschluss über die Blutprobenentnahme zu erlangen. Zu diesem Zweck rief er zunächst beim dem Bereitschaftsdiensthabenden Richter am Amtsgericht Meppen an. Dort wurde er unter Bezugnahme auf ein Urteil des Landgerichts Osnabrück, wonach das Amtsgericht Osnabrück für die Anordnung der Blutprobenentnahme zuständig sei, an das Amtsgericht Osnabrück verwiesen. Der dort Bereitschaftsdiensthabende Richter teilte ... [mit], dass er sich selbst nicht für zuständig halte, sondern dass vielmehr das Amtsgericht Meppen zuständig sei und er sich daher mit der Sache nicht befassen werde.

Nachdem zwei Richter die Anordnung der Blutentnahme abgelehnt hatten und seit der ersten Kontrolle bereits ca. eine Stunde verstrichen war, ordnete Polizeikommissar ... unter Berufung auf Gefahr in Verzug die Blutentnahme selbst an, welche um 16.01 Uhr entnommen wurde. Diese ergab nach dem Befund der medizinischen Hochschule H... vom 09.03.2015 ... nachfolgende Werte:

Tetrahydrocannabinol (THC) 1,6 ng/ml
 11-Hydroxy-delta-9-tetrahydrocannabinol
 0,96 ng/ml
 THC-Carbonsäure (THC-COOH) 13 ng/ml

Die festgestellte THC-Konzentration lässt es als möglich erscheinen, dass die Fahrtüchtigkeit des Betroffenen eingeschränkt war. Der Betroffene hätte bei ordnungsgemäßer Überprüfung erkennen können und müssen, dass er möglicherweise noch unter dem Einfluss von Cannabinoiden stand.“

Gegen dieses Urteil wendet sich der Betroffene mit seiner Rechtsbeschwerde mit der er u.a. geltend macht, hinsichtlich der entnommenen Blutprobe und des sich daraus ergebenden Befundes, bestehe ein Beweisverwertungsverbot.

Aus den Gründen:

Die Rechtsbeschwerde ist zulässig. Sie hat bereits mit der formgerecht erhobenen Rüge der Verletzung formellen Rechts Erfolg, sodass es auf die gleichfalls erhobene Sachrüge nicht ankommt.

Die Rechtsbeschwerde führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und zum Freispruch des Betroffenen.

Die dem Betroffenen entnommene Blutprobe und das daraus resultierende Gutachten waren nicht verwertbar.

Die durch den Polizeibeamten pp. angeordnete Blutentnahme war wegen Verstoßes gegen den Richtervorbehalt gemäß § 81a StPO rechtswidrig. Dieser Verfahrensverstöß führt vorliegend auch zu einem Beweisverwertungsverbot, also zur Unverwertbarkeit des Ergebnisses der Blutuntersuchung.

Zwar hat nicht jeder Verstoß gegen eine Beweiserhebungsvorschrift ein Verwertungsverbot zur Folge. Vielmehr ist diese Frage jeweils nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere nach der Art des Verbotes und des Gewichtes des Verstoßes und der Abwä-

gung der widerstreitenden Interessen zu entscheiden. Dabei bedeutet ein Beweiserhebungsverbot die Ausnahme von dem Grundsatz, dass das Gericht die Wahrheit zu erforschen und dazu die Beweisaufnahme von Amts wegen auf alle Tatsachen und Beweismittel zu erstrecken hat, die von Bedeutung sind, die nur aufgrund ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift oder aus übergeordneten wichtigen Gründen im Einzelfall anzuerkennen ist (vgl. BGHSt 44. Bd., 243, 249). Ein Beweisverwertungsverbot wird von der Rechtsprechung bei willkürlicher Vornahme einer Maßnahme ohne richterliche Anordnung und damit bewusstem Ignorieren des Richtervorbehalts oder gleichwertiger gröblicher Missachtung angenommen (vgl. BGHSt 51, Bd., 285 ff.).

So ist es hier, wobei es die Gerichte selbst sind, die den Richtervorbehalt wirkungslos gemacht haben.

Nachdem der Polizeibeamte die Richter, die für die Entscheidung in Frage kamen (Richter am Sitz der Verwaltungsbehörde und Richter am Sitz der Staatsanwaltschaft) erreicht hatte, endete seine aus § 81a Abs. 2 StPO i. V.m. § 46 OWiG abgeleitete Eilkompetenz. Sie lebte auch nach der Weigerung der angerufenen Richter, sich mit der Sache zu befassen, nicht wieder auf.

Für das Ende der Eilzuständigkeit der Ermittlungsbehörden gilt Folgendes:

Haben die Ermittlungspersonen – nach Abwägung der Umstände des konkreten Einzelfalles – das Vorliegen der Voraussetzungen für die Annahme von Gefahr in Verzug verneint und eine richterliche Durchsuchungsanordnung beantragt, endet mit der Befassung des Gerichts und der dadurch eröffneten Möglichkeit präventiven Grundrechtsschutzes durch den Richter die Eilzuständigkeit der Ermittlungsbehörden. Entscheidend ist dabei der Zeitpunkt, in dem das Gericht mit dem Antrag auf Erlass einer Durchsuchungsanordnung befasst wird. Dies ist der Fall, wenn die Staatsanwaltschaft dem zuständigen Richter den Antrag tatsächlich unterbreitet hat, so dass dieser in eine erste Sachprüfung eintreten kann.

Auch soweit während des durch den Richter in Anspruch genommenen Entscheidungszeitraums nach dessen Befassung die Gefahr eines Beweismittelverlustes eintritt, etwa weil dieser auf ein mündlich gestelltes Durchsuchungsbegehren hin die Vorlage schriftlicher Antragsunterlagen oder einer Ermittlungsakte fordert, Nachermittlungen anordnet oder schlicht bis zum Eintritt der Gefahr eines Beweismittelverlustes noch nicht entschieden hat, lebt die Eilkompetenz der Ermittlungsbehörden nicht wieder auf. Dies gilt unabhängig davon, aus welchen Gründen die richterliche Entscheidung über den Durchsuchungsantrag unterbleibt (BVerfG NJW 2015, 2787 ff.).

Die Eilkompetenz lebt auch nicht wieder auf, wenn der mit der Sache befasste Richter eine Entscheidung nicht trifft. Der Annahme einer Eilkompetenz der Ermittlungsbehörden im Fall des „mutwillig“ nicht entscheidenden Richters steht nämlich der Umstand entgegen, dass der Richter nicht befugt ist, durch den Verzicht auf eine Sachentscheidung über die Gewäh-

rung präventiven Grundrechtsschutzes zu disponieren. Er ist, wie alle Gerichte und Behörden, an das aus dem Rechtsstaatsprinzip folgende Gebot der Funktions-tüchtigkeit der Strafrechtspflege und das Gebot effektiver Strafverfolgung (Art. 20 Abs. III Grundgesetz) gebunden.

Ab dem Zeitpunkt seiner Befassung trägt grundsätzlich allein der Richter die Verantwortung für die Anordnung der Durchsuchung, sodass ihm auch die Abwägung und Entscheidung obliegt, ob und inwieweit durch den von ihm zu verantwortenden Prüfungsvorgang der Ermittlungserfolg gegebenenfalls gefährdet wird (BVerfG a. a. O.)

Zwar betrifft der vorliegende Fall nicht den verfassungsrechtlich, sondern lediglich den in § 81a Abs. 2 StPO einfachrechtlich angeordneten Richtervorbehalt. Darüber hinaus ist es im vorliegenden Fall so, dass die angerufenen Richter noch nicht in eine Sachprüfung eingetreten waren, sondern schon ihre Zuständigkeit verneint hatten.

Das ändert aber in der Sache nichts:

Ein Richter, der nicht bereit ist, ohne Vorlage der Ermittlungsakte zu entscheiden, verweigert eine zeitnahe Entscheidung ebenso wie derjenige, der sich auf seine fehlende Zuständigkeit beruft. Da zweifellos entweder der Richter am Sitz der Verwaltungsbehörde oder der Richter am Sitz der Staatsanwaltschaft zuständig war, ist das Tätigwerden zumindest durch einen der beiden „mutwillig“ verweigert worden. Insofern besteht kein Unterschied zu den Sachverhalten, die der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zugrunde lagen.

Zwar ist der präventive Richtervorbehalt bei einer Verneinung der Zuständigkeit ebenso wenig wirksam, wie bei einem nicht erreichbaren Richter (vgl. hierzu: BVerfG 2 BvR 1596/10 u. 2 BvR 2346/10, juris), dennoch können diese Fälle nicht gleichgesetzt werden: Durch die Erreichbarkeit beider Richter war die weitere Entscheidung über die Anordnung der Blutentnahme in die Verantwortung der Gerichte übergegangen und damit den Ermittlungsbehörden entzogen. Wenn die Gerichte der ihnen zukommenden Verantwortung nicht gerecht werden, darf das nicht dazu führen, dass der Richtervorbehalt sanktionslos missachtet werden dürfte.

Aber auch der Umstand, dass hier nur der einfachrechtliche Richtervorbehalt verletzt worden ist, spricht nicht gegen ein Beweisverwertungsgebot.

Es ist nämlich nicht so, dass ein Verstoß gegen den Richtervorbehalt des § 81a Abs. 2 StPO im nachfolgenden Strafverfahren keine verfassungsrechtliche Bedeutung erlangen kann. Es ist vielmehr zu prüfen, ob die maßgeblichen strafrechtlichen Vorschriften unter Beachtung des Fairnessgrundsatzes und in objektiv vertretbarer Weise, also ohne Verstoß gegen das allgemeine Willkürverbot (Art. 3 Abs. 1 GG), ausgelegt und angewandt worden sind (BVerfG 2 BvR 2346/10, juris).

Vor diesem Hintergrund kommt auch nicht deshalb kein Beweiserhebungsverbot in Betracht, weil der Zuständigkeitsstreit zwischen den Amtsgerichten erstmals aufgeflammt wäre und die Verweigerung richter-

lichen Tätigwerdens nicht systematisch erfolgte, sondern „nur“ bis zu einer Entscheidung des den Amtsgerichten übergeordneten Landgerichtes. Wie sich nämlich aus den Feststellungen des angefochtene Urteils ergibt, hat das Landgericht in der Vergangenheit eine Entscheidung über die Zuständigkeit für derartige Fälle getroffen, ohne dass damit der negative Kompetenzkonflikt beigelegt worden wäre. Damit kommen die Gerichte der ihnen übertragenen Verantwortung in objektiv nicht nachvollziehbarer Art und Weise nicht nach.

Die Schwere des Verstoßes ergibt sich hier also nicht daraus, dass ein Polizeibeamter im Einzelfall die Voraussetzung des Richtervorbehalts verkannt oder nicht geprüft hat, sondern daraus, dass dessen Voraussetzungen aufgrund eines „Fehlers im System“ ungeprüft geblieben sind (OLG Hamm, Beschluss vom 12.03.2009, 3 Ss 31/09, juris).

Auch wenn hier – anders als bei der Entscheidung des OLG Hamm – möglicherweise keine langjährige Praxis vorliegt, liegt der Fehler im System darin, dass sich zwei Gerichte nicht über ihre Zuständigkeit einigen, was die Ermittlungsbehörden dem Dilemma aussetzt, die in der Sache gebotene Ermittlungsmaßnahmen nicht ergreifen zu können. Die Lösung kann allerdings auch nicht darin bestehen, dass durch die Verweigerung der Gerichte eine im Gesetz so nicht vorgesehene Eilzuständigkeit geschaffen wird. In einer Anmerkung von Dencker zur oben genannten Entscheidung des OLG Hamm (DAR 2009, 257, 263) heißt es:

„... Objektive Willkür dagegen liegt jedenfalls dann vor, wenn das zur Gesetzesanwendung berufene ‚System‘ falsch eingestellt ist, also in einer Weise, die ein vom Gesetz abweichendes Vorgehen als den Normalfall vorprogrammiert.“

Der gesetzliche Normalfall ist aber die Entscheidung über die Anordnung einer Blutentnahme durch den Richter und nicht durch die Ermittlungsbehörden. So wäre es aber hier, wenn man – weil zwei Gerichte sich nicht einigen können – eine im Gesetz nicht vorgesehene Zuständigkeit zulassen würde.

Das angefochtene Urteil war deshalb aufzuheben. Da es an einer rechtlich zulässigen Grundlage für den Nachweis einer Fahrt des Betroffenen unter Drogen Einfluss fehlt und nicht ersichtlich ist, dass dieser auf andere Weise erlangt werden kann, war der Betroffene durch den Senat gemäß § 79 Abs. 6 OWiG freizusprechen. Die Feststellung, dass der Betroffene unter der Wirkung berauschender Mittel im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug geführt hat, kann nicht getroffen werden. Eine solche Wirkung liegt nämlich nur vor, wenn eine der in der Anlage zu § 24a StVG genannten Substanzen im Blut nachgewiesen wird. Dieser Nachweis ist wegen der Unverwertbarkeit der Blutprobe nicht möglich.

Der Senat verkennt nicht, dass diese Konsequenz für die Polizei frustrierend und demotivierend ist, sieht sich aber mit seinen Möglichkeiten nicht in der Lage, an dieser unhaltbaren Situation etwas zu ändern. Denkbar erscheint u. a., dass die zuständige Behörde

im Wiederholungsfall versuchen könnte, nach Ablehnung der Anordnung durch das Amtsgericht, eine sofortige Entscheidung der zuständigen Beschwerdekammer zu erreichen.

62. Zu den Anforderungen an die Beweiswürdigung bzgl. der Feststellung, dass ein (versteckt liegender) Bordellparkplatz zum öffentlichen Verkehrsraum [i. S. d. § 316 StGB] gehört.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 15. September 2016
– III-4 RVs 107/16, 4 RVs 107/16 –

Zum Sachverhalt:

Mit der angefochtenen Entscheidung hat das Amtsgericht den Angeklagte wegen Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 35 Euro verurteilt und gegen ihn eine sechsmonatige Sperre für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis verhängt.

Das Amtsgericht ist zu folgenden Feststellungen gelangt:

„Am 12. 12. 2015 gegen 2:23 Uhr fuhr der Angeklagte mit dem Personenkraftwagen ... in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand auf dem zu dem dortigen Bordell gehörenden Parkplatz ... in X und legt dabei mit dem Personenkraftwagen eine Strecke von insgesamt ungefähr acht Metern zurück.

In diesem Zusammenhang beabsichtigte der Angeklagte – nachdem es mit der Zeugin U2 Ärger wegen einer überhöhten Rechnung gegeben hatte – mit dem Fahrzeug, um eine weitere Eskalation zu vermeiden, von dem Parkplatz des Bordells auf einen anderen Parkplatz zu fahren. Von dort aus wollte der Angeklagte seinen Onkel anrufen, um sich abholen zu lassen. Die Zeugin U2 versuchte zwischenzeitlich dem Angeklagten den Schlüssel von seinem Fahrzeug abzunehmen.

