

# BLUTALKOHOL

ALCOHOL, DRUGS, BEHAVIOR AND TRAFFIC SAFETY

BAND 54  
JAHRGANG 2017

In Verbindung mit

Prof. Dr. med. *K. Heifer* (Bonn), Prof. Dr. iur. *F. Denker* (Münster), Prof. Dr. rer. nat. Dipl.-Chem. *R. K. Müller* (Leipzig), Generalbundesanwalt a. D. *K. Nehm* (Hamburg), 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. med. *A. Büttner* (Rostock), Prof. Dr. rer. nat. *Th. Daldrup* (Düsseldorf), Prof. Dr. med. *V. Dittmann* (Basel), 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. *Frank Mußhoff* (München), Prof. Dr. med. *St. Pollak* (Freiburg i. Br.), Prof. Dr. rer. nat. *W. Schubert* (Neuenhagen), Prof. Dr.-Ing. *A. Slemeyer* (Lübeck), Prof. Dr. med. *A. Thierauf-Emberger* (Freiburg i. Br.), Prof. Dr. rer. nat. *S. Tönnes* (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 54. Bandes

	Seite
Heft 1/2017	
M. A. Verhoff, C. Wunder, A. Paulke, S. W. Toennes Überprüfung einer angegebenen Trinkmenge anhand der gemessenen Blutalkoholkonzentration mithilfe der Widmark-Formel. ....	1
Aus der Forschung	
H.-G. Kollra, P. Brieler, T. Kaufmann Alkohol-Selbsterfahrungsversuche im B.A.D.S. ....	11
Zur Information	
95. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin – Kurzbericht (Skopp) . . . . .	19
BAST: Begutachtung der Fahreignung 2015. ....	23
BAST: Aktuelle Forschungsprojekte. ....	27
Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen: Erfordernis der Qualitätssicherung von Rehabilitationsmaßnahmen für auffällige Kraftfahrer . . . . .	29
Rechtsprechung . . . . .	34
Heft 2/2017	
M. A. Verhoff, S. Kölzer, R. Krüll, F. Eardmann, D. Bassan, H. Schütz, C. G. Birngruber Ein Beitrag zum Strohalmtrinken alkoholischer Getränke – Messbare Effekte nur bei Spirituosen . . . . .	61
G. Bauers, I. Steiner, P. Klakka, T. Daldrup Bestimmung von Hordenin in Bier und seinen Braustufen mittels LC-MS/MS . . . . .	70
Aus der Forschung	
T. Wagner, D. DeVol, L. Wegner, I. Rethfeldt Trunkenheitsfahrer – schon ab 1,1 Promille ein Risiko? . . . . .	77
Literatur	
Maria Focken W. v. Renteln-Kruse/U. Dapp/L. Neumann/J. Anders/F. Pröfener/ P. Brieler/P. Püschel: Mobilität und Verkehrssicherheit im Alter . . . . .	106
Zur Information	
55. Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2017 in Goslar (Nathow) . . . . .	109
Schweiz: Ausnahmen vom Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss . . . . .	116
Alkoholunfälle 2015. ....	117
Zulassung von Cannabis als Medizin. ....	122
B.A.D.S.: „Mehr Verkehrsüberwachung macht den Straßenverkehr sicherer“ . . . . .	123
Rechtsprechung . . . . .	124
Anhang	
Supplement – 3. Gemeinsames Symposium des Ministeriums für Inneres und Sport sowie des Ministeriums für Justiz und Gleichstellung des Landes Sachsen-Anhalt, des B.A.D.S. und der Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt: „Höheres Lebensalter – höheres Risiko? Mensch und Fahrerlaubnis – ein Bund fürs Leben?“	
Inhaltsverzeichnis . . . . .	Sup I – 2
Editorial . . . . .	Sup I – 3
Beiträge	
Der ältere Kraftfahrer – Zur Fahreignung im Alter (Maatz) . . . . .	Sup I – 4
Senioren im Straßenverkehr – Das Für und Wider zum Fahreignungstest (Püschel) . . . . .	Sup I – 12
Mobilität, Verkehrsunfälle und Unfallprävention bei Senioren aus Sicht der Biomechanik und Unfallforschung (Hell) . . . . .	Sup I – 15

	Seite
Heft 3/2017	
A. Noeske, K. Püschel, T. Bajanowski Qualitätssicherung in der verkehrsmedizinischen Begutachtung . . . . .	147
B. Limperg Warum mehr nicht immer besser ist – Vom Umgang mit Drogen in einer modernen Gesellschaft . . . . .	159
Zur Diskussion Verantwortungsvoller Umgang mit Cannabis – die medizinische und forensische Perspektive (Duttge/Steuer) . . . . .	168
Literatur Andreas Dillmann N. Scherbaum: Das Drogentaschenbuch . . . . .	178
Dieter Müller P. Brieler/B. Kollbach/U. Kranich/K. Reschke: Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen . . . . .	180
Zur Information EU-Kommission: Bis 2050 keine Verkehrstoten mehr – Fahrerassistenz- systeme sollen helfen . . . . .	183
Österreich: Einführung der Alkohol-Wegfahrsperre durch Führerschein- gesetznovelle 2017 . . . . .	185
Legalisierung von Cannabis im Diskurs . . . . .	192
B.A.D.S.-Symposium: „Legal Highs – die tödliche Gefahr im Straßenverkehr“ . . . . .	197
Rechtsprechung . . . . .	200
Heft 4/2017	
K. Schulz Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen mittels getränkecharakteristischer Aromastoffe in Blut-/Serumproben . . . . .	231
Dokumentation Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zu Cannabismedizin und Straßenverkehr . . . . .	239
Zur Information Aktuelle verkehrsrechtliche Entwicklungen in der Schweiz Verkehrsmedizinische Fahreignungsuntersuchung erst ab 75 Jahren? . . . . .	247
Fahrausbildung wird optimiert . . . . .	251
Keine Strafmilderung für unter Alkohol- und Drogeneinfluss stehende Täter? . . . . .	255
DVR: Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 für auszubildende Berufskraftfahrer in Klasse C/CE . . . . .	258
Neuer Schub in der Präventionsarbeit des B.A.D.S. – App für Virtuelle Rauschbrille freigeschaltet . . . . .	260
Rechtsprechung . . . . .	261

	Seite
Anhang	
Supplement II – Symposium des B.A.D.S. – „Legal“ Highs	
Inhaltsverzeichnis . . . . .	Sup II – 2
Beiträge	
Gefahr erkannt? Gefahr gebannt? Neue psychoaktive Stoffe: Bewertung aus forensisch- und klinisch-toxikologischer Sicht (Daldrop) . . . . .	Sup II – 3
Legal Highs – tödliche Gefahr im Straßenverkehr	
Hilft die neue Gesetzeslage? (Laub) . . . . .	Sup II – 10
„Legal Highs“ – neue Drogen – neue Vertriebswege – neue Gefahren? (Wischnewski) . . . . .	Sup II – 17
Gesetz zur Bekämpfung neuer psychoaktiver Stoffe (Lühmann) . . . . .	Sup II – 18
Heft 5/2017	
F. Franz, H. Jechle, V. Angerer, V. Auwärter, M. A. Neukamm	
Nachweis synthetischer Cannabinoide in Haarproben. . . . .	281
D. Müller	
Verkehrsunfall aus ungeklärter Ursache. . . . .	288
Literatur	
Rainer Mattern	
C. Krumm: Fahrverbot in Bußgeldsachen, Verteidigung bei Ordnungswidrigkeiten – Messungen – Verfahren – Rechtsfolgen . . . . .	302
Zur Information	
Schweiz: Bundesrat empfiehlt Anpassungen beim Verkehrssicherheitspaket Via sicura. . . . .	304
Zwei divergierende Studien zu den Wirkungen der Cannabislegalisierung auf das Unfallrisiko . . . . .	309
Straßenverkehrsunfälle 2016 (Deutschland/Österreich/Schweiz) . . . . .	310
Rechtsprechung . . . . .	314
Anhang	
Supplement III – 13. Gemeinsames Symposium	
Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP)	
und Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM)	
Inhaltsverzeichnis . . . . .	Sup III – 2
Editorial (DeVol/Graw/Fastenmeier) . . . . .	Sup III – 7
Abstracts . . . . .	Sup III – 9
Heft 6/2017	
M. Methling, M. Neumann, F. Krumbiegel	
Ethylglucuronid als Alkoholmarker – Haare und Fingernägel im Vergleich . . . . .	337
S. Lehmann, M. A. Rothschild, M. Jübner	
Fundamentale Fehlmessung der Atemalkoholkonzentration – eine Falldarstellung . . . . .	346
U. Franke	
Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht 2016/2017 . . . . .	351



---

	Seite
Zur Information	
Europäischer Drogenbericht 2017 .....	363
Drogen- und Suchtbericht 2017 .....	367
BAST: Begutachtung der Fahreignung 2016 .....	371
Bund gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e. V. Neuer Präventionsspot „Nur nüchtern ans Steuer“ .....	374
Präsident Dr. Peter Gerhardt wiedergewählt, Dr. Garbe wird neuer Schatzmeister .....	374
56. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2018 – Ankündigung – .....	376
Laudatio	
„Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für die Firma Dräger Safety – Forschungs- abteilung (Gerhardt) .....	378
Rechtsprechung .....	382

## Autorenverzeichnis

	Seite
Albrecht, Martina . . . . .	Sup III-34
Angerer, Verena . . . . .	281
Aranda, Raul . . . . .	Sup III-18
Auwärter, Volker . . . . .	281
Bajanowski, Thomas . . . . .	147
Bassan, David . . . . .	61
Bauer, Klaus . . . . .	Sup III-19
Beck, Olof . . . . .	Sup III-30
Birngruber, Christoph G. . . . .	61
Böckelmann, Irina . . . . .	Sup III-17
Bockholdt, Britta . . . . .	Sup III-15
Boets, Sofie . . . . .	Sup III-26
Böhm, Ulrike . . . . .	Sup III-20, Sup III-21, Sup III-29
Bönninger, Jürgen . . . . .	Sup III-11
Börries, A.-S. . . . .	Sup III-16
Böttcher, Michael . . . . .	Sup III-29, Sup III-30
Brackrock, Diana . . . . .	Sup III-15
Brauers, Gernot . . . . .	70
Brieler, Paul . . . . .	11, Sup III-16
Brunnauer, Alexander . . . . .	Sup III-36
Bühringer, Gerhard . . . . .	Sup III-33
Claesen, René. . . . .	Sup III-12
Daldrup, Thomas . . . . .	70, Sup II-3, Sup III-10
Darius, Sabine . . . . .	Sup III-17
Desmet, Charlotte . . . . .	Sup III-26
DeVol, Don. . . . .	77, Sup III-7
Dillmann, Andreas . . . . .	178
Dreßler, Jan . . . . .	Sup III-29
Duttge, Gunnar. . . . .	168
Eardmann, Freidoon. . . . .	61
Eckhoff, Claudia . . . . .	Sup III-15
Eichelmann, Anja. . . . .	Sup III-11
Fastenmeier, Wolfgang. . . . .	Sup III-7, Sup III-24
Fischer, Axel . . . . .	Sup III-18
Fischer, Michael. . . . .	Sup III-23

	Seite
Focken, Maria .....	106
Franke, Ulrich .....	351
Franz, Florian .....	281
Fuchs, Therese .....	Sup III-14, Sup III-18
Gerhardt, Peter .....	378
Graw, Matthias .....	Sup III-7, Sup III-19, Sup III-35
Große-Siestrup, Christian .....	Sup III-18
Günzel, Andreas .....	Sup III-29
Halecker, Dela-Madeleine .....	Sup III-9
Hanum, Nadia .....	Sup III-22
Hedtmann, Jörg .....	Sup III-23
Hell, Wolfram .....	Sup I-15
Huetten, Manuela .....	Sup III-22
Jechle, Hanna .....	281
Jübner, Martin .....	346
Kaufmann, Thomas .....	11
Klakka, Patrizia .....	70
Knowles, Daniela .....	Sup III-26
Kolbig, Andreas .....	Sup III-14
Kollra, Hans-Günter .....	11, Sup III-16
Kölzer, Sarah .....	61
Körkel, Joachim .....	Sup III-32
Koschewski, Sylvia .....	Sup III-28
Krüger, Julia .....	Sup III-31
Krüll, Ralf .....	61
Krumbiegel, Franziska .....	337
Kubitzki, Jörg .....	Sup III-24
Laub, Ludwig .....	Sup II-10
Lehmann, Sabrina .....	346
Liemandt, Torsten .....	Sup III-25
Limperg, Bettina .....	159
Lühmann, Kirsten .....	Sup II-18
Maatz, Kurt Rüdiger .....	Sup I-4
Mattern, Rainer .....	302
Methling, Maximilian .....	337
Minge, Michael .....	Sup III-16
Mühlig, Stephan .....	Sup III-29
Müller, Dieter .....	180, 288

	Seite
Müller-Vahl, Kirsten .....	Sup III-9
Mußhoff, Frank .....	Sup III-31
Nathow, Ulrike .....	109
Neukamm, Merja A. ....	281
Neumann, Jasna .....	Sup III-30
Neumann, Marcel .....	337
Noeske, Andrea .....	147
Ostermann, Björn .....	Sup III-23
Patz, Daniela .....	Sup III-12
Paulick, Jeanine .....	Sup III-29
Paulke, Alexander .....	1
Peldschus, Steffen .....	Sup III-14, Sup III-18, Sup III-19
Peltz, Christoph .....	Sup III-19
Philipp, Klaus-Peter .....	Sup III-15
Picht, Fabian .....	Sup III-30
Pommer, Alexander .....	Sup III-26
Preuß, Geraldine .....	Sup III-18
Püschel, Klaus .....	147, Sup I-12
Reschke, Konrad .....	Sup III-22
Rethfeldt, Ilka .....	77
Rothschild, Markus A. ....	346
Salamon, Birgit .....	Sup III-25
Schulz, Katja .....	231
Schüppel, Udo .....	Sup III-11
Schütz, Harald .....	61
Skopp, Giesela .....	19
Steiner, Irina .....	70
Steuer, Melanie .....	168
Thissen, Sarah .....	Sup III-13
Toennes, Stefan W. ....	1
Verhoff, Marcel A. ....	1, 61
Voss, A. ....	Sup III-28
Voss, Karl Friedrich .....	Sup III-28
Wagner, Anja .....	Sup III-14
Wagner, Thomas .....	77
Wegner, Lisa .....	77
Weimann-Schmitz, Christiane .....	Sup III-34
Welz, Wolfgang .....	Sup III-18
Wesemann, Kristin .....	Sup III-17