Die Untersuchung der dem Angeklagten am 12. 12. 2015 um 3:27 Uhr entnommenen Blutprobe hat eine Blutalkoholkonzentration von 2,08 v. T. ergeben. Diese Blutalkoholkonzentration bewirkte die Fahruntüchtigkeit des Angeklagten; diese Fahruntüchtigkeit war dem Angeklagten auch bewusst.“

Diese Feststellungen beruhen auf dem Geständnis des Angeklagten bzw. dem verlesenen BAK-Gutachten.

Außerhalb der eigentlichen Feststellungen zur Sache hat das Amtsgericht in tatsächlicher Hinsicht weiterhin festgestellt, dass der Parkplatz „Bordellbesuchern und weiteren Personen (z. B. Angestellte; Reinigungskräfte etc.) – mithin einem unbestimmten Personenkreis“ offenstehe. Der Parkplatz sei nur über eine schmale Zufahrt erreichbar, das Bordell werde nicht bebaut und befinde sich in einer versteckt liegenden Immobilie.

Gegen das Urteil wendet sich der Angeklagte mit der Sprungrevision. Er rügt die Verletzung materiellen

Rechts, insbesondere meint er, dass die Tatörtlichkeit nicht zum öffentlichen Verkehrsraum gehöre, sodass eine Strafbarkeit nach § 316 StGB ausscheide.

Aus den Gründen:

Die zulässige Revision des Angeklagten hat Erfolg. Das angefochtene Urteil weist einen durchgreifenden Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf.

Den Bestand des Urteils gefährdet allerdings noch nicht, dass die Feststellung, dass es sich bei dem Tatort um eine einem unbestimmten Personenkreis zugängliche Fläche handelt (wobei dem Gesamtzusammenhang der Urteilsgründe noch hinreichend entnommen werden kann, dass dieser unbestimmte Personenkreis mit Fahrzeugen Zugang zu ihr haben soll), nicht bei den eigentlichen Feststellungen zur Sache erscheint, sondern erst im Rahmen der rechtlichen Würdigung. Das Strafurteil bildet eine Einheit und die Bedeutung tatsächlicher Feststellungen wird nicht dadurch beeinträchtigt, dass diese nicht an der üblichen Stelle getroffen werden (Meyer-Goßner in: Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 59. Aufl., § 267 Rdn. 3 m. w. N.).

Indes ist die Beweiswürdigung des angefochtenen Urteils bzgl. der Tatörtlichkeit rechtlich zu beanstanden. Grundsätzlich ist die Beweiswürdigung Sache des Tatrichters. Das Revisionsgericht kann nur eingreifen, wenn sie rechtsfehlerhaft ist, insbesondere wenn sie Widersprüche oder erhebliche Lücken aufweist oder gegen mit Denkgesetzen oder gesicherten Erfahrungssätzen nicht vereinbar ist (vgl. nur: BGH NStZ-RR 2007, 268; BGH Ur. v. 07.06.2011 – 5 StR 26/11 = BeckRS 2011, 17008).

Im vorliegenden Fall ist die Beweiswürdigung bzgl. der Feststellung, dass es sich bei der Tatörtlichkeit um einen einem unbestimmten Personenkreis zur verkehrsüblichen Nutzung offenstehender Parkplatz handelt, lückenhaft. Tathandlung des § 316 StGB ist das Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr in infolge Alkohols oder anderer berauschender Mittel fahruntüchtigem Zustand. Der Begriff des Straßenverkehrs im Sinne der §§ 315b ff. StGB entspricht dem des StVG und bezieht sich auf Vorgänge im öffentlichen Verkehrsraum. Erfasst werden zum einen alle Verkehrsflächen, die nach dem Wegerecht des Bundes und der Länder oder der Kommunen dem allgemeinen Verkehr gewidmet sind (z. B. Straßen, Plätze, Brücken, Fußwege). Ein Verkehrsraum ist darüber hinaus auch dann öffentlich, wenn er ohne Rücksicht auf eine Widmung und ungeachtet der Eigentumsverhältnisse entweder ausdrücklich oder mit stillschweigender Duldung des Verfügungsberechtigten für jedermann oder aber zumindest für eine allgemein bestimmte größere Personengruppe zur Benutzung zugelassen ist und auch tatsächlich so genutzt wird. Für die Frage, ob eine Duldung des Verfügungsberechtigten vorliegt, ist nicht auf dessen inneren Willen, sondern auf die für etwaige Besucher erkennbaren äußeren Umstände (Zufahrtssperren, Schranken, Ketten, Verbotsschilder etc.) abzustellen (BGH Beschl. v. 30.01.2013 – 4 StR 527/12 = BeckRS 2013, 03969 m. w. N.). Das Amtsgericht teilt vorliegend

nicht mit, auf welcher Grundlage es zu der Feststellung gelangt, dass der tatörtliche Parkplatz einem unbestimmten Personenkreis zur verkehrüblichen Nutzung offenstand. Auf dem Geständnis des Angeklagten kann diese Feststellung nicht beruhen. Das ergibt sich schon aus dem Aufbau des Urteils und der Formulierung in der Beweiswürdigung, dass „die vorstehend ... getroffenen Feststellungen“ auf dem Geständnis des Angeklagten beruhen. Die vorstehenden Feststellungen sind indes allein die oben wörtlich zitierten Angaben zum Tatgeschehen. Auch Zeugen oder andere Beweismittel benennt das Amtsgericht für seine Feststellung bzgl. des Parkplatzes nicht. Es ergibt sich auch nicht aus der Natur der Sache, dass der zu dem Bordell gehörende Parkplatz zum öffentlichen Verkehrsraum in dem o.g. Sinne gehört. Dies gilt insbesondere hier vor dem Hintergrund, dass der Parkplatz zu einem Bordell gehörte, welches sich in einer „versteckt liegenden Immobilie“ befand, nur über eine schmale Zufahrt befahrbar war und das Bordell (gemeint ist offenbar an: an der Straße) nicht beworben wird. Hier stellt sich schon die Frage, ob bzw. wie ein größerer Personenkreis überhaupt davon Kenntnis haben sollte, dass sich hinter der schmalen Zufahrt ein Parkplatz eines Bordells befinden sollte. Insoweit liegt eher der Schluss nahe, dass der Parkplatz tatsächlich nur wenigen „Eingeweihten“ (z. B. Personal und/oder Stammkunden) offenstand.

Es bedarf daher noch weiterer Feststellungen zur Sache, sodass das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zurückzuverweisen war (§§ 349 Abs. 4, 354 Abs. 2 StPO). Einer vollständigen Aufhebung der Feststellungen bedurfte es indes nicht, da die übrigen Feststellungen rechtsfehlerfrei getroffen wurden.

63.1. Voraussetzung für eine Versagung der Strafraumenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB ist stets, dass dem Angeklagten die Alkoholaufnahme zum Vorwurf gemacht werden kann; dies kommt in der Regel dann nicht in Betracht, wenn der Täter alkoholkrank ist oder ihn der Alkohol zumindest weitgehend beherrscht, wenn also in der aktuellen Alkoholaufnahme kein schulderhöhender Umstand gesehen werden kann.

2. Bei der Trunkenheitsfahrt mit einem Roller handelt es sich um eine erhebliche Straftat im Sinne des § 64 StGB.

Oberlandesgericht Hamm,
Beschluss vom 15. September 2016
– III-3 RVs 70/16, 3 RVs 70/16 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Blomberg sprach den Angeklagten am 17. November 2015 von dem Vorwurf der fahrlässigen Trunkenheit im Straßenverkehr frei.

Auf die hiergegen gerichtete Berufung der Staatsanwaltschaft hat das Landgericht Detmold mit dem angefochtenen Urteil vom 23. Mai 2016 das Urteil des

Amtsgerichts Blomberg vom 17. November 2015 aufgehoben und den Angeklagten wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten verurteilt. Ferner hat es dem Angeklagten für die Dauer von drei Monaten verboten, im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder Art zu führen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von zwei Jahren keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Mit seiner hiergegen gerichteten Revision rügt der Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

1. Die Überprüfung des Urteils aufgrund der Revisionsrechtfertigung hat zum Schuldspruch keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO).

2. Das Urteil ist jedoch im Rechtsfolgenausspruch mit den zugrundeliegenden Feststellungen aufzuheben.

a) Die Ausführungen, mit denen das Landgericht eine Strafraumenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB versagt hat, sind nicht frei von Rechtsfehlern.

aa) Das Landgericht hat in diesem Zusammenhang Folgendes ausgeführt:

„Zwar kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Angeklagte infolge seiner massiven Alkoholisierung in seiner Fähigkeit, das Unrecht der Tat einzusehen, erheblich vermindert war, § 21 StGB. Gleichwohl hat die Kammer von der fakultativen Milderungsmöglichkeit der §§ 21, 49 Abs. 1 StGB keinen Gebrauch gemacht. Der Angeklagte trank, obwohl er damit rechnete, noch als Fahrer am öffentlichen Straßenverkehr teilzunehmen. Vor diesem Hintergrund ist die Tat auch nicht allein deshalb als milder als der Normalfall zu werten, weil die alkoholische Beeinflussung recht hoch ist.“

bb) Die Annahme verminderter Schuldfähigkeit begegnet im Hinblick auf die zutreffend berechnete Blutalkoholkonzentration von 2,99 Promille zum Tatzeitpunkt aus revisionsrechtlicher Sicht keinen Bedenken, wobei sich aus den Urteilsgründen nicht ergibt, ob der Sachverständige O auch zu diesem Punkt angehört wurde.

cc) Bedenken begegnet jedoch die Begründung, mit der das Landgericht die Strafraumenverschiebung versagt hat.

(1) Zwar kann eine Strafraumenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB abgelehnt werden, wenn die alkoholbedingt erheblich verminderte Schuldfähigkeit des Täters auf selbst verschuldeter Trunkenheit beruht (BGH, Urteil vom 27. März 2003 – 3 StR 435/02, NStZ 2003, 480; Beschluss vom 7. Januar 2003 – 4 StR 490/03, NStZ-RR 2003, 136; Beschluss vom 20. April 2005 – 5 StR 147/05, juris; Urteil vom 17. August 2004 – 5 StR 93/04, juris). Über die fakultative Strafraumenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB entscheidet der Tatrichter nach pflichtgemäßem Ermessen aufgrund einer Gesamtabwägung aller schuldrelevanten Umstände; wenn die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit auf zu verantwortender Trunkenheit beruht, stellt dies einen Umstand unter

vielen dar, der in der Regel gegen eine Strafrahmenschiebung sprechen kann. Die Entscheidung des Tatrichters unterliegt dabei nur eingeschränkter revisionsrechtlicher Überprüfung.

(2) Die Frage, ob der Tatrichter, der die Strafrahmenschiebung verweigern will, zusätzlich zu einem schuldhaften Sich-Berauschen feststellen muss, dass sich aufgrund der persönlichen und situativen Verhältnisse des Einzelfalls das Risiko der Begehung von Straftaten infolge der Alkoholisierung vorhersehbar signifikant erhöht hat (so BGH, Urteil vom 17. August 2004 – 5 StR 93/04, juris), ist derzeit Gegenstand eines Anfragebeschlusses des 3. Strafsenats vom 15. Oktober 2015 (3 StR 63/15, juris) an die übrigen Strafsenate, auf die der 5. Strafsenat mit Beschluss vom 1. März 2016 (5 ARs 50/15), der 4. Strafsenat mit Beschluss vom 28. April 2016 (4 ARs 16/15) und der 1. Strafsenat mit Beschluss vom 10. Mai 2016 (1 ARs 21/15) geantwortet haben. Einigkeit besteht dabei, dass Voraussetzung für eine Versagung der Strafrahmenschiebung stets ist, dass dem Angeklagten die Alkoholaufnahme zum Vorwurf gemacht werden kann. Dies kommt in der Regel dann nicht in Betracht, wenn der Täter alkoholkranke ist oder ihn der Alkohol zumindest weitgehend beherrscht, wenn also in der aktuellen Alkoholaufnahme kein schulderhöhender Umstand gesehen werden kann (BGH, Beschluss vom 7. Januar 2003 – 4 StR 490/03, NStZ-RR 2003, 136; OLG Hamm, Beschluss vom 11. Oktober 2005 – 4 Ss 361/05, juris, Rdnr. 13).

(3) Dass diese Voraussetzungen hier vorliegen, hat das Landgericht nicht ausreichend festgestellt.

(a) Es bestehen bereits Bedenken, ob die Annahme der Vorverfärbbarkeit in tatsächlicher Hinsicht von den Feststellungen getragen wird, denn Feststellungen zum Anlass der Fahrt mit dem Roller, zum Zeitpunkt des Tatenschlusses und zum Grad der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Alkoholisierung hat das Landgericht nicht getroffen.

(b) Nach den getroffenen Feststellungen liegt es zudem nahe, dass dem Angeklagten der Alkoholkonsum – wenn überhaupt – nur eingeschränkt zum Vorwurf gemacht werden kann, weil er zur Tatzeit alkoholkranke war. Aus den Urteilsgründen ergibt sich in diesem Zusammenhang, dass der Angeklagte bereits seit vielen Jahren Alkohol trinkt. Seine Einlassung, der Alkoholenuss erfolge nicht regelmäßig, sondern er trinke nur, wenn er mit seinen Freunden zusammen sitze, was ein- bis zweimal im Monat vorkomme, steht im Widerspruch zu den übrigen Feststellungen, die nicht nur auf eine Alkoholgewöhnung, sondern auf eine massive Alkoholproblematik schließen lassen. Die Blutalkoholkonzentration betrug aufgrund der Rückrechnung zum Tatzeitpunkt 2,99 Promille, wobei der Angeklagte noch mit dem Roller fahren und mit den eingesetzten Polizeibeamten kommunizieren konnte, besondere Auffälligkeiten wurden dabei nicht festgestellt. Auch die Ergebnisse der ärztlichen Untersuchung, bei der die Blutalkoholkonzentration noch bei nahezu 2 Promille lag, waren unauffällig. Das Verhalten vor der Tat spricht ebenfalls für eine Alkohol-

problematik, denn der Angeklagte hat nach den Feststellungen im Verlauf des Nachmittags erhebliche Mengen harten Alkohols in Gestalt einer 0,7 l Flasche Weinbrand mit einem Alkoholgehalt von 36 bis 38 % und sechs bis acht Portionsfläschchen eines Kräuterschnapses „Kümmerling“ konsumiert. Hinzu tritt, dass der Angeklagte bereits fünfmal wegen Verkehrsdelikten im Zusammenhang mit Alkohol verurteilt wurde, zuletzt durch Urteil des Amtsgerichts Brakel vom 13. März 2013. Da der Angeklagte bereits am 18. April 1997 erstmals wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr verurteilt wurde, lässt dies auf einen langjährigen Alkoholmissbrauch schließen.

(c) Das Landgericht wird unter erneuter Hinzuziehung eines Sachverständigen zu klären haben, ob der Angeklagte alkoholkranke ist und ob angesichts einer etwaigen Alkoholabhängigkeit in der Alkoholaufnahme überhaupt ein Umstand gesehen werden kann, der es rechtfertigt, von der Strafrahmenschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB abzusehen. In diesem Zusammenhang werden sich das Landgericht und der Sachverständige auch mit den den Vorverurteilungen zugrundeliegenden Straftaten näher auseinanderzusetzen haben.

b) Aus den oben dargelegten Gründen stellt es auch einen Rechtsfehler dar, dass das Landgericht die Frage einer Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt nach § 64 StGB nicht geprüft hat.

aa) Zwar beschwert die Nichtanordnung der Maßnahme nach § 64 StGB den Angeklagten grundsätzlich nicht. Das Revisionsgericht ist allerdings bei einer zulässig erhobenen Revision nicht gehindert, das angefochtene Urteil aufzuheben, wenn eine Prüfung der Maßregel unterblieben ist, obwohl die tatrichterlichen Feststellungen zu einer solchen Prüfung gedrängt hätten (BGH, Beschluss vom 17. März 2009 – 3 StR 84/09, NStZ-RR 2009, 252; OLG Celle, Beschluss vom 23. Juni 2014 – 32 Ss 83/14, juris); das Verbot der Schlechterstellung (§ 358 Abs. 2 StPO) steht dem nicht entgegen, § 358 Abs. 2 S. 3 StPO. Da der Angeklagte hier die Nichtanwendung des § 64 StGB nicht von seinem Rechtsmittelangriff ausgenommen hat, ist sie aufgrund der allgemeinen Sachrüge vom Senat zu überprüfen.

bb) Die Anordnung einer Maßregel nach § 64 StGB setzt die Gefahr voraus, dass der Angeklagte infolge seines Handelns erhebliche rechtswidrige Taten begehen wird. Bei der Trunkenheitsfahrt des Angeklagten mit einem Roller handelt es sich um eine erhebliche Straftat im Sinne dieser Vorschrift (s. auch OLG Celle, Beschluss vom 23. Juni 2014 – 32 Ss 83/14, juris, Rdnr. 16). Der Angeklagte ist zu einem Zeitpunkt, zu dem die Straßen vorhersehbar nicht menschenleer sind, mit seinem Roller gefahren und war dabei ganz erheblich alkoholisierter. Ein solches Verhalten kann für andere Verkehrsteilnehmer mit erheblichen Gefahren verbunden sein.

cc) Die Frage der Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt wird daher in der neuen Verhandlung unter Hinzuziehung eines Sachverständigen (§ 246a StPO) zu prüfen sein.

3. Aufgrund der aufgezeigten Mängel war daher das Urteil im Rechtsfolgenausspruch nach § 349 Abs. 4 StPO aufzuheben. Die Sache war an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts Detmold zur erneuten Verhandlung und Entscheidung nach § 354 Abs. 2 StPO zurückzuverweisen.

4. Für das weitere Verfahren weist der Senat auf Folgendes hin:

a) Die Wertung des Landgerichts, der Angeklagte sei Bewährungsversager, lässt sich anhand der zu den Vorstrafen getroffenen Feststellungen nicht überprüfen, sondern lediglich aus den mitgeteilten Datenschlussfolgern. [...]

b) Mit Blick auf die Verhängung eines Fahrverbots und die Anordnung einer isolierten Sperrfrist gemäß § 69a Abs. 1 S. 3 StGB weist der Senat darauf hin, dass nicht festgestellt ist, dass der Verurteilte zum Tatzeitpunkt nicht über eine Fahrerlaubnis verfügte. Auch dieses Tatbestandsmerkmal lässt sich lediglich aus den mitgeteilten Tatsachen schlussfolgern, denn durch das Urteil des Amtsgerichts Brakel vom 13. März 2013 wurde eine Sperre für die Fahrerlaubnis bis zum 12. März 2015 festgesetzt. Anhaltspunkte dafür, dass der Angeklagte in der Zwischenzeit eine Fahrerlaubnis erworben haben könnte, bestehen nicht. Gleichwohl ist eine ausdrückliche Feststellung aus Gründen der Klarheit wünschenswert.

64. 1. Gegenstand einer Verständigung vor dem Berufungsgericht kann auch die nachträgliche Beschränkung der Berufung des Angeklagten auf den Rechtsfolgenausspruch sein. Hierin liegt keine unzulässige Verständigung über den Schuldpruch oder über einen Rechtsmittelverzicht.

2. Das Verbot einer Verständigung über Maßregeln der Besserung und Sicherung schließt eine Verständigung über Folgeentscheidungen (etwa die Dauer der Sperrfrist beim eventuellen Entzug der Fahrerlaubnis) nicht aus.

3. Bei der Verständigung über die Sperrfrist für die Wiedererlangung der Fahrerlaubnis kann eine konkrete Dauer in Aussicht gestellt werden. Der Angabe eines Rahmens bedarf es nicht.

Oberlandesgericht Nürnberg,
Beschluss vom 10. August 2016 – 2 OLG 8 Ss 289/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Straubing – Schöffengericht – hat die Angeklagte R... M... am 30.05.2014 wegen der fahrlässigen Tötung in vier Fällen mit fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs mit fahrlässiger Körperverletzung zu einer Freiheitsstrafe von drei Jahren verurteilt, der Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und angeordnet, dass die Verwaltungsbehörde der Angeklagten vor Ablauf von einem Jahr zwei Monaten keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf.

Gegen dieses Urteil haben die Angeklagte und die Staatsanwaltschaft, letztere beschränkt auf den Rechtsfolgenausspruch, Berufung eingelegt.

Die Berufungshauptverhandlung fand am 26.06.2015, 29.06.2015, 02.07.2015 und 03.07.2015 vor dem Landgericht Regensburg statt. Im Hauptverhandlungstermin am 03.07.2015 erklärte der Pflichtverteidiger der Angeklagten, dass Verständigungsgespräche gewünscht werden. Dem stimmten der Vertreter der Staatsanwaltschaft sowie die Nebenklagevertreter zu. Sodann kam es zur Unterbrechung der Hauptverhandlung und anschließenden Erörterungen im Beisein des Vertreters der Staatsanwaltschaft, beider Verteidiger und beider Nebenklagevertreter sowie der Kammer, deren Inhalt protokolliert wurde.

Nach Fortsetzung der Hauptverhandlung schlug der Vorsitzende der Berufungskammer vor dem Hintergrund der erfolgten Erörterung folgende Verständigung vor:

„Für den Fall der Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch, die die Kammer insoweit als geständige Einlassung interpretiert, wird die Kammer auf eine Freiheitsstrafe mit einer Untergrenze von 2 Jahren 3 Monaten und einer Obergrenze von 2 Jahren 9 Monaten erkennen sowie im Falle des Entzugs der Fahrerlaubnis eine Sperrfrist für deren Wiedererteilung von noch 3 Monaten anordnen.“

Nachdem den Verfahrensbeteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt worden war, stimmten der Vertreter der Staatsanwaltschaft, die beiden Nebenklagevertreter, die beiden Verteidiger sowie die Angeklagte der vorgeschlagenen Verständigung zu.

Der Vorsitzende stellte sodann fest, dass eine Verständigung zustande gekommen ist.

Nach Belehrung gemäß § 257c Abs. 4 und 5 StPO erklärten die Angeklagte und die beiden Verteidiger, dass die Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt werde.

Der Vertreter der Staatsanwaltschaft sowie die beiden Nebenklagevertreter stimmten der Berufungsbeschränkung zu.

Im Weiteren nahm die Staatsanwaltschaft mit Zustimmung der Angeklagten und der Verteidiger ihre Berufung zurück.

Mit Urteil vom 03.07.2015 hat das Landgericht Regensburg auf die Berufung der Angeklagten das Urteil des Amtsgerichts Straubing vom 30.05.2014 im Rechtsfolgenausspruch dahin abgeändert, dass die Angeklagte zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren sechs Monaten verurteilt wird und die Sperrfrist für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis noch drei Monate beträgt. Im Übrigen hat es die Berufung der Angeklagten verworfen.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Angeklagten, mit der diese die Verletzung formellen und materiellen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

Das Rechtsmittel der Angeklagten ist zulässig (§§ 333, 341 Abs. 1, 344, 345 StPO), hat jedoch in der Sache keinen Erfolg. Die Nachprüfung des Urteils auf-

grund der Revision hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Angeklagten ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO).

1. Die nachträgliche Beschränkung der Berufung der Angeklagten auf den Rechtsfolgenausspruch ist wirksam. [...]

2. Die zulässig ausgeführte Verfahrensrüge des Angeklagten, mit der er geltend macht, die Verständigung habe gegen § 257c Abs. 2 Satz 1 und § 302 Abs. 1 Satz 2 StPO verstoßen, greift nicht durch.

a) Entgegen der Ansicht der Verteidigung liegt in der nachträglichen Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch keine Verständigung über den Schuldspruch im Sinne des § 257c Abs. 2 Satz 3 i. V.m. §§ 332, 324 StPO. [...]

b) Entgegen der Ansicht der Revision liegt auch kein Verstoß gegen § 302 Abs. 1 Satz 2 StPO vor. [...]

c) Rechtliche Bedenken gegen die Wirksamkeit der Verständigung ergeben sich auch nicht aus der Ankündigung der Anordnung einer Sperrfrist von noch drei Monaten für den Fall des Entzugs der Fahrerlaubnis.

Gemäß § 257c Abs. 2 Satz 3 StPO dürfen Maßregeln der Besserung und Sicherung nicht Gegenstand einer Verständigung sein. Hierzu zählen nach einer in der Kommentarliteratur vertretenen Ansicht nicht nur die Anordnung der Maßregeln selbst (hier die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB), sondern auch die Folgeentscheidungen, also die Bestimmung einer Sperrfrist nach § 69a StGB (so Stuckenberg, in: Löwe-Rosenberg StPO a. a. O. § 257c Rdn. 29; hierzu tendiert auch Meyer-Goßner/Schmitt StPO a. a. O., § 257c Rdn. 9). Der Gesetzgeber führt hierzu aus (BT-Drucks. 16/12310, S. 14):

„Gegenstand einer Verständigung dürfen auch nicht Maßregeln der Besserung und Sicherung sein. Diese eröffnen – bei Vorliegen ihrer gesetzlichen Voraussetzungen – grundsätzlich keinen Entscheidungsspielraum des Gerichtes wie bei der Strafzumessung.“

Daraus folgt, dass lediglich die Anordnung der Maßregel selbst verständigungsfeindlich ist, nicht aber die einem Entscheidungsspielraum unterliegenden Folgeentscheidungen. Zu diesen gehört gerade die Festlegung einer Sperrfrist. Für eine Zulassung der Verständigung über die Sperrfrist spricht im Übrigen auch der Umstand, dass sich das Verbot der Verständigung über Maßregeln zwar ohne Weiteres hinsichtlich der Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus, in einer Entziehungsanstalt oder in der Sicherungsverwahrung wegen ihres tiefen Eingriffs in das Persönlichkeitsrecht des Angeklagten und – über die Wirkung einer Freiheitsstrafe hinaus – auch in dessen Freiheitsrecht wegen der unabsehbaren Dauer einer solchen Maßnahme erschließt, nicht jedoch hinsichtlich der Entziehung der Fahrerlaubnis und erst recht nicht hinsichtlich der Dauer der Sperrfrist (vgl. Temming, in Gercke/Julius/Temming u. a. StPO, a. a. O. § 257c Rdn. 27; Eschelbach, in Beck-OK-StPO § 257c Rdn. 11.4).

Der Umstand, dass das Berufungsgericht eine feste Sperrfrist in Aussicht gestellt hat und nicht einen Rahmen, führt ebenfalls nicht zur Unwirksamkeit der Ver-

ständigung. § 257c Abs. 3 Satz 2 StPO, der die Bekanntgabe der Unter- und Obergrenze der zu verhängenden Rechtsfolgen vorschreibt, gilt nur für die Strafe (vgl. BT-Drucks. 16/12310, S. 14), aber konsequenterweise nicht für die Maßregeln, da insoweit eine Verständigung unzulässig ist. Der Senat sieht insoweit kein Bedürfnis für die nach seiner Auffassung nicht verständigungsfeindlichen Folgeentscheidungen § 257c Abs. 3 Satz 2 StPO entsprechend anzuwenden.

65. Für die Entscheidung über den Anklagevorwurf einer Trunkenheitsfahrt mit einem Segelboot auf einem Binnengewässer ist das Schifffahrtsgericht zuständig.

Oberlandesgericht Celle,
Beschluss vom 16. März 2016 – 2 Ss 199/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Neustadt a. Rbge. hat den Angeklagten am 18. Mai 2015 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im „Schiffsverkehr“ zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 30 € verurteilt.

Nach den Feststellungen des Urteils befürht der Angeklagte, der seit 2011 über einen Segelgrundschein verfügt, am 8. August 2014 gegen 22.00 Uhr mit dem motorisierten Segelboot SEJO „Capri N 3“ das Steinhuder Meer bei M. An Bord befanden sich neben dem Angeklagten, der das Boot als „Skipper“ steuerte, zwei weitere Personen, nämlich ein Erwachsener und ein männliches Kind. Bei starkem Wind versuchte der unter Alkoholeinwirkung bei einem Blutalkoholgehalt von mindestens 1,16 g ‰ stehende Angeklagte, mit dem Boot am Bootsanleger – Nähe Steg xxx beim Restaurant „F.“ – in M. anzulegen. Dies gelang ihm bei zeitweise unbeleuchtetem Boot in diesem Bereich zunächst nicht. Darauf steuerte der Angeklagte das Boot weiter in Richtung Steg xxx und xxx (Uferweg) und zurrte das Fahrzeug dort nunmehr erfolgreich fest. Die vom „F.“ aus alarmierte Polizei stellte eine Atemalkoholkonzentration bei dem Angeklagten von 1,39 g ‰ fest und veranlasste eine Blutentnahme am 9. August 2014 gegen 00.50 Uhr. Bei der ärztlichen Untersuchung am 8. August 2014 verneinte der Angeklagte, in den letzten Tagen Drogen oder Medikamente zu sich genommen zu haben. Gegenüber der Polizei äußerte er sich nicht zur Aufnahme von Alkohol.

Gegen dieses Urteil wendet sich der Angeklagte mit seiner Revision, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

Die statthafte (§ 335 Abs. 1 StPO) und auch im Übrigen zulässige, insbesondere form- und fristgerecht erhobene und begründete Revision hat Erfolg.

Das angefochtene Urteil war aufzuheben, weil sich das Amtsgericht (Strafrichter) zu Unrecht als sachlich zuständig erachtet hat.

1. Die sachliche Zuständigkeit ist eine in jeder Lage des Verfahrens von Amts wegen zu prüfende Verfahrensvoraussetzung (§ 6 StPO). Fehlt sie, darf eine Sachentscheidung nicht ergehen (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 58. Aufl. (2015), § 6 RdNr. 1; Scheuten in Karlsruher Kommentar, StPO, 7. Aufl. (2013), § 6 RdNr. 1). Das Revisionsgericht hat die sachliche Zuständigkeit des Gerichts des ersten Rechtszugs auch ohne eine hierauf gerichtete Revisionsrüge zu prüfen (vgl. BGH, Urteil vom 26. September 1967 – 1 StR 378/67 = BGHSt 22, 1; KG, Urteil vom 9. Mai 2012 – (3) 161 Ss 49/12 (41/12) = NStZ-RR 2013, 57; Erb in Löwe/Rosenberg, StPO, 26. Aufl. (2006), § 6 RdNr. 16).