---

	Seite
Wiedfeld, Christopher . . . . .	Sup III-31
Will, Martin . . . . .	Sup III-35
Wischnewski, Ralf . . . . .	Sup II-17
Wunder, Cora . . . . .	1

## Entscheidungsregister

Seite

### *Bundesverfassungsgericht und oberste Bundesgerichte*

#### **I. Bundesgerichtshof**

BGH	Beschluss vom 12.04.2016	– 2 StR 471/15 –	124
BGH	(Vorlage-)Beschluss vom 20.12.2016	– 3 StR 63/15 –	202
BGH	Beschluss vom 14.02.2017	– 4 StR 422/15 –	200

#### **II. Bundesverwaltungsgericht**

BVerwG	Urteil vom 26.01.2017	– 3 C 21.15 –	217
BVerwG	Urteil vom 06.04.2017	– 3 C 24/15 –	320

### *Ordentliche Gerichte*

#### **I. Kammergericht/Oberlandesgericht**

KG Berlin	Beschluss vom 30.08.2016	– (3) 161 Ss 146/16 (82/16)–	44
KG Berlin	Beschluss vom 03.11.2016	– 3 Ws (B) 589/16 –	261
KG Berlin	Beschluss vom 07.11.2016	– (3) 121 Ss 155/16 (90/16)–	44
KG Berlin	Urteil vom 20.12.2016	– (3) 121 Ss 163/16 (111/16) –	214
KG Berlin	Beschluss vom 08.02.2017	– 3 Ws 39/17 –	315
KG Berlin	Urteil vom 30.03.2017	– (3) 161 Ss 42/17 (6/17) –	261
KG Berlin	Beschluss vom 03.05.2017	– 3 Ws (B) 102/17 –	385
OLG Bamberg	Beschluss vom 07.02.2017	– 2 OLG 7 Ss 105/16 –	128/209
OLG Bamberg	Beschluss vom 13.02.2017	– 3 Ss OWi 68/17 –	208
OLG Bamberg	Beschluss vom 04.05.2017	– 3 Ss OWi 550/17 –	383
OLG Celle	Beschluss vom 08.02.2017	– 1 Ss 3/17 –	126/212
OLG Düsseldorf	Beschluss vom 21.10.2016	– III-1 RVs 93/16 –	124
OLG Düsseldorf	Beschluss vom 02.11.2016	– IV-2 RBs 157/16–	45
OLG Düsseldorf	Beschluss vom 08.06.2017	– 1 RVs 18/17 –	382
OLG Hamburg	Beschluss vom 19.12.2016	– 1 Rev 76/16 –	34
OLG Hamm	Beschluss vom 08.11.2016	– 3 RVs 85/16 –	40
OLG Hamm	Beschluss vom 31.01.2017	– 4 RVs 2/17 –	265
OLG Hamm	Beschluss vom 11.07.2017	– 4 RVs 77/17 –	314
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 06.10.2016	– 3 (5) Ss 473/16-AK 199/16 –	38
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 02.11.2016	– 2 Ws 325/16 –	133
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 16.11.2016	– 2 (4) Ss 633/16 –	35
OLG Karlsruhe	Beschluss vom 27.12.2016	– 2 (10) Ss 656/16 –	131
OLG Koblenz	Beschluss vom 18.10.2016	– 2 OLG 4 Ss 142/16 –	39
OLG Koblenz	Beschluss vom 21.12.2016	– 2 OWi 3 SsBs 86/16 –	264
OLG Köln	Beschluss vom 21.02.2017	– III-1 RBs 361/16, 1 RBs 361/16 –	262
OLG Naumburg	Beschluss vom 13.06.2017	– 2 Ws 132/17 –	314

#### **II. Landgericht**

LG Berlin	Beschluss vom 29.09.2017	– 520 Qs 72/17 –	386
LG Braunschweig	Beschluss vom 19.04.2017	– 3 Qs 37/17 –	216
LG Cottbus	Beschluss vom 20.06.2016	– 22 Qs 106/16 –	46
LG Düsseldorf	Urteil vom 28.03.2017	– 21 Ns 179/16 –	266
LG Hamburg	Beschluss vom 07.02.2017	– 603 Qs 43/17 –	318

**III. Amtsgericht**

AG Dortmund	Urteil vom 18.07.2017	– 729 OWi-267 Js 1158/17-191/17 –	387
AG Kehl	Beschluss vom 09.03.2017	– 2 Ds 308 Js 14338/16 –	135
AG Köln	Beschluss vom 31.05.2017	– 506 Gs 1178/17 –	388
AG Landstuhl	Urteil vom 13.03.2017	– 2 OWi 4286 Js 809/17 –	217
AG Leipzig	Beschluss vom 20.10.2016	– 250 OWi 2316/16 jug –	48
AG Tiergarten	Urteil vom 03.11.2016	– (308 Cs) 3023 Js 3339/16 (155/16) –	48
AG Tiergarten	Urteil vom 20.04.2017	– (315 Cs) 3023 Js 2034/16 (254/16) –	267
AG Zeitz	Urteil vom 13.06.2017	– 13 OWi 733 Js 210853/16 –	387
AG Zossen	Urteil vom 01.12.2016	– 10 Cs 11/16, 10 Cs 483 Js 32839/15 (11/16) –	318

**Verwaltungsgerichte****I. Verwaltungsgericht/Oberverwaltungsgericht**

OVG Niedersachsen	Beschluss vom 02.12.2016	– 12 ME 142/16 –	54
OVG Niedersachsen	Beschluss vom 07.04.2017	– 12 ME 49/17 –	274
OVG Nordrhein-Westfalen	Urteil vom 25.10.2016	– 16 A 1237/14 –	49
OVG Nordrhein-Westfalen	Urteil vom 15.03.2017	– 16 A 432/16 –	328
OVG Rheinland-Pfalz	Beschluss vom 03.05.2017	– 10 B 10909/17-10 B 10909/17 –	326
OVG Sachsen	Beschluss vom 02.07.2017	– 3 B 95/17 –	324
OVG Sachsen-Anhalt	Beschluss vom 14.10.2016	– 3 M 180/16 –	138
OVG Thüringen	Beschluss vom 02.02.2017	– 2 EO 887/16 –	223
VGH Baden-Württemberg	Beschluss vom 07.03.2017	– 10 S 328/17 –	142
VGH Bayern	Beschluss vom 29.08.2016	– 11 CS 16.1460 –	52
VGH Bayern	Beschluss vom 03.01.2017	– 11 CS 16.2401 –	140
VGH Bayern	Beschluss vom 25.04.2017	– 11 BV 17.33 –	268
VGH Bayern	Beschluss vom 30.05.2017	– 11 CS 17.274 –	394
VGH Hessen	Beschluss vom 22.11.2016	– 4 B 2306/16 –	135
VGH Hessen	Beschluss vom 17.08.2017	– 2 B 1213/17 –	390
VGH Hessen	Beschluss vom 21.09.2017	– 2 D 1471/17 –	392

**II. Verwaltungsgericht**

VG Augsburg	Beschluss vom 15.12.2016	– Au 7 S 16.1493 –	228
VG Berlin	Beschluss vom 05.05.2017	– 26 L 151/17 –	397
VG Freiburg (Breisgau)	Beschluss vom 22.02.2017	– 1 K 541/17 –	278
VG Gelsenkirchen	Beschluss vom 04.07.2017	– 7 L 1931/17 –	334
VG Minden	Beschluss vom 09.03.2017	– 2 L 4/17 –	227
VG München	Urteil vom 21.11.2016	– M 26 K 16.1079 –	59
VG Neustadt an der Weinstraße	Beschluss vom 20.06.2017	– 1 L 636/17.NW –	336
VG Neustadt an der Weinstraße	Beschluss vom 29.09.2017	– 1 L 1074/17.NW –	399
VG Schleswig-Holstein	Beschluss vom 21.03.2017	– 3 B 24/17 –	275
VG Schwerin	Beschluss vom 20.10.2016	– 4 B 2195/16 SN –	143

## Sachregister

(Die Zahlen verweisen auf die erste Seite der Originalarbeiten)

### A

Abstinenz 337  
 Alkohol 70  
 Alkoholkonsumverhalten 337  
 Alkohol-Selbsterfahrungsversuche 11  
 Alternative Matrix 337  
 Aromastoffe 231  
 Atemalkoholkonzentration 346  
 Atemalkohol-Vortestgerät 346

### B

B.A.D.S. 11  
 BAK-Wert 77  
 Begleitstoffanalyse 231  
 Bier 70  
 Blutalkoholkonzentration 346  
 Braustufen 70

### E

einzelne Straftatbestände 351  
 Ethanolanflutung 61  
 Ethylglucuronid 337  
 Evaluation 1

### F

Fahreignung 77, 147, 288  
 Fahreignungsrecht 288  
 Fingernägel 337  
 First-Pass-Effekt 61

### G

Gewinnabschöpfung im  
 grenzüberschreitenden Verkehr 351  
 Gutachten 147

### H

Haaranalyse 281  
 Haare 337  
 Hordeenin 70  
 HS-SPME-GC-MS 231

### L

LC-MS/MS 281

### M

Malz 70  
 Medizinisch-Psychologische-Untersuchung 77

### N

Nachtrunk 1, 70  
 Nachtrunkbehauptung 231  
 NPS 281

### P

Polizeiliche Aus- und Fortbildung 288  
 Prozessrecht 351

### Q

Qualitätssicherung 147

### R

Reale Trinkmenge 1  
 Rechtsfolgen 351  
 Rechtsprechungsübersicht 351  
 Resorptionsdefizit 61  
 Rückfallwahrscheinlichkeit 77

### S

Spice 281  
 Strafrecht 351  
 Straßenverkehrsrecht 351  
 Strohhalmtrinken 61  
 Synthetische Cannabinoide 281

### T

Testdurchführung 11  
 Trinkmengenüberprüfung 1  
 Trunkenheitsfahrer 77

### V

Verkehrsmedizinische Begutachtung 147  
 Verwaltungsrecht 351

### W

Widmark-Formel 1



Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 54 No. 1 · Januar 2017 · Jahrgang 2017

# 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 a. M.)

Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)

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

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

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. Mußhoff (München)

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

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

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)

Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)

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

# Annual volume on CD-ROM



Alle 6 Ausgaben als

## Jahresband 2016 auf CD-ROM

Verknüpfungen: Vom Autorenverzeichnis, Stichwortverzeichnis, Inhaltsverzeichnis zu den Beiträgen  
Integrations: from the list of authors, key word directory, index to the articles

Verfügbar: Januar 2017 / Available: January 2017

Bestellungen bitte an / Please send orders to:

**Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG**

Postfach / PO Box 32 48 D-23581 Lübeck (Germany)

E-Mail: [info@steintor-verlag.de](mailto:info@steintor-verlag.de)

**54,- EURO**

+ Versandkosten / + p&p

## INHALTSVERZEICHNIS

M. A. Verhoff, C. Wunder, A. Paulke, S. W. Toennes Überprüfung einer angegebenen Trinkmenge anhand der gemessenen Blutalkoholkonzentration mithilfe der Widmark-Formel .....	1
Aus der Forschung	
H.-G. Kollra, P. Brieler, T. Kaufmann Alkohol-Selbsterfahrungsversuche im B.A.D.S. ....	11
Zur Information	
95. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechts- medizin – Kurzbericht (Skopp) .....	19
BAST: Begutachtung der Fahreignung 2015 .....	23
BAST: Aktuelle Forschungsprojekte .....	27
Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen: Erfordernis der Qualitätssicherung von Rehabilitations- maßnahmen für auffällige Kraftfahrer .....	29
Rechtsprechung	
01. Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 19. Dezember 2016 – „Segway“ als Kraftfahrzeug i. S. d. § 316 StGB – .....	34
02. Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 16. November 2016 – Ermittlung max. BAK, verminderte Schuldfähigkeit i. S. d. § 21 StGB, alkoholbedingte Vernehmungsunfähigkeit – .....	35
03. Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 6. Oktober 2016 – Widerlegung der Regelvermutung i. S. d. § 69 Abs. 2 StGB durch Teilnahme am IVT-Hö-Kurs – .....	38
04. Oberlandesgericht Koblenz, Beschluss vom 18. Oktober 2016 – Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 Abs. 1 StGB – .....	39
05. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 8. November 2016 – §§ 315c, 316 StGB als erhebliche Tat i. S. d. § 64 StGB, verminderte Schuldfähigkeit i. S. d. § 21 StGB, Fahrverbot – .....	40
06. Kammergericht, Beschluss vom 7. November 2016 – Fahrverbot gemäß § 44 StGB – .....	44
07. Kammergericht, Beschluss vom 30. August 2016 – Straflageverbrauch bzgl. § 142 StGB bei Einstellung des Verfahrens bzgl. § 315c I Nr. 1 a StGB nach § 153a II StPO – .....	44
08. Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 2. November 2016 – Beschränkung Einspruch auf Rechtsfolgenausspruch bei § 24a Abs. 2 StVG, Anrechnung Verwahrungsdauer beim Fahrverbot – .....	45
09. Landgericht Cottbus, Beschluss vom 20. Juni 2016 – Erhöhung der Verfahrens-/Terminsgebühr für Verteidiger (Rechtssache: § 24a I StVG) – .....	46
10. Amtsgericht Tiergarten, Urteil vom 3. November 2016 – Absehen von Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69a Abs. 2 Nr. 2 StGB wegen Teilnahme an Verkehrstherapie – .....	48

11. Amtsgericht Leipzig, Beschluss vom 20. Oktober 2016	
– Parallelvollstreckung zweier Fahrverbote – .....	48
12. Oberverwaltungsgericht Niedersachsen, Beschluss vom 2. Dezember 2016	
– Bindungswirkung strafgerichtlicher Entscheidungen gemäß	
§ 3 Abs. 4 S. 1 StVG – .....	49
13. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil vom	
25. Oktober 2016	
– Alkoholfahrt im Ausland als Grundlage für MPU-Anordnung gemäß	
§ 13 S. 1 Nr. 2 c FeV – .....	52
14. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 29. August 2016	
– Entziehung der Fahrerlaubnis oder MPU nach erstmaliger Fahrt unter	
Cannabiseinfluss? – .....	54
15. Verwaltungsgericht München, Urteil vom 21. November 2016	
– MPU-Anordnung nach strafgerichtlicher Entziehung	
der Fahrerlaubnis – .....	59

Aus dem Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Frankfurt, Goethe-Universität  
Direktor: Prof. Dr. med. M. A. Verhoff

MARCEL A. VERHOFF, CORA WUNDER, ALEXANDER PAULKE, STEFAN W. TOENNES

## Überprüfung einer angegebenen Trinkmenge anhand der gemessenen Blutalkoholkonzentration mithilfe der Widmark-Formel

### Verification of a specified amount of consumed alcohol by blood alcohol concentration and Widmark equation.

#### Einleitung

Die Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen gehört zum rechtsmedizinischen Begutachtungsalltag [1, 6]. Vor Überlegungen zur Ethanolanflutung im Verhältnis zu den dokumentierten Ausfallerscheinungen [2] oder der Durchführung einer sog. Begleitstoffanalyse werden üblicherweise quantitative Berechnungen eingesetzt. Dabei geht es um die Frage, ob eine behauptete Nachtrunkmenge in Kombination mit der Vortrunkmenge und den bekannten Daten zu Trinkbeginn (TB), Blutentnahme (BE), gemessener Blutalkoholkonzentration (BAK), Körpergewicht und Konstitution rechnerisch plausibel bzw. überhaupt möglich ist.