Das Amtsgericht hat hier als sachlich unzuständiges Gericht entschieden, weil nicht der Strafrichter, sondern das Schifffahrtsgericht für die Entscheidung über den Anklagevorwurf zuständig war, weil es sich bei der zur Anklage gebrachten Strafsache um eine Binnenschifffahrtssache handelt, für die allein die Schifffahrtsgerichte zuständig sind.

a) Das Gesetz über das gerichtliche Verfahren in Binnenschifffahrtssachen (BinSchGerG) vom 27. September 1952 (BGBl I 1952, 641) weist die erstinstanzliche Zuständigkeit in Binnenschifffahrtssachen den Amtsgerichten zu (§ 1 BinSchGerG). Diese sind Schifffahrtsgerichte im Sinne des BinSchGerG (§ 5 Abs. 1 S. 1 BinSchGerG) und führen bei der Verhandlung und Entscheidung von Binnenschifffahrtssachen die Bezeichnung „Schifffahrtsgericht“ (§ 5 Abs. 1 S. 2 BinSchGerG).

Bei der vom BinSchGerG getroffenen Zuständigkeitszuweisung handelt es sich um eine abschließende Zuständigkeitsregelung (vgl. BGH, Beschluss vom 27. Februar 1998 – 2 ARs 37/98 = NStZ-RR 1998, 367). Sie dient dazu, die Entscheidung in Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Benutzung von Binnengewässern Gerichten zu übertragen, die hierfür über eine gesteigerte Sachkunde verfügen (vgl. OLG Nürnberg, Beschluss vom 6. Februar 1997 – Ws 1538/96 BSch = NStZ-RR 1997, 271). Die Zuständigkeitsregelung des BinSchGerG bezieht sich auf die sachliche Zuständigkeit des Schifffahrtsgerichts in Abgrenzung zur Zuständigkeit des Strafrichters.

b) Binnenschifffahrtssachen im Sinne des Gesetzes sind (auch) Strafsachen wegen Taten, die auf oder an Binnengewässern unter Verletzung von schifffahrtspolizeilichen Vorschriften begangen sind und deren Schwerpunkt in der Verletzung dieser Vorschriften liegt, soweit für die Strafsachen nach den Vorschriften des Gerichtsverfassungsgesetzes die Amtsgerichte zuständig sind (§ 2 Abs. 3 S. 1. lit. a BinSchGerG). Für die hier in Rede stehende Strafbarkeit des Angeklagten wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) wäre nach den allgemeinen Vorschriften des GVG der Strafrichter zuständig, da es sich bei dem Straftatbestand des § 316 StGB um ein Vergehen handelt und eine Freiheitsstrafe von mehr als zwei Jahren nicht zu erwarten ist (§ 25 GVG).

Das BinSchGerG definiert den Begriff des „Binnengewässers“ nicht. Nach allgemeinem Sprachgebrauch

fallen darunter alle fließenden oder stehenden Gewässer, die zum Festland gehören und davon umschlossen werden. Dies gilt auch für das Tatortgewässer, das Steinhuder Meer, das als stehendes Gewässer (Stillgewässer) im Gebiet des Landes Niedersachsen vollständig vom Festland umgrenzt ist.

c) Es handelt sich auch um eine Tat, deren Schwerpunkt in der Verletzung schifffahrtspolizeilicher Vorschriften liegt.

Für die Benutzung des Steinhuder Meeres gilt § 1 Abs. 1 der Verordnung zur Regelung des Gemeingebrauchs am Dümmer und Steinhuder Meer (Dümmer und Steinhuder-Meer-Verordnung – DStMVO) in der derzeit – und auch zur in Frage stehenden Tatzeit – gültigen Fassung vom 15. Februar 2013 (Nds. MBl. S. 196), erlassen vom Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten und Naturschutz (NLWKN). Zu dem nach der Verordnung gestatteten Gemeingebrauch zählt das Befahren der Gewässer mit kleinen Fahrzeugen ohne Eigenantrieb oder mit batteriebetriebenen Elektromotoren mit einer Leistung bis 7,35 kw (10 PS).

§ 5 Abs. 2 S. 1 DStMVO bestimmt, dass die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer – dies ist nach § 2 Nr. 6 DStMVO derjenige, der das Fahrzeug selber lenkt oder steuert bzw. unter dessen Führung das Fahrzeug von einer anderen Person gelenkt wird – körperlich und geistig geeignet sein muss, ein Fahrzeug zu führen. Wer 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 oder mehr Promille oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, darf ein Fahrzeug nicht führen (§ 5 Abs. 2 S. 3 DStMVO).

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts befuhr der Angeklagte am 8. August 2014 gegen 22.00 Uhr das Steinhuder Meer bei M. mit einem motorisierten Segelboot und stand hierbei unter Alkoholeinwirkung bei einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,16 g ‰. Ungeachtet der Frage, ob die Feststellungen zur Blutalkoholkonzentration rechtsfehlerfrei getroffen wurden, läge bei einem solchen tatsächlichen Geschehen ein Verstoß gegen die Bestimmung des § 5 Abs. 2 S. 3 DStMVO vor, da der Angeklagte ein Fahrzeug unter Einfluss einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 0,5 g ‰ geführt hätte.

Bei § 5 Abs. 2 S. 3 DStMVO handelt es sich um eine schifffahrtspolizeiliche Vorschrift im Sinne des § 2 Abs. 3 S. 1 lit. a) BinSchGerG. Schifffahrtspolizeiliche Vorschriften in diesem Sinne sind alle dem Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung auf Binnengewässern dienenden Rechtsnormen (vgl. BGH, Beschluss vom 27. Februar 1998 – 2 ARs 37/98, a. a. O.; BayObLG, Beschluss vom 23. April 1991 – RReg 4 St 54/91 = MDR 1991, 1189). Die in § 5 DStMVO enthaltenen Regelungen dienen dem Zweck, die Sicherheit des Verkehrs auf dem Steinhuder Meer – also des dortigen „Schiffsverkehrs“ – zu gewährleisten. Hierzu stellt § 5 DStMVO Anforderungen auf, die der Fahrzeugführer in seiner Person zu erfüllen hat, nämlich hinsichtlich seiner Kenntnisse über die Fahrzeugführung (§ 5 Abs. 1 DStMVO) und hinsichtlich

seiner körperlichen Eignung zum Führen eines Fahrzeugs (§ 5 Abs. 2 DStMVO). § 5 Abs. 2 DStMVO enthält das ordnungsrechtliche Verbot, ein Fahrzeug bei körperlichen Beeinträchtigungen zu führen, wozu auch die alkoholische Beeinflussung ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 g ‰ zählt.

Zur Durchsetzung dieser ordnungsrechtlichen Vorgaben ermächtigt § 9 DStMVO die Bediensteten der zuständigen Behörden, der Polizei und der Wasserschutzpolizei Fahrzeuge anzuhalten, zu betreten und zu kontrollieren. Daneben verweist § 9 Abs. 3 DStMVO auf die Regelungen des Niedersächsischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung vom 19. Januar 2005 (Nds. GVBl. S. 10) in der jeweils gültigen Fassung, was den ordnungsrechtlichen Charakter der genannten Bestimmungen unterstreicht.

d) Der Schwerpunkt der Tat läge demnach in der Verletzung schiffahrtspolizeilicher Vorschriften, nämlich in einer Verletzung des ordnungsrechtlichen Verbots aus § 5 Abs. 2 S. 2 DStMVO. Diese Bestimmung entspricht der Regelung in § 1.02 Nr. 7 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) vom 16. Dezember 2011 (BGBl. 2012 I S. 2, 1666), welche in § 1.02 die schiffahrtsrechtlichen Anforderungen an die Eignung und die Pflichten des Schiffsführers im Geltungsbereich der BinSchStrO festlegt.

e) Der Ausnahmetatbestand des § 2 Abs. 3 S. 2 BinSchGerG erweist sich nicht als einschlägig. Danach gelten Strafsachen nicht als Binnenschiffahrtssachen, wenn die Tat außerhalb eines Seehafens auf oder an Binnenwasserstraßen, auf denen die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung gilt, begangen ist.

Der Anwendungsbereich der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) in der seit 22. Oktober 1998 gültigen Neufassung (BGBl I 1998, 3209; 1999, 193) ist hier nicht eröffnet. Die SeeSchStrO gilt im Küstenbereich (d.h. auf den Seewasserstraßen) bis zu einer Linie drei Seemeilen seawärts der Küstenlinie bzw. der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 SeeSchStrO) und daneben im Bereich einzelner Binnenwasserstraßen (§ 1 Abs. 1 Nr. 3 bis 21 SeeSchStrO). Dazu zählen lediglich die abschließend benannten Fließgewässer und einzelne in den Geltungsbereich ausdrücklich einbezogene Seen (§ 1 Abs. 1 Nr. 17 SeeSchStrO – u.a. Audofer See und Schirnauer See). Zu diesen zählt nicht das Steinhuder Meer.

2. Nach alledem liegt hier eine Binnenschiffahrtssache vor, die in erster Instanz vom Schiffahrtsgericht zu entscheiden gewesen wäre. Da dies nicht geschehen ist, ist das Verfahren an das zuständige Schiffahrtsgericht zu erneuter Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen.

a) Zuständiges Schiffahrtsgericht ist das Amtsgericht Bremen.

aa) § 4 Abs. 3 BinSchGerG ermächtigt die Länder, eine Vereinbarung darüber zu treffen, wonach die Verhandlung und Entscheidung von Binnenschiffahrtssachen eines Landes ganz oder teilweise den Gerichten eines anderen Landes zugewiesen wird.

Die Freie Hansestadt Bremen, die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben auf dieser gesetzlichen Grundlage in dem Staatsvertrag über die gerichtliche Zuständigkeit in Binnenschiffahrtssachen (u.a. HmbGVBl. 1984, S. 15) vereinbart, dass die Verhandlung und Entscheidung von Binnenschiffahrtssachen im ersten Rechtszug den Amtsgerichten Bremen und Hamburg übertragen wird, wobei die örtliche Zuständigkeit durch die Zuweisung einzelner Gewässer bzw. Teile solcher Gewässer im Einzelnen näher festgelegt wird (Artikel 1 Abs. 1 des Vertrages). Nach Artikel 1 Abs. 2 des Vertrages erstreckt sich danach die Zuständigkeit für die genannten Gewässer auch auf die mit ihnen in Verbindung stehenden Häfen und auf die „in ihrem Bereich liegenden Seen.“

bb) Das Amtsgericht Bremen ist nach dieser Zuständigkeitszuweisung u.a. für die Leine zuständig. Deshalb erstreckt sich seine Zuständigkeit auch auf das Steinhuder Meer. Zwar gibt es zwischen beiden Gewässern keine Verbindung in dem Sinne, dass es sich bei der Leine um einen direkten Zu- bzw. Abfluss des Steinhuder Meers handelte, das Merkmal der „in ihrem Bereich liegenden Seen“ ist aber dahingehend auszulegen, dass hiermit die räumliche Nähe des jeweiligen Sees zu den im Einzelnen genannten Gewässern gemeint ist. Danach handelt es sich beim Steinhuder Meer um einen im Bereich der Leine liegenden See, da die Leine von den in Artikel 1 Abs. 1 Nr. 1 des Staatsvertrages genannten Flüssen dem Steinhuder Meer am nächsten liegt.

b) Eine Zurückverweisung hat deshalb an das Amtsgericht Bremen zu erfolgen.

Nach § 355 StPO hat das Revisionsgericht die Sache an das zuständige Gericht zu verweisen, wenn es das Urteil des Gerichts des vorangegangenen Rechtszugs aufhebt, weil dieses sich mit Unrecht für zuständig erachtet hat. Grundsätzlich darf das Oberlandesgericht als Revisionsgericht die Sache nur an ein Gericht innerhalb seines eigenen Bezirks zurückverweisen (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt, a.a.O., § 354 RdNr. 41). An ein örtlich zuständiges Gericht außerhalb des eigenen Bezirks darf das Revisionsgericht die Sache nur dann verweisen, wenn innerhalb seines eigenen Bezirks ein Gerichtsstand nach den §§ 7 ff. StPO nicht begründet ist (vgl. Franke in Löwe/Rosenberg, StPO, 26. Aufl. (2012), § 355 StPO RdNr. 8; Gericke in Karlsruher Kommentar, a.a.O., § 355 RdNr. 5; Meyer-Goßner/Schmitt, a.a.O., § 355 RdNr. 6).

Durch die von den beteiligten Ländern per Staatsvertrag getroffene Regelung über die gemeinsame Zuständigkeit erstreckt sich der Zuständigkeitsbereich des Oberlandesgerichts, innerhalb dessen eine Zurückverweisung in Betracht kommt, für Verfahren in Binnenschiffahrtssachen auch auf die Gerichte, denen die erstinstanzliche Zuständigkeit zugewiesen wurde, also auch auf das Amtsgericht Bremen.

c) Der Statthaftigkeit der Revision steht schließlich nicht die Bestimmung des § 10 BinSchGerG entgegen.

Nach § 10 BinSchGerG ist die Revision in Strafsachen – also den Strafsachen, die nach § 2 Abs. 3 S. 1

lit. a) BinSchGerG als Binnenschiffahrtssachen gelten – ausgeschlossen. Das BinSchGerG regelt das Rechtsmittelverfahren aber nur hinsichtlich der Entscheidungen, die von den Schifffahrtsgerichten getroffen wurden. Für den Rechtsmittelzug ist aber nicht der Inhalt der angegriffenen Entscheidung, sondern die Frage maßgeblich, welches Gericht – ob nun zuständig oder unzuständig – in der vorhergehenden Instanz tatsächlich entschieden hat (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 23. Oktober 2014 – III-3 RVs 79/14, juris m. w. N.).

Hier hat der Strafrichter beim Amtsgericht entschieden, gegen dessen Urteil die Revision nach § 335 StPO statthaft und im konkreten Fall auch zulässig erhoben worden ist.

66. *) 1. Allein aufgrund eines festgestellten Amphetaminkonsums ist gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV von der fehlenden Eignung des Betroffenen zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen. Die Rechtsfolge tritt unabhängig von der Menge und Häufigkeit der Betäubungsmittelaufnahme, von einer Straßenverkehrsteilnahme im berauschten Zustand und unabhängig davon ein, ob konkrete Ausfallerscheinungen im Sinne von Fahruntüchtigkeit bei dem Betroffenen zu verzeichnen waren.

2. Ausnahmen von der Regelvermutung der Anlage 4 zur FeV sind dann anzuerkennen, wenn in der Person des Betäubungsmittelkonsumenten Besonderheiten bestehen, die darauf schließen lassen, dass seine Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr sicher, umsichtig und verkehrsgerecht zu führen, sowie sein Vermögen, zwischen dem Konsum von Betäubungsmitteln und der Teilnahme am Straßenverkehr zuverlässig zu trennen, nicht erheblich herabgesetzt sind.

3. Wer Betäubungsmittel eingenommen hat, gewinnt die Eignung nicht schon mit dem ersten Abstandnehmen von weiterem Konsum zurück. Der Nachweis der (wiedererlangten) Eignung setzt nicht nur eine positive Veränderung der körperlichen Befunde, sondern zudem einen stabilen Einstellungswandel voraus, der es wahrscheinlich macht, dass der Antragsteller auch in Zukunft die nötige Abstinenz einhält. In diesem Zusammenhang ist die in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV zum Ausdruck kommende generelle Wertung zu berücksichtigen, wonach bei Entgiftung und Entwöhnung von einem früheren Betäubungsmittelkonsum im Regelfall erst nach einjähriger Abstinenz wieder eine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen angenommen werden kann.

Oberverwaltungsgericht des Saarlandes,
Beschluss vom 28. September 2016 – I B 273/16 –

Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde ist nicht begründet.

Durch Beschluss hat das Verwaltungsgericht den

Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO auf Wiederherstellung bzw. Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 23.06.2016, durch den unter Anordnung des Sofortvollzugs die dem Antragsteller erteilte Fahrerlaubnis (der Klassen A und B) zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr entzogen, ihm die Abgabe des Führerscheins binnen einer Frist von drei Tagen nach Zustellung der Verfügung aufgegeben und ihm für den Fall der nicht fristgerechten Abgabe die Verwaltungsvollstreckung im Wege der Ersatzvornahme angedroht sowie eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 100,- Euro zuzüglich Auslagen festgesetzt wurde, mit der Begründung zurückgewiesen, dass der angefochtene Bescheid offensichtlich rechtmäßig sei und der Widerspruch daher keine Aussicht auf Erfolg habe. Die hiergegen in der Beschwerde erhobenen Einwendungen, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, geben keinen Anlass zur Abänderung der erstinstanzlichen Entscheidung.

Die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis liegen vor. Nach den §§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, 46 Abs. 1 FeV ist demjenigen die Fahrerlaubnis zu entziehen, der sich als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV ist bei der Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) davon auszugehen, dass im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr besteht. Aufgrund der im Rahmen der toxikologischen Untersuchungen der Blutprobe des Antragstellers gemäß dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin, Universitätsmedizin M., vom 01.02.2016 festgestellten Amphetaminkonzentration von 0,001 mg/l = 1 ng/ml liegen die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis vor. Allein aufgrund des festgestellten Amphetaminkonsums ist gemäß Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV von der fehlenden Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen auszugehen. Die Rechtsfolge tritt unabhängig von der Menge und Häufigkeit der Betäubungsmittelaufnahme, von einer Straßenverkehrsteilnahme im berauschten Zustand und unabhängig davon ein, ob konkrete Ausfallerscheinungen im Sinne von Fahruntüchtigkeit bei dem Betroffenen zu verzeichnen waren. Dem in Art. 20 Abs. 3 GG verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird dabei dadurch Genüge getan, dass die Bewertungen der FeV durch die entsprechenden Regelungen in der Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur FeV nur im Regelfall gelten. Ausnahmen von der Regelvermutung der Anlage 4 zur FeV sind dann anzuerkennen, wenn in der Person des Betäubungsmittelkonsumenten Besonderheiten bestehen, die darauf schließen lassen, dass seine Fähigkeit, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr sicher, umsichtig und verkehrsgerecht zu führen, sowie sein Vermögen, zwischen dem Konsum von Betäubungsmitteln und der Teilnahme am Straßenverkehr zuverlässig zu trennen, nicht erheblich herabgesetzt sind. Es obliegt aber insoweit dem Betroffenen durch schlüssigen Vortrag

diese besonderen Umstände darzulegen (OVG des Saarlandes, Beschlüsse vom 26.06.2009 – 1 B 373/09 –, Juris, Rdnr. 6, und vom 29.05.2009 – 1 A 31/09 –).

Im vorliegenden Fall besteht keine Veranlassung, abweichend vom Regelfall aufgrund von Besonderheiten des Einzelfalls davon auszugehen, dass der Antragsteller ungeachtet des nachgewiesenen Konsums von Amphetamin die Fähigkeit besitzt, ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr sicher, umsichtig und verkehrsgerecht zu führen. Seine Argumentation, dass bei ihm lediglich eine geringe Konzentration von Amphetamin von 0,001 mg/l im Serum festgestellt worden sei und sich hieraus keine Probleme für seine Fahrtüchtigkeit ergeben hätten, verfährt aus den dargelegten Gründen bereits im Ansatz nicht, da es allein darauf ankommt, dass überhaupt Amphetamin konsumiert worden ist. Ungeachtet dessen und ohne dass es entscheidungserheblich darauf ankommt, ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die Blutentnahme nach den Angaben des Antragstellers „ein paar Tage“ nach dem Konsum – gemäß seinen genaueren Angaben bei der Polizei am 25.12.2015 vier bis fünf Tage vorher – entnommen wurde, sodass im Zeitpunkt des Konsums aller Wahrscheinlichkeit eine wesentlich höhere Konzentration vorgelegen hatte. Bei Amphetamin wird nämlich ca. 90 % der aufgenommenen Droge innerhalb von drei bis vier Tagen ausgeschieden (siehe hierzu <http://www.drug-infopool.de/rauschmittel/am-phetamine.html>; <http://www.grossesblutbild.de/schnell-amphetamine-abbauen.html>; <https://drugscouts.de/de/page/nachweiszeiten>).

Nicht gefolgt werden kann auch der weiteren Argumentation des Antragstellers, es liege auch deshalb ein atypischer Fall vor, weil die Einnahme des Rauschgifts nicht auf einer von seinem Willen getragenen Handlung beruhe. Hierzu hat der Antragsteller in seiner (nicht datierten) Eidesstattlichen Versicherung näher ausgeführt, dass ihm ein paar Tage vor dem Antreffzeitpunkt auf einer Party eine Prise Amphetamin angeboten worden sei, die er aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt habe. Daraufhin sei ihm die Line bzw. ein Teil hiervon unter die Nase gerieben worden, wobei er habe probieren sollen. Abgewaschen habe er diese nicht, vielmehr habe er mit Sicherheit durch die normale Atmung einen Teil des Amphetamins eingeatmet. Es sei aber nur ein geringer Teil dessen gewesen, der ihm angeboten worden sei.

Diese Ausführungen des Antragstellers rechtfertigen nach den im vorliegenden Eilrechtsschutzverfahren bestehenden eingeschränkten Erkenntnismöglichkeiten nicht die Annahme eines vom Regelfall abweichenden Sachverhaltes. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Angaben des Antragstellers zu Zeit, Ort und handelnden Personen äußerst unsubstantiiert geblieben sind. Zeugen, die diesen Vorfall bestätigen können, sind nicht angegeben. Auch erscheint es in der Sache fragwürdig, dass dem Antragsteller das Amphetamin quasi unter Zwang verabreicht worden sei und er durch das bloße Einatmen eines geringen Teils des Amphetamins angesichts der dargelegten Abbaueiten

so viel Rauschgift konsumiert haben soll, dass noch Tage später in der Blutentnahme eine Konzentration von 1 ng/ml festgestellt werden konnte. Abgesehen davon weicht die im vorliegenden Eilrechtsschutzverfahren gegebene Schilderung des Sachverhalts deutlich von seinen schriftlich niedergelegten Erklärungen ab, die er am 25.12.2015 gegenüber den Polizeibeamten der Polizeiinspektion Z. abgeben und eigenhändig unterzeichnet hat. Danach habe ihm vor vier bis fünf Tagen auf einer Party ein Freund Amphetamin angeboten, er habe daraufhin eine geringe Menge nasal konsumiert, das sei das erste Mal gewesen, dass er Amphetamin probiert habe. Diese Schilderung lässt sich schwerlich mit der im vorliegenden Eilverfahren vorgetragenen Version in Einklang bringen, dass ihm das Rauschgift gegen seinen erklärten Willen verabreicht worden sei. Von daher kann dem Antragsteller die im vorliegenden Eilrechtsschutzverfahren vorgelegene Darstellung über die Umstände des Konsums des Amphetamins nach dem derzeitigen Erkenntnisstand nicht abgenommen werden.

Ohne Erfolg weist der Antragsteller auch auf zwischenzeitliche Laboruntersuchungen vom 10.05.2016 und 16.06.2016 hin, bei denen keine entsprechenden Drogenbefunde aufgetreten seien. Selbst wenn der Antragsteller in der Zeit nach der streitigen Verfügung zugrunde gelegten Untersuchung keine Betäubungsmittel konsumiert hätte, führte dies nicht zur Annahme einer zwischenzeitlichen Wiedererlangung der Fahrerlaubnis. Die Anknüpfung der Eignungsbeurteilung an die Einnahme von Betäubungsmitteln bedeutet nicht, dass die Einnahme bis zum Abschluss des Verwaltungsverfahrens über die Entziehung der Fahrerlaubnis andauern muss. Wer Betäubungsmittel eingenommen hat, gewinnt die Eignung nicht schon mit dem ersten Abstandnehmen von weiterem Konsum zurück. Der Nachweis der (wiedererlangten) Eignung setzt nicht nur eine positive Veränderung der körperlichen Befunde, sondern zudem einen stabilen Einstellungswandel voraus, der es wahrscheinlich macht, dass der Antragsteller auch in Zukunft die nötige Abstinenz einhält. In diesem Zusammenhang ist die in Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV zum Ausdruck kommende generelle Wertung zu berücksichtigen, wonach bei Entgiftung und Entwöhnung von einem früheren Betäubungsmittelkonsum im Regelfall erst nach einjähriger Abstinenz wieder eine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen angenommen werden kann. Ausgehend hiervon konnte der Antragsgegner im Zeitpunkt seiner Entscheidung und kann er auch derzeit noch von einer Fortdauer der fehlenden Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgehen (OVG des Saarlandes, Beschluss vom 26.06.2009, wie vor).

Aber selbst wenn ungeachtet der aufgezeigten Mängel der an Eides Statt versicherten Angaben für den Antragsteller günstigstenfalls von einem offenen Ausgang des Hauptsacheverfahrens ausgegangen würde, führte dies nicht zur Wiederherstellung bzw. Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs. Angesichts der hohen Bedeutung der Sicherheit des Straßenverkehrs und der erheblichen Gefahren, die

von einem möglicherweise drogenbedingt fahrungeeigneten Kraftfahrzeugführer ausgehen, muss es bei der Aufrechterhaltung der sofortigen Vollziehung bleiben, bis im Hauptsacheverfahren die näheren Umstände des Konsums des Amphetamins geklärt worden sind.

Bleibt es demnach beim Sofortvollzug der Entziehung der Fahrerlaubnis, ist in Bezug auf die im Bescheid des Antraggegners vom 23.06.2016 angeordneten Nebenentscheidungen für eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs kein Raum.

67. Wird anlässlich der polizeilichen Durchsuchung einer Wohnung, die der Betroffene allein bewohnt, unter anderem eine zum unmittelbaren Konsum vorbereitete portionierte Linie aus Amphetaminpulver mit daneben liegendem Röhrchen aufgefunden und erklärt der Betroffene anschließend hierzu gegenüber der Polizei, er sei Gelegenheitskonsument, so steht ein die Fahreignung ausschließend Konsum von Amphetamin fest. Dass der Betroffene einige Zeit später einen eigenen Konsum pauschal bestreitet, ändert daran nichts.

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,
Urteil vom 27. Juli 2016 – 10 S 1880/15 –

Zum Sachverhalt:

Der 1973 geborene Kläger wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Um eine Alkoholproblematik abzuklären, legte der Kläger auf Anforderung der Fahrerlaubnisbehörde ein fachärztliches verkehrsmedizinisches Gutachten vom 05.10.2006 vor, in dem seine Fahreignung grundsätzlich bejaht wurde. Dem Gutachten zufolge gab der Kläger selbst an, dass er 1997 täglich bis zu zehn Flaschen Bier getrunken habe, auch habe er in der damaligen Zeit vereinzelt LSD konsumiert, sehr vereinzelt auch Cannabis, zuletzt 1999 in der Schweiz, wobei er darunter keine wesentliche positive psychotrope Wirkung wahrgenommen habe. 1999 habe er sein Alkoholkonsumverhalten geändert und trinke seither nur noch selten. Zuletzt habe er sehr vereinzelt auch noch Cannabis konsumiert, sich danach bisher allerdings nie ans Steuer gesetzt. In der Zusammenfassung des Gutachtens heißt es hierzu: „Seit 1997 konsumiere er auch gelegentlich Cannabis, LSD, MDMA oder amphetaminhaltige Drogen, letztere allerdings nur bis 11/99“.

Aufgrund des für den Kläger günstigen Fahreignungsgutachtens beließ seinerzeit die Fahrerlaubnisbehörde dem Kläger die Fahrerlaubnis.

Am Sonntag, den 15.01.2012, wurde aufgrund richterlicher Anordnung wegen des Verdachts eines versuchten Kreditkartenbetrugs die Wohnung des Klägers durch die Polizei durchsucht. Dabei konnte neben dem Bett auf einem Brett weißes Pulver, welches bereits für den Konsum in einer Linie portioniert wurde,

aufgefunden werden (0,166 g Amphetamin). Ein Röhrchen lag ebenso daneben. In dem daneben befindlichen Nachttisch lag außerdem in einer Blechdose ein weißer Brocken (0,56 g Amphetamin). Hier lag auch in einem Zipptütchen 0,35 g Marihuana. Am gleichen Tag – kurz nach der Wohnungsdurchsuchung – wurde der Kläger im Polizeipräsidium M. als Beschuldigter vernommen. Nach erfolgter Belehrung über seine Beschuldigtenrechte gab der Kläger ausweislich des hierüber angefertigten und von ihm genehmigten und unterschriebenen Protokolls u.a. das Folgende an: „Ich ging in der Nacht von Samstag auf Sonntag im Jungbusch mit meinem Hund Gassi. [...] Ich fand dort auch ein bisschen Gras und auch noch weißes Zeug, vermutlich PEP. Das habe ich auch an mich genommen. [...] Ich lebe als Messi allein mit meinem Hund in der ... Ich bezeichne mich nicht als abhängig, sondern bin vielmehr ein Gelegenheitskonsument, wenn ich mal was finde oder bekomme. Geld habe ich jedenfalls nicht für solche Sachen. Ich trinke keinen Alkohol“.

Mit Strafbefehl des Amtsgerichts Mannheim vom 15.02.2012, rechtskräftig seit 06.03.2012, wurde gegen den Kläger wegen unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln eine Geldstrafe in Höhe von 10 Tagessätzen zu je 15,- EUR festgesetzt. In dem Strafbefehl wurde dem Kläger zur Last gelegt, dass er am 15.01.2012 gegen 21 Uhr in der ... in Mannheim 0,35 g Marihuana und 0,72 g Amphetamingemisch wissenschaftlich und willentlich aufbewahrt habe, obwohl er nicht die für den Umgang mit Betäubungsmitteln erforderliche Erlaubnis besessen habe.