Dabei gibt es zwei Herangehensweisen, die beide auf der Widmark-Formel beruhen und zusätzlich den Ethanolabbau vom Trinkbeginn bis zur Blutentnahme berücksichtigen. Die eine Möglichkeit ist eine BAK-Berechnung aus den Trinkmengenangaben, die eine zu erwartende minimale und maximale BAK zum Zeitpunkt der BE ergibt. Es kann dann geprüft werden, ob sich die gemessene BAK innerhalb dieser berechneten Extremwerte befindet. Liegen differierende Trinkangaben vor oder folgen geänderte Einlassungen, sind zusätzliche Berechnungen mit den neuen Variablen notwendig.

Die andere Möglichkeit ist, ausgehend von einem Entnahmewert zu berechnen, wie viel bei dem angegebenen Trinkbeginn mindestens getrunken worden sein müsste und andererseits maximal getrunken worden sein könnte, um den Entnahmewert zu erreichen. Liegt die behauptete Trinkmenge zwischen den errechneten Extremwerten, kann der Nachtrunk, zumindest auf diesem Weg, nicht widerlegt werden. Ist die angegebene Trinkmenge deutlich geringer als das berechnete Minimum, kann gutachterlicherseits ausgesagt werden, dass der Nachtrunk rein quantitativ nicht ausreicht, um den Entnahmewert zu erklären und dass entweder der Nachtrunk oder der Vortrunk größer gewesen sein müsste. Liegt dagegen die angegebene Trinkmenge deutlich über dem berechneten Maximalwert, führt dies zu der Einschätzung, dass so viel Alkohol nicht getrunken worden sein kann. Im Nachhinein geänderte oder vorliegende unterschiedliche Angaben zur Trinkmenge können schnell überprüft werden, ohne Neuberechnungen. Allerdings besteht insbesondere in foro die Gefahr, dass der Verteidiger fordert: „Dann sagen Sie doch einmal, Herr Sachverständiger, wie viel mein Mandant maximal nachgetrunken haben könnte!“, um danach dafür zu plädieren, dass man in dubio pro reo von dieser Nachtrunkmenge ausgehen müsse.

Wird ausschließlich ein Nachtrunk behauptet, d.h. ohne Vortrunk, entspricht der Trinkbeginn für die Berechnung dem angegebenen Nachtrunkbeginn. Die zu überprüfende Trinkmenge ist dann nur die Nachtrunkmenge.

Liegt die Angabe eines Vor- und Nachtrunkes vor, ist der Trinkbeginn des Vortrunkes der für die Berechnung heranzuziehende Trinkbeginn. Überprüft wird dann die angegebene Vortrunk- plus Nachtrunkmenge. Bei geringer Vortrunkmenge bzw. langem zeitlichen Abstand zwischen Vortrunk und Nachtrunkbeginn ist anhand der Angaben zum Vortrunk rechnerisch zu prüfen, ob zum behaupteten Nachtrunkbeginn noch eine Alkoholisierung vorliegen kann bzw. muss (2 Rechenansätze mit Minima und Maxima). Wenn zum Nachtrunkbeginn keine Alkoholisierung mehr vorgelegen haben kann, kann und darf nur die Nachtrunkmenge überprüft werden, so als ob kein Vortrunk stattgefunden hätte (s.o.). Kann zum Nachtrunkbeginn noch eine Alkoholisierung vorgelegen haben, muss aber nicht, sind ggf. zwei alternative Berechnungen (Überprüfung der Gesamttrinkmenge und außerdem der Nachtrunkmenge) anzusetzen. Danach wäre die Variante zu präferieren, die sich zugunsten des Angeklagten auswirkt.

### Fallbeispiel

Nach einem Verkehrsunfall mit Beteiligung zweier PKW um 0:00 Uhr flüchtet der Verursacher. Nach Ankunft der Polizei kann sich der andere Unfallbeteiligte nur unvollständig an das Nummernschild, jedoch an Fahrzeugtyp und -farbe erinnern. Die Ermittlungen führen zu einem Fahrzeughalter, der in unmittelbarer Nähe zum Unfallort wohnt. Er wird um 1:15 von der Polizei zu Hause angetroffen, in sichtlich alkoholisiertem Zustand. Er äußert sich: „Vor der Fahrt habe ich keinen Alkohol getrunken, erst als ich zu Hause war. Da war ich so aufgeregt, dass ich eine halbe Flasche Schnaps getrunken habe. Einen Unfall hat man ja nicht jeden Tag.“ Er zeigt den Polizeibeamten eine Schnapsflasche, deren Etikett 38 Vol.-% und eine Füllmenge von 0,7 Liter ausweist, und die „nahezu exakt halb voll“ ist.

Um 2:00 Uhr wird eine BE durchgeführt. Diese ergibt eine BAK von 1,90 ‰. Der blutentnehmende Arzt vermerkt ein Körpergewicht von 80 kg bei einer Körpergröße von 178 cm und mittlerer Konstitution.

Da die BAK allein durch den Nachtrunk verursacht worden sei, ist der Nachtrunkbeginn (zugunsten des Beschuldigten wird die Unfallzeit angenommen, also 0:00 Uhr) ebenfalls der TB. Bis zur BE (2:00 Uhr) ist demnach eine Abbauzeit von 2 Stunden zu berücksichtigen. Als Reduktionsfaktor (Widmark-Faktor) kann der für Männer übliche Wert von 0,7 eingesetzt werden, sodass sich ein reduziertes Körpergewicht von 56 kg ergibt, auf das sich der aufgenommene Ethanol verteilt.

Nach allgemeiner rechtsmedizinischer Praxis [4] wird für die Berechnung der Mindest-Trinkmenge von einem minimalen Ethanolabbau von 0,1 ‰/h ausgegangen, was zu einem Abbau von 0,2 ‰ führt. Dieser Wert wird zur gemessenen BAK addiert. Somit kann ausgesagt werden, dass die Nachtrunkmenge mindestens zu einer BAK von 2,10 ‰ geführt haben muss. Im zweiten Schritt ist jedoch zu berücksichtigen, dass aufgrund des Resorptionsdefizits etwas mehr Ethanol oral aufgenommen werden muss als später im Blut bzw. Flüssigkeitsraum des Körpers erscheint. Für die Berechnung der Mindesttrinkmenge wird das Resorptionsdefizit mit 10 % angenommen. Die berechneten 2,10 ‰ entsprechen folglich 90 % dessen, was mindestens oral zugeführt worden sein müsste, sodass dieser Wert durch 0,9 zu teilen ist. Um die notwendige Mindesttrinkmenge zu erhalten, werden die aus obiger Überlegung resultierenden 2,33 ‰ mit dem reduzierten Körpergewicht von 56 kg multipliziert, was eine Ethanolmenge von 130 g ergibt.

Für die Berechnung der maximalen Trinkmenge wird bei ansonsten analoger Berechnung von einem Ethanolabbau von 0,2 ‰/h und einem Resorptionsdefizit von 30 % aus-

gegangen, woraus eine Ethanolmenge von 185 g resultiert. Im Folgenden sind beide Rechenwege noch einmal dargestellt:

**Mindesttrinkmenge:**

$$1,90 ‰ + 0,20 ‰ = 2,10 ‰ \text{ (Abbau)}$$

$$2,10 ‰ : 0,9 = 2,33 ‰ \text{ (10 ‰ Resorptionsdefizit)}$$

$$\text{Min} = 2,33 ‰ \cdot 56 \text{ kg} = 130 \text{ g}$$

**Maximale Trinkmenge:**

$$1,90 ‰ + 0,40 ‰ = 2,30 ‰ \text{ (Abbau)}$$

$$2,30 ‰ : 0,7 = 3,29 ‰ \text{ (30 ‰ Resorptionsdefizit)}$$

$$\text{Max} = 3,29 ‰ \cdot 56 \text{ kg} = 185 \text{ g}$$

Die angegebene Nachtrunkmenge war 0,35 l eines 38 Vol.-%igen Schnapses (304 g/l), also insgesamt entsprechend 106 g reinen Ethanols. Somit liegt die angegebene Nachtrunkmenge deutlich unter der berechneten Mindesttrinkmenge. Die gutachterliche Aussage könnte jetzt lauten, dass die angegebene Nachtrunkmenge nicht ausreicht, den Entnah mewert zu erklären. In der juristischen Würdigung könnte dies beispielsweise dazu führen, dass ein Vortrunk angenommen, oder dass die Nachtrunkangabe generell bezweifelt wird.

Die in dem Fallbeispiel dargestellten Berechnungen wurden korrekt nach der Widmark-Formel und den Konventionen zu Ethanolabbau und Resorptionsdefizit durchgeführt [3–5]. Dennoch stellt sich die Frage, ob die Berechnungen der Realität entsprechen. Einerseits ist mit einer verzögerten Resorption (Diffusion) gerade in der Phase kurz nach Trinkbeginn zu rechnen. Andererseits wird von der theoretischen Annahme ausgegangen, dass der Ethanolabbau unmittelbar ab dem Trinkbeginn mit mindestens 0,1 ‰/h und maximal 0,2 ‰/h einsetzt. Dagegen ist bekannt, dass die volle Abbauleistung der Leber und somit ein linearer Abbau erst ab einer BAK von mehr als 0,15 ‰ erreicht wird [8]. Außerdem weiß man, dass in Einzelfällen die Eliminationsleistungen außerhalb der angenommenen Extrema liegen können.

Aus diesem Grund erschien es notwendig, die gängige Trinkmengenberechnung anhand von Trinkversuchen zu überprüfen. Es sollte dabei auf die vorhandenen Daten von drei Trinkversuchen zurückgegriffen werden, die sich durch zahlreiche Blutentnahmen über einen längeren Zeitraum nach Trinkende auszeichneten.

## Material und Methoden

Zur Verfügung standen die Daten von drei Trinkversuchen. Diese waren zuvor von der Ethikkommission des Fachbereichs Medizin der Goethe-Universität Frankfurt genehmigt worden. Die Blutentnahmen erfolgten bei den beiden Bier-Versuchsreihen mit EDTA-haltigen S-Monovetten (Sarstedt, Nümbrecht) und bei der Grappa-Versuchsreihe mit Vacutainern von BD (Becton, Dickinson and Company, Heidelberg), die Blutalkoholbestimmungen als Doppelbestimmung mittels Gaschromatographie. Die Trinkversuche hatten gemeinsam, dass der gesamte Alkohol möglichst gleichmäßig verteilt innerhalb einer Stunde getrunken wurde. Nach Trinkbeginn erfolgten Blutentnahmen nach 15, 30, 45 und 60 Minuten, danach halbstündlich so lang, bis mit einem Atemalkoholmessgerät (Dräger Alcotest 3000, Dräger, Lübeck) eine BAK von 0,00 ‰ angezeigt wurde. Die spätesten Blutentnahmen fanden 9 Stunden nach TB statt. Alle Probanden haben ihr Alter angegeben, Körperhöhe und Körpergewicht waren bekannt. Bei den ersten beiden Versuchsreihen wurde Bier (5,5 Vol.-%) getrunken, bei der dritten Grappa (42 Vol.-%), Details siehe Tabelle 1.

	Anzahl Probanden (davon weiblich)	Alter Min – Max (Median)	Body Mass Index Min – Max (Median)	Trinkmenge [L] Min – Max (Median)	Max. erreichte BAK [‰] Min – Max (Median)
Bier 1 & 2	17 (6)	19-58 (30)	17,3-32,1 (23,3)	1,11-2,00 (1,75)	0,63-1,00 (0,85)
Grappa	12 (5)	25-56 (33)	17-28 (24)	0,14-0,32 (0,24)	0,71-1,50 (1,17)

Tab. 1: Charakterisierung der Probandenkollektive der drei Trinkversuche (zwei mit 5,5 Vol.-% Bier, einer mit 42 Vol.-% Grappa).

Für die Auswertung wurden die beiden Trinkversuche mit Bier zusammengenommen, was 34 BAK-Messserien ergab. Für den Grappa-Trinkversuch lagen 12 BAK-Messserien vor. Von jedem Messpunkt ab 60 Minuten (Trinkende) aus wurden die Mindesttrinkmenge und die maximale Trinkmenge wie im Fallbeispiel angegeben berechnet. Als Verteilungsfaktor wurde für alle männlichen Probanden 0,7 und für die weiblichen 0,6 eingesetzt. Die so berechneten Mindest- und maximalen Trinkmengen wurden mit den bekannten realen Trinkmengen verglichen und die prozentualen Abweichungen zu den realen Trinkmengen berechnet. Die Ergebnisse sind für Bier (A) und Grappa (B) in der Abbildung 1 dargestellt.