Die Beklagte teilte dem Kläger mit Schreiben vom 29.05.2012 mit, dass beabsichtigt sei, ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen, und räumte ihm Gelegenheit zur Äußerung binnen zehn Tagen ein. In dem Schreiben wurde ihm mitgeteilt, dass sich aus dem damals von ihm vorgelegten fachärztlichen Gutachten ergebe, dass er gelegentlicher Cannabiskonsument sei und bis November 1999 auch Amphetamin konsumiert habe. Zwar sei 2006 das Entziehungsverfahren wegen des für ihn günstigen Gutachtens für erledigt erklärt worden. Jedoch sei durch den neuerlichen Drogenbesitz von Amphetamin, welches konsumbereit vorgefunden worden sei, erkennbar geworden, dass er sich offensichtlich doch nicht von der Drogenszene und dem Drogenkonsum habe lösen können und noch immer bzw. wieder erneut dem Kreis der Drogenkonsumenten zuzuordnen sei. Wegen dieses Drogenkonsums sei er derzeit als nicht fahrgerecht anzusehen.

Nachdem der Kläger sich bis dahin nicht geäußert hatte, entzog ihm die Beklagte mit Bescheid vom 18.06.2012 unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis. [...] Der Kläger ließ durch seinen Verfahrensbevollmächtigten einen Sachverhalt, der eine Fahrerlaubnisentziehung rechtfertige, bestreiten und gegen die Entziehungsverfügung Widerspruch einlegen, der trotz Aufforderung nicht weiter begründet wurde. Das Regierungspräsidium Karlsruhe wies daraufhin den Widerspruch mit Widerspruchsbescheid vom 18.09.2012, zugestellt am 20.09.2012, als unbegründet zurück. [...] Am 22.10.2012 (einem Montag)

hat der Kläger Klage zum Verwaltungsgericht Karlsruhe erhoben [...] Mit Urteil vom 26.08.2014 hat das Verwaltungsgericht der Klage stattgegeben. Zur Begründung der Aufhebung der angefochtenen Bescheide hat es im Wesentlichen ausgeführt, dass die Fahrerlaubnis zu entziehen sei, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweise. Dies sei insbesondere dann der Fall, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur FeV vorlägen. Bestünden lediglich Bedenken an der Kraftfahreignung, so habe die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung einer Entscheidung die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anzuordnen. Die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens unterbleibe, wenn die Nichteignung des Betroffenen zur Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde feststehe. Dies könne jedoch nur dann angenommen werden, wenn erwiesene Tatsachen vorlägen, die mit ausreichender Sicherheit zu dieser Schlussfolgerung führten. Dabei sei es Sache der Verwaltungsbehörde, den Nachweis der Tatsachen zu führen. Ausgehend hiervon habe die Beklagte den erforderlichen Nachweis der Ungeeignetheit des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht erbracht. Zwar schließe bereits der einmalige Konsum sogenannter harter Drogen – wie Amphetamin – im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus. Jedoch könne der von der Beklagten angenommene aktuelle Konsum von Amphetamin dem Kläger, der diesen Konsum bestreite, nicht mit ausreichender Sicherheit nachgewiesen werden. Sicher nachgewiesen sei nur, dass der Kläger unerlaubt Betäubungsmittel besessen habe, weswegen auch ein inzwischen rechtskräftiger Strafbefehl gegen ihn ergangen sei. Deshalb sei die Beklagte nach § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV zwar ohne weiteres berechtigt, die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anzuordnen und bei einer Weigerung des Klägers oder einer nicht fristgerechten Beibringung die entsprechenden Schlüsse zu ziehen. Die Regelung in § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV zeige jedoch, dass allein aus einem widerrechtlichen Besitz von Betäubungsmitteln noch nicht auf die Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen werden könne. Die Angabe des Klägers im Rahmen seiner Vernehmung aus anderem Anlass, er sei ein Gelegenheitskonsument, würde zwar ganz erhebliche Zweifel an der Eignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen hervorrufen, aber den Nachweis eines Konsums harter Drogen, den der Kläger mit dieser Aussage nicht ausdrücklich eingeräumt habe, nicht ersetzen, zumal der Kläger einen solchen Konsum nunmehr ausdrücklich bestreite. Im Hinblick auf die rechtlich zwingend vorgegebenen und gravierenden Konsequenzen eines einmaligen Konsums harter Drogen könne auf einen solchen Nachweis bei Fehlen eines eindeutigen Eingeständnisses des Betroffenen auch bei ganz erheblichen Eignungszweifeln nicht verzichtet werden.

Mit Beschluss vom 10.09.2015 [...] hat der Senat die Berufung wegen ernstlicher Richtigkeitszweifel zugelassen. [...]

Aus den Gründen:

Die vom Senat zugelassene und auch im Übrigen zulässige Berufung der Beklagten hat Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat zu Unrecht der Anfechtungsklage stattgegeben. Der Bescheid der Beklagten vom 18.06.2012 und der Widerspruchsbescheid des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 18.09.2012 sind rechtmäßig und verletzen den Kläger nicht in seinen Rechten (vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der angegriffenen Fahrerlaubnisentziehung ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439); somit ist hier auf den Zeitpunkt der Zustellung des Widerspruchsbescheids vom 18.09.2012 abzustellen.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde dem Inhaber einer Fahrerlaubnis, der sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Das gilt nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere dann, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 der FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Nach Nr. 9.1 der Anlage 4 schließt die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) die Fahreignung aus. Nach ständiger Rechtsprechung des Senats schließt bereits der einmalige Konsum sogenannter harter Drogen – wie der von Amphetamin (vgl. Anlage III zu § 1 Abs. 1 BtMG) – im Regelfall die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus, ohne dass es darauf ankommt, wie hoch die zugeführte Wirkstoffkonzentration war oder ob eine Fahrt unter Betäubungsmiteleinfluss erfolgte. In der Rechtsprechung der anderen Oberverwaltungsgerichte wird diese Auffassung inzwischen geteilt (zum Ganzen vgl. Senatsbeschluss vom 07.04.2014 – 10 S 404/14 – NJW 2014, 2517 m. w. N.; BayVG, Beschluss vom 09.06.2016 – 11 CS 16.942 – juris). Diese Bewertung gilt nach Nummer 3 der Vorbemerkung dieser Anlage für den Regelfall.

Allerdings kann vom bloßen Besitz eines Betäubungsmittels noch nicht auf dessen Konsum geschlossen werden. Dies folgt bereits aus § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV. Nach dieser Regelung kann die Fahrerlaubnisbehörde, wenn der Betroffene Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes widerrechtlich besitzt oder besessen hat, die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens (§ 11 Abs. 2 Satz 3 FeV) anordnen. Selbst wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass eine Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes vorliegt, sieht § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV (lediglich) eine Anordnung der Fahrerlaubnisbehörde vor, dass ein ärztliches Gutachten beizubringen ist. Um die Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen annehmen zu können, muss deshalb feststehen, dass der Betroffene eine sog. harte Droge konsumiert hat. Das Verwaltungsgericht hat vom Ansatz her zu Recht ausgeführt, dass die Ungeeignetheit des Fahrerlaubnisinhabers aufgrund erwiesener Tatsa-

chen positiv festgestellt werden muss; die Fahrerlaubnisbehörde trägt für das Vorliegen eines Eignungsmangels – ggf. unter Einbeziehung von Mitwirkungspflichten des Betroffenen – die materielle Beweislast (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2005 – 3 C 25.04 – NJW 2005, 3081; Senatsbeschlüsse vom 13.12.2002 – 10 S 2200/02 – VRS 105, 314 und vom 24.09.1991 – 10 S 2323/91 – DAR 1992, 74; Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., § 3 StVG Rn. 24 m. w. N.).

Die Fahrerlaubnisbehörde durfte davon ausgehen, dass der Kläger zum maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt Amphetamin nicht nur besessen, sondern auch konsumiert hat. Da bereits der nachgewiesene einmalige Konsum von Amphetamin die Fahreignung nach § 46 Abs. 1 FeV ausschließt, bedurfte es damit auch keiner vorherigen Einholung eines Gutachtens (§ 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 7 FeV). Besonderheiten, die dazu führen könnten, dass die Fahreignung des Klägers entgegen der sich aus Nummer 9.1 der Anlage 4 ergebenden Regelfallbeurteilung zu bejahen wäre, liegen nicht vor. Fehlt wegen des Konsums von Amphetamin die Kraffahreignung, so räumen § 3 Abs. 1 StVG und § 46 Abs. 1 FeV der Fahrerlaubnisbehörde kein Ermessen ein, sondern sehen vielmehr zwingend die Entziehung der Fahrerlaubnis vor („hat ... zu entziehen“).

Wie die Beklagte ist auch der Senat der Auffassung, dass ein zumindest einmaliger Amphetaminkonsum des Klägers aufgrund der Erkenntnisse, die bei der am 15.01.2012 erfolgten Wohnungsdurchsuchung und der anschließenden Beschuldigtenvernehmung gewonnen wurden, als erwiesen anzusehen ist. Ausweislich des in der Behördenakte befindlichen, vom Kläger unterschriebenen Protokolls über die Vernehmung als Beschuldigter zu einem anderen Deliktsworwurf hat dieser eingeräumt, dass er „ein Gelegenheitskonsument“ ist. So wie dieser Begriff vom Kläger verwendet wurde, bedeutet er das Eingeständnis, gelegentlich – also ab und zu – Betäubungsmittel konsumiert zu haben, nämlich immer „wenn ich mal was finde oder bekomme“. Hinsichtlich seines Konsumverhaltens sah sich der Kläger außerdem dazu veranlasst, sich selbst „nicht als abhängig“ zu bezeichnen.

Dieses Eingeständnis ist – worauf die Beklagte zu Recht hingewiesen hat – im Zusammenhang mit der etwa eine Stunde zuvor erfolgten Wohnungsdurchsuchung und den weiteren Angaben des Klägers bei seiner Beschuldigtenvernehmung zu sehen. Bei der aufgrund richterlicher Anordnung erfolgten polizeilichen Durchsuchung der Wohnung, die der Kläger nach eigenen Angaben als „Messi“ allein mit seinem Hund bewohnt, wurde in der Nähe des Betts im Nachttisch in einer Blechdose ein weißer Brocken bestehend aus 0,56 g Amphetamin und ein Zippüttchen mit 0,35 g Marihuana aufgefunden. Weiter konnte auf einem neben dem Bett befindlichen Brett weißes Pulver (0,166 g Amphetamin) aufgefunden werden, welches bereits für den Konsum in einer Linie portioniert wurde, außerdem lag ein Röhrchen daneben. Dieses Gesamtbild, insbesondere die unterschiedlichen Dro-

gen, die unterschiedlichen Aufbewahrungsorte sowie deren Anordnung zueinander und innerhalb der Wohnung, die für einen Eigenkonsum typischen Mengen, die verschiedenen Verpackungen und die zum unmittelbaren Konsum vorbereitete portionierte Linie aus Amphetaminpulver mit daneben liegendem Röhrchen, spricht für sich und belegt, dass in der Wohnung des Klägers, die dieser allein bewohnt, Drogen konsumiert werden. Insbesondere zeigt die zum unmittelbar bevorstehenden Konsum vorbereitete Linie aus Amphetamin, dass dem Kläger der Umgang mit dieser Droge nicht unbekannt ist, da er weiß, in welcher Menge und auf welche Weise dieses Rauschmittel eingenommen werden kann, und auch das hierfür benötigte szenetypische Hilfsmittel bereits griffbereit danebengelegt ist. Wenn der Kläger unmittelbar nach der Durchsuchung seiner Wohnung, die in seinem Beisein erfolgte und bei der die genannten Betäubungsmittel in der beschriebenen Weise aufgefunden und anschließend sichergestellt wurden, gegenüber dem Polizeibeamten einräumt, dass er „ein Gelegenheitskonsument“ sei, dann steht damit bei einer Gesamtbetrachtung aller Umstände auch der Konsum von Amphetamin fest. Zu Recht hat die Beklagte darauf hingewiesen, dass das Eingeständnis des Klägers, er sei „ein Gelegenheitskonsument“, vor dem Hintergrund der zuvor bei ihm aufgefundenen Rauschmittel zu verstehen sei, und der Kläger selbst sein Eingeständnis auch nicht eingeschränkt, insbesondere nicht das zum unmittelbaren Konsum vorbereitete Amphetamin davon ausgenommen habe.

Da die Fahrerlaubnisbehörde präventiv zum Schutz hochrangiger Rechtsgüter wie Gesundheit, Leben und Eigentum einer Vielzahl anderer Verkehrsteilnehmer handelt, darf sie nach § 24 LVwVfG im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens alles, was ihr zur Kenntnis gelangt, heranziehen, um die Allgemeinheit vor Gefahren durch ungeeignete Kraffahrer zu schützen. Mit dem Anspruch der Allgemeinheit auf vorbeugende Maßnahmen zur Abwehr von Risiken für die Verkehrssicherheit wäre es nicht zu vereinbaren, wenn die Fahrerlaubnisbehörden an der Berücksichtigung strafprozessual gewonnener Erkenntnisse gehindert wären. § 2 Abs. 12 Satz 1 StVG begründet dementsprechend die umfassende Pflicht der Polizei, der Fahrerlaubnisbehörde Informationen über Tatsachen zu übermitteln, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der Eignung oder auf Mängel hinsichtlich der Befähigung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen lassen, soweit dies für die Überprüfung der Eignung oder Befähigung aus der Sicht der übermittelnden Stelle erforderlich ist. Es ist auch verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden, wenn die Gefahrenprognose aufgrund von Feststellungen aus Ermittlungsergebnissen der Polizei und der Staatsanwaltschaft getroffen wird, sofern diese Fakten einer eigenständigen, nachvollziehbaren Bewertung unterworfen werden (vgl. BVerfG, Beschluss vom 16.01.1991 – 1 BvR 1326/90 – NJW 1991, 1530). Dabei können die gegenüber einer staatlichen Stelle erfolgten eigenen Bekundungen des Betroffenen zu seinem Betäubungs-

mittelkonsum grundsätzlich im Rahmen des Fahrerlaubnisentziehungsverfahrens berücksichtigt werden (zum Ganzen siehe etwa BVerwG, Urteil vom 26.02.2009 – 3 C 1.08 – BVerwGE 133, 186; Senatsurteil vom 13.12.2007 – 10 S 1272/07 – ESVGH 58, 156; Senatsbeschluss vom 07.04.2014 – 10 S 404/14 – a. a. O.; BayVGh, Beschlüsse vom 20.06.2016 – 11 CS 16.806 – juris, vom 19.09.2011 – 11 CS 11.2097 – juris, vom 16.10.2010 – 11 CS 10.2718 – juris, vom 18.05.2010 – 11 CS 09.2849 – juris und vom 08.02.2008 – 11 CS 07.3017 – juris; VG Gelsenkirchen, Beschlüsse vom 04.09.2015 – 7 L 1833/15 – juris und vom 07.08.2015 – 7 L 1559/15 – juris; VG Würzburg, Beschluss vom 28.02.2014 – W 6 S 14.103 – juris; VG München, Beschlüsse vom 31.10.2013 – M 1 S 13.4303 – juris und vom 23.07.2010 – M 1 S 10.2874 – juris; VG Aachen, Beschluss vom 30.05.2006 – 3 L 283/06 – juris).

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Angaben eines Beschuldigten gegenüber der Polizei im fahrerlaubnisrechtlichen Verfahren selbst bei einem etwaigen Verstoß gegen strafprozessuale Bestimmungen grundsätzlich gegen ihn verwendet werden können und keinem Verwertungsverbot unterliegen (vgl. Senatsbeschlüsse vom 28.02.2012 – 10 S 3390/11 – NJW 2012, 2744 und vom 16.05.2007 – 10 S 608/07 – NJW 2007, 2571; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschlüsse vom 02.09.2013 – 16 B 976/13 – juris und vom 03.09.2010 – 16 B 382/10 – juris; BayVGh, Beschluss vom 31.05.2012 – 11 CS 12.807 – juris; VG München, Urteil vom 23.01.2015 – M 6a K 14.4275 – juris). Der Senat vermag hier schon das Vorliegen eines strafprozessual beachtlichen Verwertungsverbots nicht festzustellen. Jedenfalls sind keine Gesichtspunkte ersichtlich, wegen deren hier ausnahmsweise das besonders wichtige öffentliche Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs hinter den Interessen des Klägers zurücktreten müsste.

An seinem gegenüber einem Polizeibeamten gemachten Eingeständnis, ein Gelegenheitskonsument zu sein, welches – wie ausgeführt – sich mit den Erkenntnissen deckt, die bei der Wohnungsdurchsuchung gewonnen wurden, muss sich der Kläger festhalten lassen. Zu Recht hat die Beklagte ausgeführt, dass angesichts des stimmigen Gesamtbilds, insbesondere der eigenen Einlassungen des Klägers, es hier nicht genügt, einfach später einen eigenen Konsum pauschal zu bestreiten. Vorliegend spricht nichts dafür, dass die bei der frühen ersten Befragung gemachten Angaben des Klägers nicht zutreffend sind. Selbst wenn unterstellt würde, dass die bei der Beschuldigtenvernehmung gemachten Angaben falsch oder zumindest missverständlich gewesen wären, wäre von einem um seine Glaubwürdigkeit im anschließenden Fahrerlaubnisentziehungsverfahren bemühten Betroffenen zu erwarten gewesen, so bald wie möglich die gemachten Angaben zu korrigieren und richtig zu stellen (vgl. Senatsurteil vom 13.12.2007 – 10 S 1272/07 – a. a. O.).

Hier war dem Kläger bereits aufgrund des Anhö- rungsschreibens vom 29.05.2012, spätestens aber mit

der Entziehungsverfügung vom 18.06.2012 bekannt, dass die streitige Fahrerlaubnisentziehung auf den Ereignissen vom 15.01.2012 und der darauf gestützten Annahme der Beklagten beruht, dass er erneut Amphetamin konsumiert habe. In Kenntnis dieses Umstands hat der anwaltlich vertretene Kläger aber weder bei seiner Anhörung vor Ergehen der Entziehungsverfügung noch im Rahmen des Widerspruchsverfahrens es für nötig erachtet, irgendetwas Substantielles vorzutragen, was geeignet gewesen wäre, den von der Fahrerlaubnisbehörde angenommenen Eigenkonsum auch nur in Frage zu stellen, geschweige denn seine Angaben bei der polizeilichen Vernehmung vom 15.01.2012 richtig zu stellen. Dieses Zögern lässt nur den Schluss zu, dass es nichts gab, was hier richtig gestellt hätte werden können. Anders als das Verwaltungsgericht meint, reicht es, um den gegenüber einem Polizeibeamten – nach den Gesamtumständen – eindeutig eingeräumten eigenen gelegentlichen Konsum auch von Amphetamin als nicht zutreffend hinzustellen, nicht aus, wenn ein solcher Konsum ohne erkennbaren Grund erst Monate später und dann auch nur weitgehend unsubstantiiert bestritten wird. Zu Recht hat die Beklagte ausgeführt, dass die vom Kläger in seiner Klagebegründung mit Schriftsatz vom 15.03.2013 aufgestellten Behauptungen insgesamt nicht geeignet sind, den hier geführten Nachweis eines Eigenkonsums zu erschüttern. In der vorliegenden Konstellation hätte es dem Kläger vielmehr obliegen, die in seine eigene Sphäre fallenden Gegebenheiten hinreichend detailliert, in sich schlüssig und auch im Übrigen glaubhaft vorzutragen, sodass ein abweichender Geschehensablauf als ernstlich möglich hätte in Betracht gezogen werden können; dies ist allerdings bis heute nicht geschehen.

Schließlich muss auch davon ausgegangen werden, dass der Fahreignungsmangel bis zum maßgeblichen Zeitpunkt des Widerspruchsbescheids vom 18.09.2012 fortbestand. Der für eine Wiedererlangung der Fahreignung grundsätzlich erforderliche lückenlose Nachweis der Betäubungsmittelabstinenz mindestens für die Dauer eines Jahres scheidet hier bereits in zeitlicher Hinsicht aus; im Übrigen hat der Kläger zwar erklärt, dass er Abstinenznachweise erbringen könne, jedoch ist er diese bis heute schuldig geblieben. Damit kommt eine im Rahmen des vorliegenden Entziehungsverfahrens relevante Wiedererlangung der Fahreignung nicht in Betracht.

Nach alledem war auf die Berufung der Beklagten das Urteil des Verwaltungsgerichts zu ändern und die Klage abzuweisen.

(Mitgeteilt vom 10. Senat des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg)

68. § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG ist nicht anwendbar, wenn die Straftat (z.B. Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB) auf einem Fahrrad begangen wurde. Ein Strafverfahren im Sinne von § 3 Abs. 3

und 4 StVG muss gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gerichtet sein. Nur dann kommt eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht (vgl. § 3 Abs. 3 Satz 1 Halbs. 2 StVG). § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB setzt eine rechtswidrige Tat voraus, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurde.

Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg,
Beschluss vom 16. August 2016 – OVG 1 S 52.16 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers, über die der Richterstatler gemäß § 87a Abs. 2 und 3 VwGO entschieden, hat keinen Erfolg.

Das Verwaltungsgericht hat den Antrag des Antragstellers abgelehnt, die aufschiebende Wirkung seines Widerspruchs gegen die mit Bescheid des Antragsgegners verfügte Fahrerlaubnisentziehung und Untersagung zum Führen nichterlaubnispflichtiger Fahrzeuge wiederherzustellen. Das öffentliche Vollzugsinteresse sei höher zu bewerten als das private Aussetzungsinteresse des Antragstellers, dessen Rechtsbehelf in der Hauptsache aller Voraussicht nach erfolglos bleiben werde. Da der Antragsteller die Anordnung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Fahreignungsgutachtens nicht befolgt habe, habe die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 in Verbindung mit § 46 Abs. 3 FeV schließen dürfen, dass er zum Führen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr nicht geeignet sei. Die Rechtmäßigkeit der Gutachtenanordnung ergebe sich aus § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV, denn der Antragsteller habe am 3. August 2014 ein Fahrrad im Straßenverkehr bei einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von über 1,6 Promille geführt. Die ihm um 18.15 Uhr entnommene Blutprobe habe eine BAK von 2,12 Promille aufgewiesen. Der Antragsgegner sei durch das rechtskräftige Urteil des Amtsgerichts Neuruppin vom 8. Juli 2015 nicht gehindert, dies bei der Gutachtenanordnung zugrunde zu legen.

Hiergegen bringt die Beschwerde im Wesentlichen vor, der Antragsgegner sei aufgrund von § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG gehindert, den in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c) FeV vorausgesetzten Alkoholisierungsgrad des Antragstellers anzunehmen. Das Amtsgericht habe in seinem Urteil ausgeführt, dass der vom Antragsteller behauptete Nachtrunk nicht widerlegt werden könne. Auch weil die Blutentnahme mehr als zwei Stunden nach der vermeintlichen Tat erfolgt sei, habe sich das Amtsgericht an der Annahme gehindert gesehen, dass eine Blutalkoholkonzentration von mehr als 1,6 Promille zur Tatzeit vorgelegen habe. Dies dürfe der Antragsgegner nicht unterstellen.

Das für die Prüfung des Senats maßgebliche Beschwerdevorbringen zeigt keine Gründe auf, aus denen die angegriffene Entscheidung abzuändern oder aufzuheben wäre (vgl. § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO). Die Annahme des Verwaltungsgerichts, dass § 3 Abs. 4

Satz 1 StVG einer Berücksichtigung der im Befundbericht des Brandenburgischen Landesinstituts für Rechtsmedizin festgestellten Blutalkoholkonzentration von 2,12 Promille in der rd. zwei Stunden nach dem Unfall entnommenen Blutprobe des Antragstellers nicht entgegenstehe, ist im Ergebnis nicht zu beanstanden.

§ 3 Abs. 4 Satz 1 StVG ist vorliegend nicht anwendbar. Die Vorschrift kommt nur zum Tragen, wenn „die Fahrerlaubnisbehörde in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen (will), der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist ...“. Ein „Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis“ liegt nur dann vor, wenn eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB in Betracht kommt (vgl. § 3 Abs. 3 Satz 1 Halbs. 2 StVG). Daran fehlt es – wie hier –, wenn die Straftat (Trunkenheit im Verkehr gemäß § 316 StGB) als Radfahrer begangen wurde. Die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB setzt eine rechtswidrige Tat, die „bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen“ wurde, voraus (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. Januar 1989 – 7 B 9.89 – juris Rn. 4; VG Bayreuth, Beschluss vom 16. März 2012 – B 1 S 12.136 – juris Rn. 24). Die Bindungswirkung nach § 3 Abs. 3 und 4 StVG greift nur dann ein, wenn auch im strafgerichtlichen Verfahren die ggf. fehlende Kraftfahreignung inmitten steht, um der Gefahr widersprechender Entscheidungen von Strafgericht und Fahrerlaubnisbehörde vorzubeugen. Nur insoweit deckt sich die dem Strafrichter übertragene Befugnis mit der Ordnungsaufgabe der Fahrerlaubnisbehörde (vgl. auch Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, StVG § 3 Rn. 46 f.). Folgerichtig enthält das Urteil des Amtsgerichts Neuruppin auch keine Ausführungen dazu, ob der Antragsteller im Sinne von § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist.

Deshalb geht die Argumentation der Beschwerde, die nicht auf die Anwendbarkeit von § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG, sondern nur auf die Bindungswirkung der Vorschrift eingeht, ins Leere.

69. *) Ein THC-Wert ab 1,0 ng/ml (jedenfalls ab 3,0 ng/ml) im Blutserum führt zur Annahme mangelnder Trennung im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV.

Verwaltungsgericht Düsseldorf,
Beschluss vom 25. August 2016 – 14 L 2522/16 –

Aus den Gründen:

Der sinngemäße Antrag des Antragstellers, die aufschiebende Wirkung der Klage [...] gegen die Ordnungsverfügung der Antragsgegnerin vom 20. Juni 2016 wiederherzustellen bzw. anzuordnen, hat keinen Erfolg. [...]

Hier sind (jedenfalls) die Voraussetzungen eines gelegentlichen Cannabiskonsums im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV in der Person des Antragstellers erfüllt. Die Fahrerlaubnis war demgemäß, ohne dass der Antragsgegnerin ein Ermessen eingeräumt war, zwingend zu entziehen.

Ein gelegentlicher, d.h. mindestens zweimaliger Cannabiskonsum des Antragstellers folgt bereits aus seinen eigenen Einlassungen, da er im Rahmen der Aufnahme einer Verkehrsauffälligkeit (er wendete verbotswidrig über die durchgezogene Linie) am Mittwoch, dem 21. Oktober 2015 gegen 11:45 Uhr gegenüber der Polizei eingeräumt hat, „vor ein paar Tagen das letzte Mal Cannabis konsumiert“ zu haben.

Aus diesen Angaben wird deutlich, dass es angesichts der gewonnenen Ergebnisse der Blutuntersuchung des Antragstellers (THC-Wert von 3,2 ng/ml im Blutserum) nach dem bereits eingeräumten Konsumakt zu einem weiteren Konsumakt im zeitlichen Zusammenhang mit der Verkehrsauffälligkeit des Antragstellers gekommen sein muss. Denn nach neuesten Erkenntnissen ist jedenfalls bei der Überschreitung eines Grenzwertes von 3 ng/ml THC davon auszugehen, dass ein aktiver Konsum etwa 6 Stunden vor der Messung stattgefunden hat, vgl. VG Gelsenkirchen, Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4970/15 – juris, unter Auswertung eines mündlichen Sachverständigengutachtens von Professor Dr. E.

Angesichts dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse müsste also der letzte Konsum von Cannabis wenige Stunden vor der Verkehrskontrolle stattgefunden haben. Da die Umstände dieses Konsums indes nicht im Ansatz dargelegt wurden, gehen diesbezügliche Ungewissheiten zu Lasten des Antragstellers.

Mit der Fahrt unter Cannabiseinfluss am 21. Oktober 2015 hat der Antragsteller zudem gezeigt, dass er den Konsum von Cannabis und das Führen eines Kraftfahrzeugs im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV nicht trennen kann.

Das fehlende Trennungsvermögen ergibt sich bereits aus dem festgestellten THC-Wert von 3,2 ng/ml im Blutserum (Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin der Universitätsklinik E1. vom 3. Dezember 2015). Nach der fast einhelligen obergerichtlichen Rechtsprechung, der das erkennende Gericht folgt, führt ein THC-Wert ab 1,0 ng/ml im Blutserum zur Annahme mangelnder Trennung im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV (vgl. OVG NRW, Urteil vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, Rn. 34 ff., juris, m. w. N.; OVG NRW, Beschluss vom 4. Januar 2012 – 16 A 2075/11 –, Rn. 15 ff., juris; OVG NRW, Beschluss vom 22. Mai 2012 – 16 B 536/12 –, Rn. 5 ff., juris; OVG Thüringen, Beschluss vom 6. September 2012 – 2 EO 37/11 –, Rn. 16 ff., juris; OVG Bremen, Beschluss vom 20. Juli 2012 – 2 B 341/11 –, Rn. 14 ff., juris; OVG Hamburg, Beschluss vom 15. Dezember 2005 – 3 Bs 214/05 –, Rn. 20, juris; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 22. November 2012 – 10 S 3174/11 –, Rn. 30 ff., juris; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 27. März 2006 – 10 S 2519/05 –, Rn. 7, juris; OVG Schleswig-Holstein, Ur-

teil vom 17. Februar 2009 – 4 LB 61/08 –, Rn. 35 f., juris; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 16. Juni 2009 – 1 S 17.09 –, Rn. 6, juris).

Ausschlaggebend für diese Einschätzung ist, dass nach dem Beschluss der sog. Grenzwertkommission vom 20. November 2002 – aktualisiert durch Beschluss vom 22. Mai 2007, Blutalkohol 44 (2007), 311 – der Grenzwert für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG für THC bei 1 ng/ml Serum liegen soll. Eine solche Konzentration kann – einschließlich eines entsprechenden Sicherheitszuschlags – sicher nachgewiesen und quantitativ präzise bestimmt werden. Insbesondere erscheint bei Erreichen einer derartigen Konzentration eine Einschränkung der Fahrtauglichkeit möglich (vgl. OVG NRW, Urteil vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, Rn. 34 ff., juris, m. w. N.).

Ob sich insoweit aus der kürzlich veröffentlichten Empfehlung der Grenzwertkommission (Blutalkohol 52 (2015), S. 322), in welcher festgehalten ist, dass jedenfalls bei Feststellung einer THC-Konzentration ab 3,0 ng/ml die Fähigkeit der Person, zwischen Konsum und fahren zu trennen, zu verneinen sei, in Bezug auf die Festlegung eines Grenzwertes etwas anderes ergibt, kann vorliegend dahinstehen. Denn jedenfalls hat der Antragsteller hier auch den Wert von 3,0 ng/ml überschritten.

Nimmt ein Fahrerlaubnisinhaber trotz eines nicht lange zurückliegenden Cannabiskonsums und einer deshalb jedenfalls möglichen cannabisbedingten Fahrungsungeeignetheit am Straßenverkehr teil, ist das als ein hinreichend aussagekräftiger Beleg dafür zu werten, dass ihm das zu fordernde Trennungsvermögen fehlt (vgl. OVG NRW, Urteil vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, Rn. 38, juris; OVG NRW, Beschluss vom 19. März 2012 – 16 B 237/12 –, Rn. 9, juris).

Folglich kann jedenfalls bei einem THC-Wert von 3,2 ng/ml im Blutserum ein Verstoß gegen das in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV zum Ausdruck gebrachte Trennungsgebot als im Sinne von § 11 Abs. 7 FeV erwiesen angesehen werden (vgl. OVG NRW, Urteil vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, Rn. 54, juris).

Es kommt damit auch weder darauf an, ob der Cannabiskonsum tatsächliche Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit zeitweilig hat und bereits eine konkrete Gefährdung des Straßenverkehrs eingetreten ist oder sich gar ein Unfall ereignet hat. Ausschlaggebend ist vielmehr, da bei der Frage der Entziehung der Fahrerlaubnis Gefahrenabwehrrecht in Rede steht, dass ab dem THC-Grenzwert von 1,0 ng/ml (und jedenfalls ab 3,0 ng/ml) im Blutserum eine Wirkung und damit eine drogenkonsumbedingte Gefährdung des Straßenverkehrs möglich ist (vgl. OVG NRW, Urteil vom 21. März 2013 – 16 A 2006/12 –, Rn. 34 ff., juris).

Dabei sind im Gefahrenabwehrrecht aufgrund des präventiven, auf keine Bestrafung gerichteten Verfahrens im Wesentlichen Rechtsgüter einer unbestimmten Zahl Dritter, namentlich Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, zu beachten. Mit dem Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrerlaubnisin-

haben wäre es nicht zu vereinbaren, wenn die Fahrerlaubnisbehörden aufgrund subjektiver Beweggründe eines Verkehrsteilnehmers die gravierenden Gefahren hinzunehmen hätten, die mit der Verkehrsteilnahme eines kraftfahrungeeigneten Fahrerlaubnisinhabers verbunden sind (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 2. September 2013 – 16 B 976/13 – juris).

Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller im Zeitpunkt der Behördenentscheidung bzw. der gerichtlichen Eilentscheidung die Kraftfahreignung mit hoher Wahrscheinlichkeit wiedererlangt haben könnte, sind nicht ersichtlich. Zwingende Voraussetzung für die Wiedererlangung der Kraftfahreignung ist grundsätzlich der Nachweis, dass der Antragsteller in der Lage ist, auf den Konsum von Betäubungsmitteln dauerhaft ganz zu verzichten bzw. bei fortgesetzter gelegentlicher Einnahme von Cannabis ein nach den Wertungen der FeV hinnehmbares Konsummuster (Verzicht auf den zusätzlichen Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, Trennung zwischen dem gelegentlichem Konsum und dem Fahren, keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust) einzuhalten. Dieser Nachweis kann – wenn wie hier die Voraussetzungen für einen zwingenden Entzug der Fahrerlaubnis vorgelegen haben – grundsätzlich nur im Rahmen des Neuerteilungsverfahrens durch die Vorlage eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens gemäß § 14 Abs. 2 FeV geführt werden (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 2. April 2012 – 16 B 356/12 –, Rn. 8, juris; OVG NRW, Beschluss vom 6. Oktober 2006 – 16 B 1538/06 –, Rn. 4, juris).

Einen derartigen Nachweis hat der Antragsteller vorliegend nicht im Ansatz geführt. Ein weiteres Zu-

warten der Antragsegegnerin, um dem Antragsteller zunächst den erforderlichen Beleg längerfristiger Drogenfreiheit zu ermöglichen, verbietet sich zudem aus Gründen der Effektivität der Gefahrenabwehr, da ein derartiges Vorgehen in einem Fahrerlaubnisentziehungsverfahren regelmäßig nicht mit dem übergeordneten Interesse des Schutzes der Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrerlaubnisinhabern zu vereinbaren ist (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 6. Juli 2012 – 16 A 1928/11 –).

Damit fällt auch die Interessenabwägung im Übrigen zulasten des Antragstellers aus. Denn in aller Regel trägt allein die voraussichtliche Rechtmäßigkeit einer auf den Verlust der Kraftfahreignung gestützten Ordnungsverfügung die Aufrechterhaltung des Sofortvollzugs. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen. Derartige Folgen, die bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen können, muss der Betroffene jedoch angesichts des von fahrungeeigneten Verkehrsteilnehmern ausgehenden besonderen Risikos für die Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs und des aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) ableitbaren Auftrags zum Schutz vor erheblichen Gefahren für Leib und Leben hinnehmen (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 –, Rn. 50 ff., juris; BVerfG, Beschluss vom 25. September 2000 – 2 BvQ 30/00 –, Rn. 4, juris; OVG NRW, Beschluss vom 11. September 2012 – 16 B 944/12 –, Rn. 11, juris; OVG NRW, Beschluss vom 29. Oktober 2012 – 16 B 1106/12 –, Rn. 7, juris).

Hinweise für Autoren

Arbeiten überwiegend *naturwissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, Telefon: (+49 40) 74 105-21 30, Fax: (+49 40) 74 105-93 83
Email: pueschel@uke.de

Arbeiten überwiegend *geisteswissenschaftlichen* Inhalts sind zu richten an:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, Telefon: (+49 335) 55 34-24 63, Fax: (+49 335) 55 34-24 56
Email: blutalkohol@europa-uni.de

Aufbau der Manuskripte:

- Name des Verfassers
- ggf. Name der Institutionen mit Angabe des verantwortlichen Leiters
- Titel der Arbeit in deutscher und englischer Sprache
- Zusammenfassung in deutscher und englischer Sprache
- jeweils fünf Schlüsselwörter in deutscher und englischer Sprache
- Literatur / Fußnoten
- Anschrift des Verfassers
- Legenden zu Abbildungen und Tabellen auf gesondertem Blatt

Einzusenden sind druckfertige Manuskripte in *dreifacher* Ausfertigung in deutscher oder englischer Sprache, nach Möglichkeit mit einer zusätzlichen Diskette/CD-Rom. Angenommen werden nur wissenschaftliche Originalarbeiten, die möglichst klar und übersichtlich gegliedert sind. Ist die Arbeit bereits im Inland oder Ausland veröffentlicht, ist entsprechend darauf hinzuweisen.

Bei der Einsendung von Manuskripten nur oder zusätzlich per e-mail oder auf elektronischem Datenträger bitten wir folgendes zu beachten:

1. Textverarbeitungs-Dokumente im Rich Text Format einsenden, nicht als „.doc“. Bei *naturwissenschaftlichen* Arbeiten die Literatur bitte nach dem „Medline“-Format anführen. Tabellen bitte mit dem Tabellen-Werkzeug Ihrer Textverarbeitung erstellen und am Ende der Manuskript-Datei anfügen, danach die Abbildungslegenden. Die Einfügestellen für Abbildungen und Tabellen bitte deutlich kennzeichnen.
2. Abbildungen als separate Dateien, 1 Datei je Abbildung, dem Manuskript beifügen – nicht in den Manuskripttext einfügen.
3. Fotos als komprimierte TIFFs, Graphen als .eps oder .wmf.
4. Bitte für den Dateinamen den Erstverfassernamen verwenden, die Abbildungen mit abb01, ..., oder fig01, ..., und die Dateiformate mit den unter Windows üblichen Dateinamenerweiterungen (.rtf, .tif, .eps, .wmf) kennzeichnen.
5. Gegebenenfalls bitte die Email-Größe auch im eigenen Interesse durch Erstellung eines komprimierten Archivs (.zip, .arj, .sit, ...) verringern.
6. Wollen Sie, zunächst oder zusätzlich, eine „Lesefassung“ mit eingefügten Abbildungen, Tabellen usw. einsenden, dann erstellen Sie nach Möglichkeit ein PDF.

Zusätzliche Anforderungen an naturwissenschaftliche Arbeiten:

Bei Untersuchungen an Probanden oder Patienten muß erklärt werden, daß das Versuchsprotokoll von einer Ethikkommission begutachtet wurde und somit den Standards der Deklaration von Helsinki in der jeweils gültigen Fassung und den einschlägigen deutschen Gesetzen entspricht. Tierversuchsprogramme müssen den Hinweis enthalten, daß die „Principles of laboratory animal care“ und die nationalen Regelungen (Tierschutzgesetz in aktueller Fassung) eingehalten worden sind.

Literaturhinweise im Text erhalten die Literaturnummer in eckigen Klammern, nur diese werden in das Literaturverzeichnis aufgenommen, und zwar numeriert in alphabetischer Reihenfolge. Abkürzungen richten sich nach dem Index medicus.

Beispiele:

1. Iffland R, Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. Blutalkohol 32: 26–41
2. Janssen W (1977) Forensische Histologie. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) Physiologie des Menschen, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Zusätzliche Anforderungen an geisteswissenschaftliche Arbeiten:

Quellenangaben im Text sind durch *Fußnoten* zu kennzeichnen und wie folgt zu zitieren:

Beispiele:

- 1) Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- 2) Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- 3) OLG Köln, BA 2001, 192.

Jeder Autor erhält 40 Sonderdrucke kostenlos. Weitere Sonderdrucke können bei Rücksendung der Korrekturabzüge bestellt und gegen einen angemessenen Preis vom Verlag bezogen werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern unter pueschel@uke.de bzw. blutalkohol@europa-uni.de zur Verfügung.

Notice to authors

Papers of a predominantly scientific nature are to be sent to:

Prof. Dr. med. KLAUS PÜSCHEL, Institut für Rechtsmedizin der Universität Hamburg, Butenfeld 34, 22529 Hamburg, tel.: (+49 40) 74 105-21 30, fax: (+49 40) 74 105-93 83
email: pueschel@uke.de

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DELA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56
email: blutalkohol@europa-uni.de

Structure of manuscripts:

- Name of author
- if applicable name of institution with reference to person responsible
- title in German and English
- summary in German and English
- five key words in German and English
- bibliography/footnotes
- author's address
- legends with illustrations and tables on a separate sheet

Manuscripts should be sent in *triplicate*, ready to print in German or English, if possible with an additional disk/CD-ROM. Only scientific originals will be accepted, which should be as clearly structured as possible. Prior publication in Germany or abroad needs to be acknowledged accordingly.

Please note the following when sending manuscripts by email or by electronic data medium:

1. Word processor documents are to be sent in rich text format, not as ".doc". When sending *scientific* papers please list bibliography according to "Medline" format. Please write tables using your word processing table tool and attach to the end of the manuscript file. This should be followed by legends with illustrations. Please ensure places where tables and illustrations should be inserted are clearly marked.
2. Illustrations should be enclosed as separate files – one file per illustration – in the manuscript. They should not be inserted into the manuscript text.
3. Photos should be sent as compressed TIFFs, graphs as .eps or .wmf.
4. Please use original author's name for file names. Illustrations should be named abb.01, ..., or fig.01, ..., and data format should be labelled with the usual Windows file name extensions (.rtf, .tif, .eps, .wmf).
5. If necessary, please reduce email size by creating a compressed archive (.zip, .arj, .sit).
6. If you wish to send a version for reading with enclosed illustrations, tables etc please draw up a PDF.

Additional requirements for scientific papers:

In investigations involving volunteers or patients, a declaration has to be made confirming that the experiment was examined by the ethic commission and therefore complies with the applicable version of the Helsinki declaration as well as the relevant German laws. Animal experiment programmes have to contain the notice that the 'Principles of laboratory animal care' and the national regulations (the current version of the animal protection act) were followed.

Bibliographical references in the text should be identified by square parentheses as only these will be added to the bibliography, numbered, in alphabetical order. Abbreviations should be used in accordance with the Index medicus/Medline.

Examples:

1. Iffland R., Grassnack F (1995) Epidemiologische Untersuchung zum CDT und anderen Indikatoren über Alkoholprobleme im Blut alkoholauffälliger deutscher Pkw-Fahrer. *Blutalkohol* 32: 26-41
2. Janssen W (1977) Forensische Histologie. Schmidt-Römhild, Lübeck
3. Harth O (1980) Nierenfunktion. In: Schmidt R F, Thews G (Hrsg.) *Physiologie des Menschen*, 20. Aufl. Springer, Berlin – Heidelberg – New York, S. 668–702

Additional requirements for arts/humanities papers:

Sources need to be identified by *footnotes* and are to be quoted as follows:

Examples:

- 1) Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- 2) Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- 3) OLG Köln, BA 2001, 192.

Each author receives 40 complementary copies. Further copies are available on request directly from the publisher upon payment of the appropriate fees.

Should you have any further questions please do not hesitate to contact us on pueschel@uke.de or blutalkohol@europa-uni.de

Die Zeitschrift „Blutalkohol“ erscheint sechsmal im Jahr. Preis der Einzelhefte für alle Jahrgänge ab 1961 8,70 €. Preis für den Jahresbezug von sechs Einzelheften 46,00 € zuzüglich Versandkosten. Etwaige Supplements sind im Jahresbezugspreis eingeschlossen. Bestellungen nur über den Steintor-Verlag in Dräger + Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck, Telefon (04 51) 8 79 88-87, Fax (04 51) 8 79 88-37.

Abonnements können jeweils nur zum Ablauf eines Kalenderjahres aufgekündigt werden.

Nachdruck einzelner Arbeiten oder die Vervielfältigung auf photomechanischem Wege nur mit Genehmigung des Verlages.

The journal "Blutalkohol" appears bi-monthly. Price for individual issues from 1961 € 8.70. Price for 6 individual issues from one year including possible supplements € 46.00. Subscriptions only from publishers

Steintor-Verlag in Dräger + Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG, Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck,

PO Box 32 48, 23581 Lübeck, Telephone (+49 4 51) 8 79 88-87, Fax (+49 4 51) 8 79 88-37.

Subscriptions may be cancelled with effect from the end of the calendar year only.

No part of the journal may be reproduced without prior permissions of the publishers.

Herstellung: Dräger + Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG