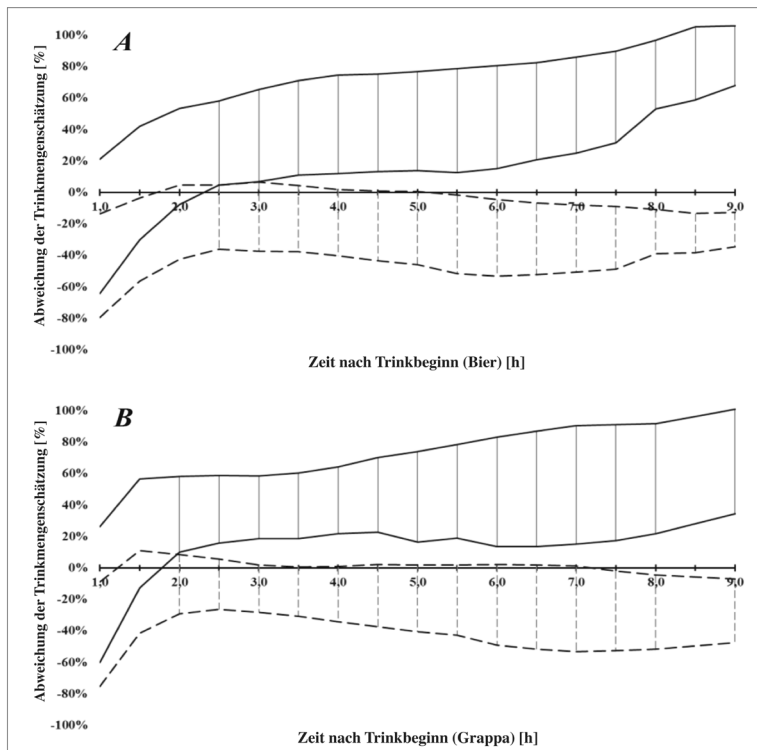


Abb. 1: Abweichungen der für jeden Probanden und Blutentnahmezeitpunkt (ab Trinkende) nach Widmark geschätzten Trinkmenge von der tatsächlich getrunkenen Menge Bier (A, n = 34) oder Grappa (B, n = 12). Dargestellt sind die kleinsten und größten prozentualen Abweichungen der Schätzung der minimalen (gestrichelt, Rückrechnung mit 0,1 ‰/h ab Trinkbeginn, 90 % Resorptionsdefizit) und maximalen (durchgezogen, Rückrechnung mit 0,2 ‰/h ab Trinkbeginn, 70 % Resorptionsdefizit) Blutalkoholkonzentration.



Für jeden Messzeitpunkt sind Maximum und Minimum aller Probanden für die Mindest- und die Maximaltrinkmenge dargestellt, sodass sich vier Kurven ergeben.

Es wurden zudem verschiedene Berechnungsvarianten zur Korrektur der Resultate unternommen. Bei der letztlich favorisierten Variante wurde für die Berechnung der Mindesttrinkmenge kein Resorptionsdefizit berücksichtigt (Abb. 2).

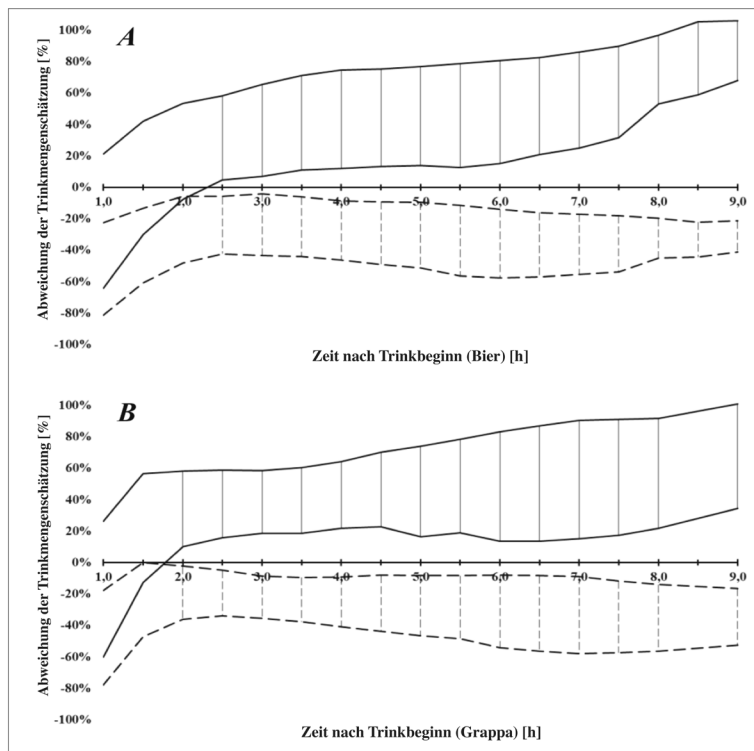


Abb. 2: Abweichungen der für jeden Probanden und Blutentnahmezeitpunkt (ab Trinkende) nach Widmark geschätzten Trinkmenge von der tatsächlich getrunkenen Menge Bier (A, n = 34) oder Grappa (B, n = 12). Dargestellt sind die kleinsten und größten prozentualen Abweichungen der Schätzung der minimalen (gestrichelt, Rückrechnung mit 0,1 ‰/h ab Trinkbeginn, kein Resorptionsdefizit) und maximalen (durchgezogen, Rückrechnung mit 0,2 ‰/h ab Trinkbeginn, 70 % Resorptionsdefizit) Blutalkoholkonzentration.

## Ergebnisse

Nach klassischer Berechnungsmethode lagen die berechneten Trinkmengen basierend auf den Messungen zum Zeitpunkt des Trinkendes (TE) für Bier und für Grappa bis auf das Maximum der maximalen Trinkmengen noch unter der Realtrinkmenge. In Abbildung 1 (A für Bier, B für Grappa) sind die Kurven erst ab 1 h nach TB (= TE) dargestellt. Beim Bier befand sich das Minimum der berechneten Maximaltrinkmengen erst 2,5 h nach TB bzw. 1,5 h nach TE über der realen Trinkmenge. Das Maximum der berechneten Minimaltrinkmengen lag 2 h nach TB höher als die reale Trinkmenge, erreichte diese erst nach 5 h, um danach darunter weiter zu verlaufen. Beim Grappa lag das Minimum der berechneten Maximaltrinkmengen 2 h nach TB über der realen Trinkmenge, also im Vergleich zum Bier eine halbe Stunde früher. Das Maximum der berechneten Minimaltrinkmengen verlief beim Grappa in einem Zeitraum von 1,5 h bis 7 h nach dem TB über der realen Trinkmenge.

Nach Modifikation der Berechnungsmethode (für die Berechnung der Mindesttrinkmenge keine Berücksichtigung des Resorptionsdefizits) lagen für beide Getränkesorten alle geschätzten Mindesttrinkmengen zu jeder Zeit unter der tatsächlichen Trinkmenge (Abb. 2).

### **Diskussion**

Die Überprüfung einer behaupteten Trinkmenge ausgehend von einer zu einem bestimmten Zeitpunkt (Blutentnahme) gemessenen Blutalkoholkonzentration und einem angegebenen Trinkbeginn mithilfe der Widmark-Formel und den bekannten Extremwerten für den zwischen Trinkbeginn und Blutentnahmezeitpunkt zu erwartenden Ethanolabbau stellt ein in der Rechtsmedizin etabliertes Vorgehen dar [4]. Neben der Frage nach der Glaubwürdigkeit von Angeklagten oder Zeugen wird dieses Verfahren insbesondere zur rechnerischen Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen eingesetzt.

Die Herangehensweisen zur rechnerischen Überprüfung der Nachtrunkmenge gehen entweder von der BAK oder von der Trinkmenge aus und beruhen beide auf der Widmark-Formel als Berechnungsgrundlage. Um dies zu verdeutlichen, soll für das Fallbeispiel eine Berechnung der maximal durch den Nachtrunk (TB 0:00 Uhr) von 106 g Ethanol um 2:00 Uhr zu erwartende BAK erfolgen: Bei einem minimalen Resorptionsdefizit von 10 ‰ und dem reduzierten Körpergewicht von 56 kg ergibt sich eine maximale BAK von 1,71 ‰ (aufgerundet). Davon ist ein Mindestethanolabbau von 0,1 ‰/h, also in diesem Fall 0,2 ‰ abzuziehen, sodass sich eine maximal zu erwartende BAK von 1,51 ‰ ergibt. Gemessen wurden aber 1,90 ‰. Die maximal zu erwartende BAK beträgt 79,5 ‰ des Messwertes. Zum Vergleich die Resultate des anderen Rechenweges: Die notwendige Mindesttrinkmenge war mit 130 g Ethanol berechnet worden. Die angegebene Nachtrunkmenge entspricht 81,5 ‰. Die Abweichung um 2 Prozentpunkte ist durch die Rundungsfehler zu erklären.

In der vorliegenden Arbeit wurde versucht, die rechnerische Trinkmengenüberprüfung anhand von Trinkversuchen zu validieren. Die Trinkversuche fanden nicht zu diesem Zweck statt, sondern es wurde erst im Nachhinein unter dieser Fragestellung auf die Ergebnisse der Trinkversuche zurückgegriffen. Die Besonderheit der Trinkversuche (zweimal mit Bier und einmal mit Grappa) liegt in der vergleichbaren Trinkzeit (1 h), den zahlreichen Messpunkten und dem langen Beobachtungszeitraum (bis 9 h) nach TB.

Methodisch wurde der Weg gewählt, dass für jeden Probanden der drei Trinkversuche von jeder gemessenen BAK (ab dem TE) aus die zu erwartende Mindest- und maximale Trinkmenge mithilfe der etablierten Formel berechnet und mit der bekannten, tatsächlichen Trinkmenge verglichen wurde. Dabei wurde für jeden Probanden für jeden Messpunkt die Abweichung der minimalen und maximalen Trinkmenge von der realen Trinkmenge in Prozent ermittelt. Für die grafische Auswertung wurden getrennt nach Bier und Grappa die prozentualen Abweichungen aller Probanden für jeden Messpunkt aufgezeigt (Abb. 1). Dargestellt sind die Minima und Maxima aller Abweichungen pro Messzeitpunkt sowohl für die berechnete Minimal- als auch die Maximaltrinkmenge. Von besonderer forensischer Relevanz sind die maximalen Abweichungswerte der berechneten Mindestwerte und die Minimalwerte der Abweichungen der berechneten Maxima. Die erstgenannten Werte sollten immer geringer als die realen Trinkmengen sein (Unterschätzung = negativer Prozentwert) und die zweitgenannten größer als die reale Trinkmenge (Überschätzung = positiver Prozentwert). Andernfalls könnte das im ersten Fall dazu führen,

dass die berechnete Mindesttrinkmenge fälschlich höher liegt als die reale Trinkmenge, und die gutachterliche Aussage dahin geht, dass mehr (nach-)getrunken worden sein müsste, um die gemessene BAK zu erreichen. Im zweiten Fall könnte die resultierende, ggf. falsche gutachterliche Aussage lauten, dass nicht so viel wie angegeben (nach-)getrunken worden sein kann. Aus diesem Grund sind diese beiden Kurven so wichtig.

Für Bier und Grappa lagen zum TE (1 h nach TB) fast alle Werte unter der realen Trinkmenge. Dies lässt sich dadurch erklären, dass der getrunkene Alkohol noch nicht vollständig im Blut erschienen ist, und somit die Berechnung der Trinkmenge von den ersten Messpunkten aus zu niedrige Werte lieferte. Bei den weiteren Messpunkten ab TE (Abb. 1) verlief der Anstieg der Kurven für den Grappa steiler als für das Bier, was aufgrund der schnelleren Diffusion des höher konzentrierten alkoholischen Getränkes und den effektiv kürzeren Trinkzeiten für das geringere Grappa-Trinkvolumen nicht verwundert.

Die Maxima der Abweichungen der berechneten Minimaltrinkmengen verliefen beim Bier bis zum Messzeitpunkt 1,5 h nach TB noch unter der realen Trinkmenge, was der verzögerten Diffusion zuzuschreiben ist. 2 h nach TB war diese Kurve allerdings höher als die Realtrinkmenge, blieb bis zum Messpunkt 4,5 h darüber, erreichte die Realtrinkmenge nach 5 h und verlief erst ab 5,5 h nach TB darunter. Beim Grappa befand sich das Maximum der berechneten Mindesttrinkmengen zum TE (1 h nach TB) noch unter der Realtrinkmenge, überschritt diese bereits 1,5 h nach TB, um nach 2 h wieder abzusinken, jedoch bis 7 h nach TB noch knapp darüber zu liegen. Erst danach verlief diese Kurve unter der realen Trinkmenge weiter.

Somit besteht für Bier ab einem Zeitraum von 2 h bis 5 h nach TB bzw. 1 h bis 4 h nach TE die Gefahr, dass die berechnete Mindesttrinkmenge höher als die reale Trinkmenge ausfällt. Für Grappa muss mit diesem Fehler bereits ab 1,5 h nach TB bzw. 0,5 h nach TE gerechnet werden. Der Zeitraum kann sich ausdehnen bis 7 h nach TB bzw. 6 h nach TE.

In dem Fallbeispiel betrug die berechnete Mindesttrinkmenge 130 g Ethanol, angegeben waren jedoch nur 106 g eines hochprozentigen alkoholischen Getränkes. Die Blutentnahme war 2 h nach dem behaupteten Trinkbeginn und 45 min nach dem angegebenen Trinkende erfolgt. Der Blick auf Abbildung 1 B zeigt, dass verglichen mit dem Grappa-Trinkversuch in diesen Zeiträumen durchaus eine Mindesttrinkmenge berechnet werden kann, die höher als die reale Trinkmenge liegt. Allerdings war die größte beobachtete Abweichung 1,5 h nach dem Trinkbeginn nur etwa 10 % über der Realtrinkmenge. Im Fallbeispiel lag die berechnete minimale Trinkmenge 22,6 % über der angegebenen. Bei der Bewertung des Falls ist aber zu berücksichtigen, dass die „halbe Flasche Schnaps“ nicht exakt gemessenen 0,35 l entsprechen. Bereits eine Trinkmenge von 0,4 l würde einer Ethanolmenge von 121,6 g entsprechen, was dazu führen würde, dass die berechnete minimale nur noch 6,9 % höher liegt als die angegebene Trinkmenge.

Die Minima der Abweichungen der berechneten Maximaltrinkmengen lagen für das Bier erst 2,5 h nach TB bzw. 1,5 h nach TE, dann jedoch durchgehend über der realen Trinkmenge. Vorher befanden sie sich unter der realen Trinkmenge. Beim Grappa war dieser Punkt bereits am Messpunkt 2 h nach TB bzw. 1 h nach TE erreicht. Diese Ergebnisse sind möglicherweise durch die Diffusionsverzögerungen erklärbar, die beim Bier stärker ins Gewicht fallen als beim Grappa. Andererseits wird das Trinkende eine Rolle spielen: Beim Bier wurde überwiegend die Trinkzeit von einer Stunde ausgenutzt, die deutlich geringeren Volumina des Grappa waren – trotz Bemühen der Versuchsleiter um eine gleichmäßige Verteilung – teils vor Ablauf der vorgegebenen Trinkzeit getrunken.

Da die Maxima der Abweichungen der berechneten Minimaltrinkmengen sowohl beim Bier (Abb. 1 A) als auch beim Grappa (Abb. 1 B) in den Verlaufszeiträumen nur wenig (bis 10 %) über den realen Trinkmengen verliefen, wurden verschiedene Korrekturen der Berechnung versucht. Eine Veränderung war, dass zur Ermittlung der Minimaltrinkmenge der Abbau nicht ab dem Trinkbeginn berechnet wurde, sondern erst eine Stunde später, also bei den vorliegenden Versuchen gleichzeitig dem Trinkende. Damit gelang es für das Bier, dass die Maxima der Abweichungen der berechneten Minimaltrinkmengen zu keinem Zeitpunkt über der realen Trinkmenge lagen. Beim Grappa reichte diese Korrektur aber nicht aus, ein derartiges Resultat zu erreichen: Die Maxima der Abweichungen der berechneten Minimaltrinkmengen lagen noch 0,5 h, 1,5 h und 2 h nach TE knapp über den realen Trinkmengen. Danach, also 2,5 h nach TE bzw. 3,5 h nach TB, verlief diese Kurve unter der Realtrinkmenge [7]. Diese Korrektur berücksichtigt einen Zeitraum des geringeren Abbaus, z. B. durch fehlende Sättigung der Alkoholdehydrogenase oder verzögerte Resorption. Für den Zeitraum der Resorption werden dann aber zwei Abschläge einkalkuliert, nämlich neben dem konstanten Alkoholabbau zusätzlich das Resorptionsdefizit. In der Resorptionsphase findet der first-pass-Metabolismus statt, der in dem Resorptionsdefizit enthalten ist; daher ist es in dieser Phase eine mögliche Überschätzung, wenn auch noch zusätzlich ein Abbau in Form von 0,1 ‰/h berücksichtigt wird.

Als alternativer Korrektur-Ansatz erfolgte deshalb die Kalkulation der Mindesttrinkmenge in Form der Berücksichtigung eines minimalen Alkoholabbaus vom Trinkbeginn an, aber ohne ein angenommenes 10 ‰iges Resorptionsdefizit. Nach dieser Korrektur verliefen die Maxima der berechneten Mindesttrinkmengen sowohl für das Bier (Abb. 2 A) als auch den Grappa (Abb. 2 B) bei allen Messpunkten unter der realen Trinkmenge.

Die Überprüfung der vorliegenden Ergebnisse an weiteren Trinkversuchen, insbesondere mit Variationen des Trinkzeitraums (Trinkbeginn bis Trinkende) und der Trinkmenge, ist wünschenswert.

### Schlussfolgerungen

Die vorliegenden Ergebnisse sind auf beide vorgestellten Rechenwege (Trinkmengenberechnung aus Entnahmewert und angegebenem Trinkbeginn – zu erwartende BAK bei angegebener Trinkmenge) anwendbar. Welche Herangehensweise bei der rechnerischen Überprüfung der Nachtrunkangabe gewählt wird, bleibt letztlich der Vorliebe des Gutachters überlassen.

Als erste Schlussfolgerung aus den vorliegenden Ergebnissen kann gezogen werden, dass von Berechnungen der maximalen Trinkmengen bei Abständen zwischen Trinkende und Blutentnahme von weniger als 1,5 h abzuraten ist. Möglicherweise ergibt sich hier eine ganz neue Bedeutung der Doppelblutentnahme: Die 2. BE findet oftmals mehr als 1,5 h nach TE statt. In diesen Fällen kann empfohlen werden, den Messwert der 2. BE für die Trinkmengenüberprüfung zu verwenden. Weiterhin wäre über eine neue Strategie nachzudenken, die erste Blutentnahme weiterhin so früh wie möglich, die zweite jedoch nicht wie bisher eine halbe Stunde nach der ersten, sondern 1,5 Stunden nach dem behaupteten Nachtrunkende anzuberaumen. Dies dürfte aber in der polizeilichen Praxis bei kurzen Abständen zwischen Nachtrunkende und 1. BE und somit notwendigen Wartezeiten zwischen 1. BE und 2. BE von mehr als 30 Minuten als „nicht verhältnismäßig“ eingestuft werden und daher schwer durchsetzbar sein.

Unter der Voraussetzung, dass ein Zeitraum von Trinkende bis Blutentnahme von 1,5 h überschritten ist, kann die Berechnung der Maximaltrinkmenge wie gewohnt, also mit einem Ethanolabbau vom Trinkbeginn an, vorgenommen werden.

Für die Berechnung der Mindesttrinkmenge kann nach den vorliegenden Daten und unabhängig vom Blutentnahmezeitpunkt vorgeschlagen werden, den Ethanolabbau – wie bisher – bereits ab Trinkbeginn zu berücksichtigen, jedoch das 10 %ige Resorptionsdefizit nicht in die Berechnung einzubeziehen.

### Zusammenfassung

Die Trinkmengenüberprüfung gehört bei behauptetem Nachtrunk zu den gängigen Methoden. Berechnet wird, wie viel ab dem Trinkbeginn mindestens und maximal getrunken worden sein müsste bzw. könnte, um die gemessene BAK zu erreichen. Die Frage stellt sich, wie gut diese Trinkmengenberechnungen mit der Realität übereinstimmen. Forensisch relevant ist insbesondere, ob die berechnete Mindesttrinkmenge die reale Trinkmenge überschreitet, oder ob das berechnete Maximum geringer als die reale Trinkmenge sein kann. Deshalb sollte die Berechnungsformel an den Werten von realen Trinkversuchen überprüft werden.

Verwendet wurden die Daten dreier Versuchsreihen, bei denen der gesamte Alkohol innerhalb einer Stunde getrunken wurde und ab dem Trinkende halbstündlich Blutentnahmen bis maximal 8 h nach Trinkende erfolgten. In den ersten beiden Versuchen ( $n = 18$ ,  $n = 16$ ) wurde Bier, im dritten ( $n = 12$ ) Grappa konsumiert. Ausgehend von jedem Messpunkt wurde die minimale und maximale Trinkmenge berechnet und mit der tatsächlich konsumierten Menge verglichen.

Bei den ersten Messungen für Bier und für Grappa lagen noch alle Werte unter der Realtrinkmenge. Beim Bier befand sich das Minimum der berechneten Maximaltrinkmengen erst 1,5 h nach TE über der realen Trinkmenge. Das Maximum der berechneten Minimaltrinkmengen lag 1 h nach TE höher als die reale Trinkmenge, erreichte diese erst nach 4 h, um danach darunter weiter zu verlaufen. Beim Grappa lag das Minimum der berechneten Maximaltrinkmengen 1 h nach TE über der realen Trinkmenge, also im Vergleich zum Bier eine halbe Stunde früher. Das Maximum der berechneten Minimaltrinkmengen verlief in einem Zeitraum von 0,5 h bis 6 h nach dem TE über der realen Trinkmenge. Nach Modifikation der Berechnungsmethode (für die Berechnung der Mindesttrinkmenge keine Berücksichtigung des Resorptionsdefizits) lagen für beide Getränkearten alle geschätzten Mindesttrinkmengen zu jeder Zeit unter der tatsächlichen Trinkmenge.

Als erste Schlussfolgerung aus den vorliegenden Ergebnissen kann gezogen werden, dass von Berechnungen der maximalen Trinkmengen bei Abständen zwischen Trinkende und Blutentnahme von weniger als 1,5 h abzuraten ist. Bei Überschreitung dieses Intervalls kann die Berechnung der Maximaltrinkmenge wie gewohnt, also mit einem Ethanolabbau vom Trinkbeginn an, vorgenommen werden. Für die Berechnung der Mindesttrinkmenge kann vorgeschlagen werden, den Ethanolabbau – wie bisher – bereits ab Trinkbeginn zu berücksichtigen, jedoch das 10 %ige Resorptionsdefizit nicht in die Berechnung einzubeziehen.

### Schlüsselwörter

Trinkmengenüberprüfung – Nachtrunk – Widmark-Formel – reale Trinkmenge – Evaluation

### Summary

It is common practice to verify the declared quantity of alcohol that was consumed whenever an investigated individual claims that his or her elevated BAC is due to “after-drinking.” The procedure involves calculating both the minimum and maximum quantity of alcohol that would have had to be consumed within the relevant period to produce the measured BAC. There is, however, some question as to how well such calculations reflect reality. From a forensic angle, it would be of particular interest to know whether the calculated minimum quantity of consumed alcohol might be greater than the actual quantity of consumed alcohol, or whether the calculated maximum quantity might be less than the actual quantity consumed. The purpose of this study was thus to evaluate the mathematical equation commonly used in these situations on the basis of results obtained from drinking experiments.

Data from three experimental series in which the total quantity of alcohol was consumed within a timeframe of one hour were evaluated. Blood samples were obtained from the volunteers at 0 and 30 minutes after drinking, and every half hour after that up to a maximum of 8 hours after drinking. In the first two series ( $n = 18$ ,  $n = 16$ ),

the volunteers consumed beer; in the third series ( $n = 12$ ), grappa. The minimum and maximum quantity of alcohol were calculated for each sampling time and compared to the actual quantity of alcohol consumed.

At the first sampling times, the calculated quantities of consumed alcohol were still less than the actual quantities consumed for both beer and grappa. For beer, the minimum calculated value for the maximum quantity consumed was only found to be greater than the actual quantity 1.5 hours after drinking. The maximum calculated value for the minimum quantity consumed was greater than the actual quantity at 1 hour after drinking. The calculated value did not correspond to the actual quantity consumed until 4 hours after drinking, and for all subsequent sampling times, the calculated value remained below the actual quantity that was consumed.

In the calculations for grappa, the minimum calculated value for the maximum quantity was still greater than the actual consumed quantity at 1 hour after drinking. This is half an hour sooner than for beer. The calculated maximum value for the minimum quantity of consumed grappa remained above the actual quantity for the time period spanning 0.5 to 6 hours after drinking. After modification of the calculation (the resorption deficit was omitted from the calculations for the minimum quantity consumed), for both beverages, all estimated minimum quantities lay below the actual quantities at all sampling times.

A first conclusion that can be drawn from the presented results is that it is inadvisable to calculate the maximum quantity of consumed alcohol for periods shorter than 1.5 hours between the end of drinking and the time of sampling. For all time periods beyond this interval the calculation of the maximum quantity of consumed alcohol can be performed as usual, that is, by assuming ethanol elimination right from the onset of drinking. Further, in calculating the minimum quantity consumed, we recommend assuming ethanol elimination from the onset of drinking—as hitherto done—but omitting the 10 % resorption deficit from the calculation.

#### Keywords

verification of actual quantity of alcohol consumed – after-drinking – Widmark equation – actual quantity of consumed alcohol – evaluation

#### Literatur

- [1] Dettling A, Vermesse M, Skopp G, Haffner H-T (2014) Treffsicherheit der Berechnung der Tatzeitblutalkoholkonzentration in Nachtrunkkonstellationen. *Rechtsmedizin* 24: 381–386
- [2] Heifer U (1970) Sturztrunk und Alkoholnflutungswirkung – aus einem Grundsatzgutachten. *Blutalkohol* 7: 383–395
- [3] Huckenbeck W, Bonte W *Alkohologie*. S. 501–502. In: Madea B, Brinkmann B (Hrsg.) *Handbuch Gerichtliche Medizin*. Springer, Berlin, Heidelberg, New York
- [4] Penning R (2006) *Rechtsmedizin systematisch*. S. 221–223. 2. Auflage, Uni-Med, Bremen
- [5] Schütz H (1983) *Alkohol im Blut*. S. 55–58. Verlag Chemie, Weinheim
- [6] Verhoff M A, Oehmke S, Schütz H, Weiler G (2005) Ein Beitrag zur Berechnung der Mindest-BAK bei Nachtrunkbehauptung. *Blutalkohol* 42: 85–92
- [7] Verhoff M A, Paulke A, Wunder C, Tönnies S (2015) Trinkmengenüberprüfung mit Hilfe der Widmark-Formel. *Rechtsmedizin* 25: 353
- [8] Wolf M, Wiens N (1982) Zum Verlauf der Blutalkoholkurve im niedrigen Konzentrationsbereich. *Beiträge zur Gerichtlichen Medizin* 40: 63–67

#### Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. Marcel A. Verhoff  
Institut für Rechtsmedizin  
Universitätsklinikum Frankfurt  
Goethe-Universität  
Kennedyallee 104  
60596 Frankfurt am Main  
Email: verhoff@med.uni-frankfurt.de

# Aus der Forschung

*Verkehrspsychologisches Beratungs- und Schulungszentrum e.V., Hamburg<sup>1)</sup>  
Institut für Schulungsmaßnahmen GmbH, Hamburg<sup>2)</sup>  
Institut für Rechtsmedizin, Universitätsmedizin der Johannes Gutenberg Universität, Mainz<sup>3)</sup>*

HANS-GÜNTER KOLLRA<sup>1)</sup>, PAUL BRIELER<sup>1,2)</sup>, THOMAS KAUFMANN<sup>3)</sup>

## Alkohol-Selbsterfahrungsversuche im B.A.D.S.

### Alcohol self-experience drinking tests by the B.A.D.S.

#### Einleitung

In Deutschland wird jedes Jahr eine Vielzahl von Alkohol-Selbsterfahrungsversuchen (im Weiteren als Trinktests bezeichnet) durchgeführt, wesentlich durch die Landessektionen des B.A.D.S. (Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V.). In diesem Rahmen wird es insbesondere Juristen, Mitarbeitern der öffentlichen Verwaltung, Polizeibeamten und anderen interessierten Personen ermöglicht, sich unter kontrollierten Bedingungen mit der Thematik Trinkmenge – Alkoholwirkung – Alkoholverträglichkeit „am eigenen Leibe“ auseinanderzusetzen. Auch aus solchen Selbsterfahrungsversuchen, die ganz grundsätzlich eine andere Intention verfolgen als wissenschaftliche Alkoholbelastungsexperimente zur Klärung von Forschungsfragen, könnten sich wissenschaftlich verwertbare Erkenntnisse ableiten lassen. Voraussetzung dafür wäre u. a. eine Vergleichbarkeit der in den Landessektionen durchgeführten Trinktests zumindest in Teilaspekten, um damit im Rahmen wissenschaftlicher Fragestellungen eine breitere Datenbasis zu schaffen, die geeignet ist, Ergebnisse empirisch zu belegen. Dafür sollte zunächst einmal u. a. der Status quo in den Landessektionen des B.A.D.S. erhoben werden, wozu zwei Fragebögen konzipiert und an die verschiedenen Landessektionen verteilt wurden.

In einem ersten, grundlegenden Fragebogen wurde jede Landessektion gefragt, wie viele dieser Tests im Jahr 2012 und für welche Zielgruppen durchgeführt wurden und ob Trinktests auch in Zukunft durchgeführt werden sollen; außerdem wurde gefragt, ob es Vorgaben zur Durchführung der Trinktests gab.

In einem zweiten, detaillierteren Fragebogen wurden die Durchführenden in den Landessektionen über verschiedene Aspekte der Trinktests befragt wie Ablaufschema – Vorbereitungen – Veranstaltungsorte – Beschränkung der Alkoholisierung – einführender Vortrag – Dauer der kontrollierten Alkoholaufnahme – Art der Getränke – Art der Protokollierung – Verköstigung – Art und Durchführung von Testungen – Hilfsmittel und Informationsmaterialien – unverzichtbare ‚Basics‘. Insgesamt antworteten 31 Durchführende (im Folgenden als Fälle bezeichnet).

#### Ergebnisse

In 19 (von insgesamt 21) Landessektionen – aus zwei Landessektionen gab es keine Rückmeldung – wurden im Jahr 2012 Trinktests im Namen des B.A.D.S. durchgeführt und sollen auch in Zukunft durchgeführt werden.



2012 wurden insgesamt 273 Alkohol-Selbsterfahrungsversuche durchgeführt (Mittelwert 14 Veranstaltungen pro Landesektion, Range 2–55). Beteiligt waren 6.405 Personen (Mittelwert 24 Personen, Range 2–60).

Die größte Zielgruppe der Trinktests waren Rechtsreferendare mit insgesamt 182 Trinktests und insgesamt 3.861 Teilnehmern, gefolgt von den Richtern, Staatsanwälten und Mitarbeitern von Gerichten mit insgesamt 38 Trinktests und insgesamt 1.190 Teilnehmern (vgl. Tab. 1).

Zielgruppe	Anzahl Trinktests	Anzahl Teilnehmer	Teilnehmerzahl pro Trinktest (MW)
Rechtsreferendare	182	3861	21,2
Richter, Staatsanwälte und Mitarbeiter/Richterverein	38	1190	31,3
Anwaltsverein/Anwaltskammern	2	51	25,5
Service-Clubs	8	250	31,3
Presse/Journalisten	2	21	10,5
Bundeswehr/Polizei	8	221	27,6
Studenten	19	396	20,8
Verwaltungsschüler/-mitarbeiter/Rechtspflegeanwärter	5	160	32
Bürger	4	100	25
Präventionsverein	1	60	60
Elternkreis	1	40	40
Fahrerlaubnisbehörden	1	20	20
Universität/wiss. Mitarbeiter	1	20	20
Peer-Projekt in Fahrschule	1	15	15
Gesamt	273	6405	23,5

Tab. 1: Alkohol-Selbsterfahrungsversuche des B.A.D.S. im Jahr 2012 – Zielgruppen und Teilnehmer.

### **Festes Ablaufschema der Trinktests**

Den Trinktests lag in den einzelnen Landesektionen jeweils ein mehr oder weniger festes Ablaufschema zu Grunde.

### **Vorabinformationen**

Teilnehmer wurden in 29 von 31 Fällen (= 93,5 %) vorab zum Ablauf des Trinktests informiert, davon schriftlich in 4 Fällen (= 12,9 %), mündlich durch den Veranstalter in 13 Fällen (= 41,9 %), und in 27 Fällen durch den Durchführenden der Trinktests (= 87,1 %).

### **Veranstaltungsorte**

Die Veranstaltungen fanden in Gaststätten (öfter in einem extra Raum), Kantinen oder Mensen in Gerichten, Justizzentren, Räumen der Staatsanwaltschaft, Instituten für Rechtsmedizin, Referendarhäusern, Seminarräumen, aber auch in privaten Räumen statt.

### **Vorgaben bezüglich der Ziel-Alkoholisierung**

Meistens wurde eine Empfehlung einer Zielalkoholisierung gegeben (in 28 Fällen = 90,3 %), häufig 0,8 ‰ (in 10 Fällen = 32,2 %) oder „nicht viel mehr als 0,8 ‰“ oder



„unter 1,0 ‰“ (in 2 Fällen) oder 1,0 (4 Fälle), 1,1 (in 3 Fällen) oder 1,2 ‰ (in 1 Fall), ferner wurde öfter ein Bereich angegeben: 0,5–1,1 ‰ (in 2 Fällen), 0,5–1,8 ‰ (in 1 Fall), 0,3–1,1 ‰ (in 1 Fall), drei Landessektionen empfahlen sogar nur 0,5 ‰ bzw. 0,3/0,5 ‰, eine weitere Landessektion empfahl, „nicht zu viel“ zu trinken, nur 3 Landessektionen (= 9,7 %) hatten keine Empfehlung für eine Zielalkoholisierung.

Zielalkoholisierung	Häufigkeit	Prozent
<b>%-Bereiche</b>		
0,3-0,5	1	3,2
nicht viel mehr als 0,8, unter 1,0	2	6,5
0,5-1,1	2	6,5
0,5-1,8	1	3,2
nicht zu viel	1	3,2
<b>Feste Zielwerte in ‰</b>		
0,5	2	6,5
0,8	10	32,3
1,0	4	12,9
1,1	3	9,7
1,2	1	3,2
Keine Empfehlung	3	9,7
Gesamt	31	100

Tab. 2: Alkohol-Selbsterfahrungsversuche des B.A.D.S. im Jahr 2012 – Angaben zur Zielalkoholisierung.

### Vorträge

Fast immer wurde ein einführender Vortrag gehalten, nur in einer Landessektion nicht bei jedem Trinkversuch. Länge des Vortrags: Minimum 15–20 min (in 11 Fällen = 36,7 %), Maximum 5 mal 45 min +90 min sowie 2 mal 120 min (vormittags 1 Vortrag von 120 min über Rechtsprobleme bei Fahren unter Alkoholeinfluss, nachmittags vor dem Trinktest 1 weiterer Vortrag über medizinisch-naturwissenschaftliche Grundlagen von Verkehrsdelikten), öfter 30–45 Min (in 11 Fällen = 36,7 %) und 60–90 min (in 6 Fällen = 20,0 %).

Vortragslänge (in min)	Häufigkeit	Prozent
15-20	11	36,7
30-45	11	36,7
60-90	6	20,0
> 90	2	6,7
Gesamt	30	100

Tab. 3: Alkohol-Selbsterfahrungsversuche des B.A.D.S. im Jahr 2012 – Vortragslänge.

Inhaltlich wurden – bis auf das Thema „Medikamente im Straßenverkehr“ (13 Nennungen = 41,9 %) – die im Fragebogen genannten Themen (Alkoholphysiologie – Alkoholwirkung – rechtlicher Kontext – Atemalkohol vs. Blutalkohol – Nachtrunkproblematik

– Drogen und Medikamente im Straßenverkehr) fast immer behandelt, am häufigsten die Themen „Dosisabhängige Alkoholwirkung“ und „Rechtlicher Kontext“ (28 mal = 90,3 %). Als weitere Themen wurden genannt: Vorstellung der Arbeit des B.A.D.S., Folgen von Trunkenheits- und Drogenfahrten (Zahl der Unfälle, Toten und Verletzten), Folgekosten durch Alkohol- und Drogenmissbrauch, Kostenträger, Problematik junger Fahrer, Legal Highs, Fallzahlen, spezielle Rechtsprobleme (z. B. Richtervorbehalt), Reaktionsverzögerungen durch Alkohol und weitere auf den konkreten Teilnehmerkreis bezogene Inhalte.

Alkoholkonsum während des Vortrags: In 12 Fällen (= 38,7 %) konnte schon während des Vortrags mit dem Alkoholkonsum begonnen werden.

### Dauer der Alkoholaufnahme

Das Minimum betrug 30 min (1 mal angegeben), das Maximum 240 min (8 mal angegeben = 25,8 %), ebenfalls in 8 Fällen 120 min = 25,8 %, in 5 Fällen 180 min = 16,1 %, in 3 Fällen 150 min = 9,7 %, in 2 Fällen 210 min = 6,5 %. Gelegentlich wurden auch nur Bereiche angegeben, so 2 mal 60-120 min und 1 mal der Bereich von 90-120 min.

Dauer der Alkoholaufnahme (in min)	Häufigkeit	Prozent
30	1	3,2
90	1	3,2
120	8	25,8
150	3	9,7
180	5	16,1
210	2	6,5
240	8	25,8
<b>Bereiche in Minuten</b>		
60-120	2	6,5
90-120	1	3,2
Gesamt	31	100

Tab. 4: Alkohol-Selbsterfahrungsversuche des B.A.D.S. im Jahr 2012 – Dauer der Alkoholaufnahme.

### Art der Getränke

In allen Trinktests wurde Bier angeboten, fast immer Wein, selten Spirituosen (in 10 Fällen = 34,5 %), nur in einem Fall Sekt. Gelegentlich (so in Schleswig-Holstein) kauften die Teilnehmer die von ihnen präferierten Getränke selbst und brachten diese zum Trinktest mit.

### Darbietung der Getränke

In 14 von 30 Fällen (= 46,7 %) nahmen sich die Teilnehmer die Getränke selbst oder brachten sie sich selber mit, 15 mal wurden sie bedient (= 50,0 %), in einem Fall wurden beide Vorgehensweisen praktiziert (= 3,3 %).

### Dokumentation

Fast immer wurde der Verlauf der Alkoholaufnahme dokumentiert (in 28 von 31 Fragebögen = 90 %), 2 mal nicht, 1 mal nicht immer. In der Regel erfolgte die Dokumentation

durch die Teilnehmer selbst, nur in 3 Fällen durch die Veranstalter, den Referenten oder den Versuchsleiter mit Mitarbeitern. Es wurde davon ausgegangen, dass die Aufzeichnungen der Teilnehmer richtig waren, da diese selbst daran interessiert waren, den für ihre Person spezifischen Zusammenhang von Trinkmenge, Trinkzeit und erreichter AAK/BAK zu erfahren.

Dokumentationsbögen: In 20 von 29 Fällen wurden spezielle Dokumentationsbögen ausgegeben, wobei diese zwischen den Landessektionen differierten.

### **Zusätzliches Personal**

In 13 Fällen (= 41,9 %) wurde weiteres Personal eingesetzt, nur gelegentlich in 3 Fällen (= 9,7 %), sonst aber nicht (15 Fälle von 31 = 48,4 %). Es wurden meistens 1 bis 2 Personen zusätzlich eingesetzt, in einigen Fällen auch 3 oder 4 Personen.

### **Essen während des Trinktests**

In 30 von 31 Fällen bestand die Möglichkeit, vor oder während des Trinktests etwas zu essen. Häufig gab es belegte Brote oder Brötchen (9 mal genannt = 29,0 %), häufiger mussten die Teilnehmer selbst die Speisen mitbringen bzw. diese bezahlen, es wurde dann auf die Speisekarte verwiesen. Neben den belegten Broten oder Brötchen wurden – sicherlich regionalen Präferenzen folgend – Brezeln oder salziges Knabbergebäck gereicht, auch Suppen (Gulaschsuppe), Pizza durch einen Pizza-Dienst, kalte Platten, Salate, Kartoffelsalat mit Würstchen, Schnitzel mit Beilagen, Pfannkuchen, Salate, Schmalzbrote, warmes Abendessen, Leberkäse, Braten, gelegentlich brachten die Teilnehmer selbst etwas mit, so z. B. mitgebrachtes Grillgut oder einfache Speisen.

### **BAK- bzw. AAK-Messungen und Tests**

Durchweg gab es AAK-Messungen, in 13 Fragebögen (= 41,9 %) wurde angegeben, das darüber hinaus auch Blutentnahmen zur BAK-Bestimmung angeboten wurden.

In 17 Fällen wurde die Durchführung von Leistungstests angegeben (= 54,8 %); als Leistungstests wurden Konzentrationstests, Tests mit Reaktionsgeräten, Tragen von Rauschbrillen, Fahrten am Fahrsimulator durchgeführt.

### **Einsatz von Hilfsmitteln**

In 21 Fällen wurden Hilfsmittel eingesetzt, in 11 Fällen wurde der Einsatz von Power-Point angegeben, in 5 Fällen der Einsatz von Overhead-Folien, und in 7 Fällen wurden Handzettel verteilt.

### **Informationsmaterial**

In den meisten Veranstaltungen (83,9 %) wurde Info-Material mitgegeben, fast immer wurde auf das Info-Material vom B.A.D.S. zurückgegriffen; anderes Info-Material (eigene Zusammenstellung und Infomaterial aus einem rechtsmedizinischen Institut) wurde nur 2 mal genannt (= 6,5 %).

### **Unverzichtbare Elemente eines Trinktests**

Zu dieser offenen Frage wurden folgende Antworten gegeben:

– Teilnehmer sollten den Moment erfahren, an dem die Rauschwirkung einsetzt und die Fahrfähigkeit eingeschränkt ist; außerdem sollten sie lernen, welche Trinkmengen zu einer

bestimmten AAK/BAK führen (Vorausberechnung und späterer Vergleich der AAK/BAK-Werte). Die Teilnehmer sollten merken, dass schon bei geringen AAK/BAK-Werten Rauschwirkungen und Leistungseinbußen auftreten.

- Neben der AAK sollte auch die BAK gemessen werden.
- Als wichtig wurde auch eine genaue Überwachung des Alkoholkonsums angesehen. Empfohlen wurde eine Ziel-AAK. Alkohol sollte nur in Maßen getrunken werden. Es müsste darauf geachtet werden, dass nicht zu hohe Alkoholwerte erreicht werden bzw. dass keine Ausfallerscheinungen durch den Alkohol auftreten, notfalls müsste bei einer zu hohen Zwischen-AAK ein „Trinkstopp“ ausgesprochen werden.
- Zu den Getränken: Einige Befragte sprachen sich gegen das Anbieten von Spirituosen beim Trinktest aus.
- Die Gruppen sollten nicht größer sein als 15 Personen und möglichst homogen, für ein gutes Gruppenklima sollte gesorgt werden, wünschenswert wäre beim Vortrag ein sorgfältiges Eingehen auf den Zuhörerkreis.
- Wichtig sei ein einführender Vortrag (möglichst durch einen erfahrenen Mediziner oder Toxikologen), gute fachliche Information, während des Vortrags sollte kein Alkohol getrunken werden.
- Wichtig seien auch Speisen, evtl. in Form einer gemeinsamen Mahlzeit vor dem Trinktest.
- Der zeitliche Rahmen sollte 4 Stunden nicht überschreiten.
- Wichtig seien Leistungstests.
- Trinktests seien für junge Juristen unverzichtbar, aber auch für Führerscheinbewerber und Schüler zu empfehlen.

### **Diskussion/Ausblick**

Die große Zahl der Trinktests mit diversen Zielgruppen zeigt das Engagement in den Landessektionen, die satzungsgemäßen Ziele des B.A.D.S. auch durch so aufwendige Veranstaltungen wie Alkohol-Selbsterfahrungsversuche umzusetzen. Die unterschiedlichen Durchführungsmodalitäten entspringen wohl dem Bemühen, den Zielgruppen qualitativ hochwertige Angebote zu machen. Dadurch ist es aber aus wissenschaftlicher Perspektive schwierig, Ergebnisse zusammengeführt auszuwerten. Durch eine Standardisierung einzelner Parameter wäre es unschwer möglich, die Vergleichbarkeit zu erhöhen. Durch eine Standardisierung von Teilaspekten könnte eine Vergleichbarkeit geschaffen werden.

Aus den Diskussionen ergaben sich weitere Hinweise für eine Verbesserung der Trinktests: Zielführend könnte ein vom B.A.D.S. autorisierter Basisvortrag sein, der von den Referenten zielgruppenorientiert genutzt und evtl. ergänzt werden kann. Es sollte immer ein Dokumentationsbogen ausgegeben werden, wobei auch hier eine Verständigung über die notwendigen Angaben sowie die Gestaltung erreicht werden sollte. Und mehr Austausch zwischen den Durchführenden in den Landessektionen könnte zu einer praktikablen und anschaulichen Demonstration der Leistungsveränderungen unter Alkoholeinfluss führen.

Die Autoren sehen in der Durchführung solcher Alkoholselbsterfahrungsversuche ein großes Potential, prospektiv interessante Fragestellungen wissenschaftlich zu bearbeiten. Insbesondere psychologische bzw. verkehrspsychologische Aspekte, wie z.B. die Delin-

quenzbereitschaft, sollten mit einer für den einzelnen Versuchsleiter vertretbaren Teilstandardisierung wissenschaftlich zu überprüfen sein.

Eine generelle Standardisierung der Trinktests erscheint weder notwendig noch sinnvoll, da eine Standardisierung von Teilaspekten insbesondere von der zu überprüfenden Fragestellung abhängt.

Welchen Umfang eine solche Standardisierung haben könnte, soll an einen Beispiel erläutert werden.

Eine mögliche Fragestellung: Beeinflusst der Konsum von Alkohol die Delinquenzbereitschaft?

Standardisierungsmaßnahmen:

1. Vor dem Test: Atemalkoholüberprüfung.
2. Fragebogen 1 mit Aussagen zu Einstellungen und Verhalten ausfüllen (nüchtern).  
Selbstauskunft Trinkverhalten, Selbsteinschätzung der persönlichen Alkoholgewöhnung/-toleranz.
3. Trinktest, wie er üblicherweise durchgeführt wird, mit Dokumentation der Trinkmenge mit Vol.-%-Angabe, Dauer des Alkoholkonsums, festgestellte AAK im Verlauf.
4. AAK-Messung, Blutentnahme mit BAK-Bestimmung.
5. Fragebogen 2 mit z. T. den gleichen Fragen zu Einstellungen und Verhalten wie in Fragebogen 1 sowie zur Befindlichkeit (auszufüllen unmittelbar nach der Blutentnahme).

Für andere Fragestellungen kann eine gründlichere Erfassung des Trinkverhaltens und der Alkoholgewöhnung nötig sein, möglicherweise durch den ‚AUDIT‘-Fragebogen, ein Trinktagebuch oder eine App zum Trinkverhalten.

Mit einer solchen Erweiterung der Alkohol-Selbsterfahrungsversuche ließen sich mit geringem Aufwand psychologische und verkehrspsychologische Fragestellungen bei einer Vielzahl von Personen untersuchen. Die Beteiligung als Versuchsperson für externe Forschungsvorhaben muss selbstverständlich auf freiwilliger Basis geschehen. Die Beachtung datenschutzrechtlicher Belange ist zu gewährleisten.

Zu überlegen wäre auch eine Bewertung der Veranstaltung durch die Teilnehmer im Nachhinein (Ausgabe von Bewertungsbögen mit der Bitte um Rücksendung). Die Rückmeldungen könnten zur Optimierung der Versuche beitragen, gleichzeitig könnte der Zustand der Teilnehmer am nächsten Tag (Hang over) erfasst und ausgewertet werden. Ein Bericht mit den Auswertungsergebnissen sollte den Teilnehmern im Nachgang zur Verfügung gestellt werden (vgl. PUSCHEL et al. 2015), auf diesem Weg könnten auch weitere fachliche Informationen mitgeteilt werden.

## Zusammenfassung

Der Beitrag liefert eine Bestandsaufnahme der Alkohol-Selbsterfahrungsversuche (Trinktests) der Landesaktionen des B.A.D.S am Beispiel des Jahres 2012. Mit 2 Fragebögen wurde die Zahl der Trinktests erfragt, außerdem etliche Aspekte der Durchführungspraxis: Ablaufschema – Vorabinformationen – Veranstaltungsorte – Beschränkung der Alkoholisierung – einführender Vortrag – Dauer der Alkoholaufnahme – Art der Getränke – Protokollierung – Verköstigung – Testungen – unverzichtbare Basics.

Es wird vorgeschlagen, einzelne Parameter zu standardisieren, um die Vergleichbarkeit der Testergebnisse zu erhöhen. Dann wäre es auch möglich, diese Selbsterfahrungs-Trinktests mit psychologischen bzw. verkehrspsychologischen Fragestellungen zu erweitern. Auf diese Weise ließen sich solche Fragestellungen mit geringem Aufwand bei einer Vielzahl von Personen wissenschaftlich überprüfen.

**Schlüsselwörter**

Alkohol-Selbsterfahrungsversuche – Testdurchführung – B.A.D.S.

**Summary**

This paper delivers a stocktaking of alcohol self-experience experiments organized by the departments of the B.A.D.S. Two questionnaires inquired the number of the drinking experiments in 2012 and further several aspects of the test execution: the pattern of the test procedure – advance information – the places of the events – limitation of inebriation – introductory lecture – duration of the alcohol drinking – kinds of beverages – logging – feeding – testing – indispensable basics.

The authors suggest that some parameters should be standardized in order to enhance the comparability of the test results. In this case the self-experience experiments could be extended by psychological or traffic-psychological questions. Thus a lot of persons could be tested without great effort.

**Keywords**

alcohol-self-experience experiments – drinking test execution – B.A.D.S.

**Literatur**

B.A.D.S., Pressemitteilung „40 Jahre Selbsterfahrungs-Trinkversuch beim B.A.D.S.“ vom 3. März 2016  
Püschel, K., Focken, M. & Zwerger, D. (2015) „Wissenschaftlicher“ Trinktest in der Richterakademie. *Blutalkohol* (52), 388-392

**Hinweis des Vorstands des B.A.D.S.**

Der B.A.D.S. fördert satzungsgemäß zur Erreichung seiner Ziele die Forschung. Die Landessektionen haben grundsätzlich ihre Unterstützung von Wissenschaftlern im Rahmen ihrer Möglichkeiten zugesagt. Interessenten wenden sich bitte mit einer Forschungsskizze an den Vorstand des B.A.D.S.

**Anschrift für die Verfasser**

Dr. Thomas Kaufmann  
Universitätsmedizin Mainz  
Institut für Rechtsmedizin  
Am Pulverturm 3  
55313 Mainz  
Email: kaufmann@uni-mainz.de

---

# Zur Information

---

## 95. Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin vom 30. August bis 3. September 2016 in Heidelberg

### – Kurzbericht –

Dieses Jahr lud Frau Prof. Dr. med. univ. K. YEN zur 95. Jahrestagung in das romantische Heidelberg ein. Mit dem Kongressthema „Rechtsmedizin 2030“ sollten die künftige Entwicklung des Fachgebietes in den Fokus gerückt und Ideen entwickelt werden, sich Herausforderungen der Zukunft zu stellen. Kernthemen waren die alternde Gesellschaft, neue Anforderungen und Entwicklungen bezüglich der Mobilität, die Qualität medizinischer Dienstleistungen und Entwicklungen des Patientenrechts, des Minderjährigenrechts und der Sachverständigentätigkeit. Die Eröffnungssitzung fand in der restaurierten Aula der Neuen Universität im Herzen der Altstadt statt; der Begrüßung folgte eine Podiumsdiskussion mit Vertretern von Verwaltung und Politik zu Rahmenbedingungen und Chancen der Rechtsmedizin. Unmittelbar danach schloss sich das wissenschaftliche Programm mit einer beeindruckenden Anzahl an 98 Vorträgen und 100 Postern an, anders als in den Jahren zuvor wurden die Poster in sogenannten *2 minutes power pitch* Präsentationen vorgestellt und standen über 2 ePoster-Terminals während des gesamten Kongresses zur Verfügung. Wie in den vergangenen Jahren fanden vor der Tagungseröffnung verschiedene Workshops statt, die sich folgenden Themen widmeten: virtuelle Histologie, Sachverständigentätigkeit vor Gericht, 3D-Dokumentation und Fotografie sowie *do's and don'ts* guter Forschung. Die Weiterbildungsveranstaltung „Basics der forensischen Toxikologie“ vermittelte wesentliche Grundlagen der Analytik für angehende Fachärzte der Rechtsmedizin. Ein besonderer Höhepunkt war der Festabend auf dem Heidelberger Schloss mit dem Auftritt des Wiener Cello Ensembles 5+1, das mit hohem künstlerischen Anspruch bedeutende Werke der Musikgeschichte überraschend neu interpretierte.

Nachfolgend sollen nur die Vorträge und Poster kurz erörtert werden, die für die Leser dieser Zeitschrift von besonderem Interesse sein dürften. Die Abstracts aller Beiträge können in der Zeitschrift Rechtsmedizin Band 26, Heft 4, 2016, auf den Seiten 341 bis 406 nachgelesen werden.

Ungewöhnliche Vergiftungsfälle stellen nach wie vor eine Herausforderung dar. BRIELLMANN et al. berichteten über eine Vergiftung mit Ocfentanil, das strukturell mit Fentanyl verwandt, jedoch deutlich potenter als dieses ist, und BLÜMKE-ANBAU et al. über einen mutmaßlichen Tod durch Furanylfentanyl, zu dessen Wirksamkeit Studien bisher fehlen. SCHMITT et al. präsentierten eine letal verlaufene Vergiftung mit einem propanolhaltigen Lösemittel mit dem Hinweis, den Zugang zu Desinfektionsmitteln bei besonders gefährdeten Patientengruppen zu beschränken. MERCER-CHALMERS-BENDER et al. konnten einen Tod nach üblicher Tankreinigung als letal verlaufene Toluolintoxikation bei vorgeschädigtem Herzen erklären. Einen weiteren, tödlich verlaufenen Arbeitsunfall durch Lösemittel stellten SCHULZ et al. vor. Durch Darstellung der Schäden im Magen, in der linken

Brustwand und an Teilen der Leber mit postmortaler Computertomografie und Magnetresonanz konnten BERGER et al. die Informationen zum Ausmaß einer Intoxikation mit Ameisensäure erweitern. Intoxikationen mit Methamphetamin bei einem Neugeborenen sowie mit Prothipendyl, vorgestellt von ENGEL et al. bzw. HEB et al., waren Anlass, auf fehlende Referenzkonzentrationen bei Vergiftungen als mutmaßlicher Todesursache und auf eine Publikation auch von Einzelfällen hinzuweisen. Drei Präsentationen befassten sich mit Vergiftungen durch Eibennadeln, wobei nach HOHNER et al. in einem Fall nach 10-stündiger Überlebenszeit und Dialyse ein Nachweis von Taxoiden und Taxinen mittels LC-MS/MS noch erfolgreich durchgeführt werden konnte. Auch in fäulnisverändertem Material ist nach KRÖLL et al. eine Untersuchung auf Eiben spezifische Phytotoxine durchaus erfolgversprechend. In einem sehr selten vorkommenden Fall einer Vergiftung mit Rosenlorbeer (*Nerium oleander* L.) gelang es SIKUTA et al. nach Extraktion von Inhaltsstoffen aus dem Pflanzenmaterial einige dieser Substanzen in Proben von Gehirn, Leber und Nieren nachzuweisen. Wie bei den Vergiftungen mit Eibe gaben Blattreste im Darmtrakt einen ersten Hinweis auf eine Vergiftung durch Pflanzen.

Die seit mehreren Jahren stetig steigende Anzahl neuer psychoaktiver Substanzen auf dem Markt stellt die forensisch-toxikologischen Labore vor immer neue Herausforderungen. Synthetische Cannabinoidrezeptoragonisten und Stimulanzien treten immer noch am häufigsten auf, gefolgt von Halluzinogenen, Dissoziativa, Benzodiazepinderivaten und Opioiden. Es erstaunte daher nicht, dass sich mehrere Beiträge mit diesem brisanten Thema befassten. FELS et al. entwickelten ein komplexes, kombiniertes Screeningverfahren mittels LC-QTOF-MS und LC-MS/MS für den Nachweis synthetischer Cannabinoide in Serum-, Urin- und Haarproben mit der Option einer ständigen Aktualisierung. NEUKAMM et al. untersuchten die Prävalenz verschiedener, synthetischer Cannabinoide in Haarproben; wie bei allen gerauchten Drogen ist bei der Interpretation eine Exposition durch Seitenstromrauch sowie eine Einlagerung durch bloßen Umgang mit den Produkten zu berücksichtigen. HEB et al. präsentierten Daten zu Rezeptoraffinitäten und Aktivitätspotentialen für zahlreiche, synthetische Cannabinoide. Da inzwischen auch Todesfälle nach Konsum von Cannabinoidrezeptoragonisten publiziert werden, haben sich SCHÄFER et al. mit der Verteilung und Verstoffwechslung von JWH-210, RCS-4 und Tetrahydrocannabinol im Schweinemodell beschäftigt. Gehirn, Fett- und Muskelgewebe stellten sich als geeignete, alternative Matrices zum Nachweis der untersuchten Cannabinoide heraus; die Metabolisierung im Schwein stimmte weitgehend mit den Ergebnissen nach Inkubation mit humanen Hepatozyten überein. SKOWRONEK et al. untersuchten Suizide im Zusammenhang mit einem Konsum neuer psychoaktiver Substanzen. ROCHHOLZ & GERLING konnten in einem Todesfall AB-CHMINACA, das etwa 16 Mal potenter als Tetrahydrocannabinol ist, nachweisen und damit, als Ausschlussdiagnose, eine Intoxikation als Todesursache herausfinden. Zunächst war makroskopisch eine Herzmuskelentzündung vermutet worden, die sich histologisch jedoch nicht verifizieren ließ. BABEL et al. konnten anhand ihres Sektionsgutes aufzeigen, dass synthetischen Cannabinoiden eine erhebliche Bedeutung bei Drogentodesfällen zukommt. PIEPRZYCA et al. stellten 17 Todesfälle in Zusammenhang mit dem synthetischen Cathinon alpha-PVP vor.

Aber auch „alte“ Substanzen sind immer wieder Anlass zu neuen Untersuchungen. SIDLO et al. fanden bei einer Auswertung von 259 Todesfällen heraus, dass ein hoher Anteil auf eine suizidale Einnahme von Psychopharmaka zurückzuführen war. Blutkonzentrationen an Levamisol, einem typischen Verschnittmittel illegaler Cocainzubereitungen, können



nach DZIADOSZ et al. für forensische Fragestellungen durchaus relevant sein. HEINL et al. bestimmten, in welchem Ausmaß Tetrahydrocannabinolsäure, die Vorläufersubstanz von Tetrahydrocannabinol, bei der Aufarbeitung von Haaren unter alkalischen Bedingungen und Wärme zu Tetrahydrocannabinol decarboxyliert; untersucht wurden gespikete Proben. HEB & MADEA untersuchten die Penetration einer hanfhaltigen Salbe durch die Haut, die bei einem Kraftfahrer zu verfahrensrelevanten Cannabinoidkonzentrationen geführt haben soll; auch nach mehrfachem, großflächigem Auftragen konnten weder im Blut noch im Urin der Probanden Cannabinoide identifiziert werden. Die Nachweisdauer nach einer Einnahme oder Beibringung von  $\gamma$ -Hydroxybutyrat (GHB) ist aufgrund seiner kurzen Eliminationshalbwertszeit von ca. 20 bis 60 Minuten sehr gering. MEHLING et al. untersuchten in diesem Zusammenhang einen möglichen Einfluss von GHB auf die Genexpression von *ALDH5A1*, *AKR7A2*, *EREG* und *PEA15*. Zudem prüfte die Arbeitsgruppe anhand authentischer Plasma- und Urinproben, ob GHB-glucuronid oder -sulfat ein längeres Nachweisfenster im Vergleich zu GHB ermöglichen. ANDRESEN-STREICHERT et al. wiesen GHB in Haaren abhängiger Patienten nach; ihre Ergebnisse zeigen, dass eine erhebliche GHB-Aufnahme über eine Haaranalyse von endogenen Werten differenziert werden kann; der Nachweis eines sporadischen bzw. eines einmaligen Konsums in Haaren bedarf jedoch weiterer Untersuchungen.

THIERAUF-EMBERGER et al. befassten sich mit dem Konsum berauschender Mittel bei Inhaftierten und fanden heraus, dass Kontrollmaßnahmen die Verfügbarkeit gängiger Drogen nicht umfassend verhindern können; tendenziell weiche man auf Substanzen aus, die mit einfachen Tests nicht erfasst werden können. Die erfolgreiche Herstellung von Alkoholika in Justizvollzugsanstalten sowie deren Alkohol- und Begleitstoffgehalt waren Inhalt der Präsentation von KLÜCKMANN et al. Alkohol, ein immer wiederkehrendes Thema, war auch Gegenstand der folgenden Beiträge. TESKE et al. stellten eine validierte Mikromethode zur gaschromatographischen Bestimmung der Blutalkoholkonzentration vor, die lediglich 20 Mikroliter Serum pro Bestimmung erfordert. BLÜMKE-ANBAU et al. untersuchten Kuchen mit nicht deklariertem Alkoholzusatz auf ihren Ethanolgehalt. Der Vortrag von WUNDER et al. befasste sich mit der Pharmakokinetik von Ethanol ohne bzw. nach Einnahme des Ernüchterungsmittels „Eezup“. Die Einnahme dieses Mittels beeinflusste weder die Absorption noch den Konzentration-Zeit-Verlauf von Ethanol im Blut. BOLL et al. trug über den erfolgreichen Nachweis von Phosphatidylethanol in 20 Jahre alten, bei -196 °C gelagerten Proben der EPIC-Studie (European Prospective Investigation into Cancer and Nutrition, europäische Kohortenstudie) vor. Die Bestimmung von Phosphatidylethanol ließ nach ANDRESEN-STREICHERT et al. bei Transplantationspatienten häufiger den Nachweis eines Alkoholkonsums zu als die Bestimmung von Ethanol, CDT oder von Ethylglucuronid im Urin. Die Veränderung des Ethylglucuronidgehaltes in Haaren nach verschiedenen Tönungen, Permanentfarbe und Blondierung war Gegenstand der Präsentation von WITT et al. Diese Arbeitsgruppe konnte zeigen, dass bereits eine einmalige Anwendung haarkosmetischer Präparate, die Wasserstoffperoxid enthalten, die Konzentration an Ethylglucuronid im Haar auf ca. 12% des ursprünglichen Gehaltes reduziert.

Dass geeignete Derivatisierungen hilfreich sein können, zeigte einmal der Beitrag von RENTSCH et al. am Beispiel des gaschromatographischen Cyanidnachweises sowie von MAAS et al. am Beispiel der Bestimmung von Propofol mittels LC-MS/MS. Nach TETIUUV et al. eignet sich Knochenmark bei Fehlen einer Blutprobe nicht optimal für die Bestimmung des Kohlenmonoxidhämoglobinsgehaltes, während ein Cerumenabstrich nach

MEIER et al. mit Ausnahme von Cannabis als alternative Matrix für einen Drogenkonsum eingesetzt werden kann und über das Zeitfenster von Urin hinausreicht. KUBO et al. erörtern die Bedeutung von Ketonkörpern im Blut verstorbener Personen.

Insgesamt umfasste das wissenschaftliche Programm das gesamte Spektrum der Rechtsmedizin mit Beiträgen zur Tätigkeit des Rechtsmediziners am Leichenfundort, Entomologie, postmortalen Pathologie, klinischen Rechtsmedizin, Bildgebung und Toxikologie sowie gut aufgearbeitete Kasuistiken aus allen Teilgebieten.

**Anschrift der Verfasserin**

Prof. Dr. G. Skopp  
Institut für Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin  
Universitätsklinikum Heidelberg  
Voßstr. 2  
69115 Heidelberg  
Email: [gisela.skopp@med.uni-heidelberg.de](mailto:gisela.skopp@med.uni-heidelberg.de)

## BAST: Begutachtung der Fahreignung 2015

### 1. Überblick

Die Jahresstatistik vermittelt einen Überblick über die Verteilung der verschiedenen Anlassgruppen, die einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) zugewiesen werden, sowie eine Zusammenfassung der Ergebnisse der MPU-Gutachten. In der längsschnittlichen Betrachtung der Jahresstatistiken können Veränderungen der Anzahl der angeordneten MPU-Gutachten aufgezeigt werden, die für die verschiedenen Anlassgruppen ggf. aufsteigende oder absteigende Tendenzen erkennen lassen.

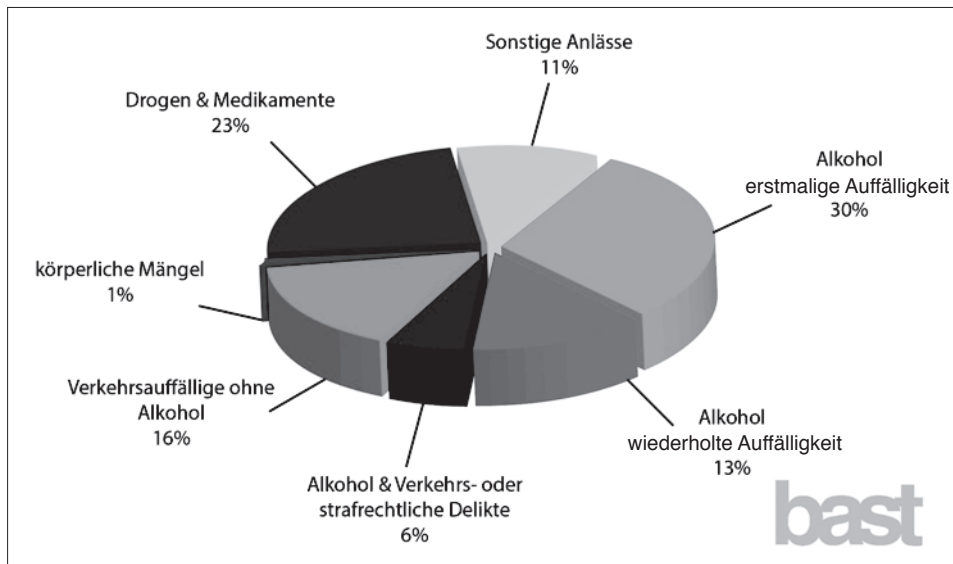


Bild 1: Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2015<sup>1)</sup>.

Im Jahr 2015 führten die 15 aktiven Träger der bundesdeutschen Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) insgesamt 91.276 medizinisch-psychologische Untersuchungen durch.

<sup>1)</sup> In dem Tortendiagramm wurden folgende Anlassgruppen zusammengefasst: „Körperliche und geistige Mängel“ und „Neurologisch-psychiatrische Mängel“ wurden zu „Körperlichen Mängeln“ zusammengefasst. „Verkehrsauffälligkeiten“ und „Allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit Sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten“ wurden zu „Verkehrsauffällige ohne Alkohol“ zusammengefasst. „Betäubungsmittel- und Medikamentenauffällige“, „Alkohol in Kombination mit Sonstigen Drogen & Medikamenten“ und „Sonstige Drogen & Medikamente in Kombination mit Allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten“ wurden zu „Drogen & Medikamente“ zusammengefasst. „Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung“, „Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten“, „Sonstige Mehrfachfragestellungen“, „Vorzeitige Erteilung der Fahrerlaubnis“, „Fahrlehrerbewerber“ und „Sonstige Anlässe“ wurden zu „Sonstige Anlässe“ zusammengefasst. Abweichung von 100 % durch Rundung.

Mit insgesamt 49 % bilden die Alkohol-Fragestellungen nach wie vor die stärkste Anlassgruppe der MPU-Gutachten, wobei der größte Anteil der zu begutachtenden Klienten (30 %) erstmalig mit Alkohol aufgefallen war (Bild 1). Die zusammengefassten drogenbezogenen Untersuchungsanlässe „Drogen und Medikamente“ bilden mit 23 % die zweitgrößte Anlassgruppe, gefolgt von „Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol“ (16 %). Körperliche und/oder geistige Mängel waren selten Anlass für eine Begutachtung (1 % der Fälle). Sämtliche übrigen Anlässe ergaben für das Jahr 2015 in der Summe 11 % (Bild 1).

## 2. Ergebnis der MPU-Gutachten für die differenzierten Anlassgruppen

Das MPU-Gutachten bietet der Straßenverkehrsbehörde die psychologische und medizinische Grundlage für die Entscheidung, ob dem Klienten (je nach Prognose) die Fahrerlaubnis zugesprochen wird oder nicht. Wird die Fahrerlaubnis nicht zugesprochen, kann der Klient diese nach einem festgesetzten Zeitraum erneut beantragen. Bei manchen Anlassgruppen kann der Klient aufgrund des MPU-Gutachtens auch als nachschulungsfähig eingestuft werden und nach der Teilnahme an entsprechenden Kursen die Fahreignung wiedererlangen. Tab. 1 gibt Aufschluss über die prozentuale Verteilung der MPU-Ergebnisse des Jahres 2015 differenziert nach Anlassgruppen.

Anlassgruppe	geeignet	nachschulungsfähig	ungeeignet	Summe	Anteil
körperliche u. geistige Mängel	65,4%		34,6%	318	0,3%
neurologisch-psychiatrische Mängel	50,0%		50,0%	114	0,1%
Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	53,7%		46,3%	82	0,1%
Verkehrsauffälligkeiten	62,1%	0,2%	37,7%	12.900	14,1%
Strafrechtliche Auffälligkeiten	61,6%	0,3%	38,1%	3.026	3,3%
Alkohol erstmalig *	54,7%	11,3%	34,0%	27.160	29,8%
Alkohol wiederholt *	48,0%	7,8%	44,3%	12.190	13,4%
BtM / Medikamente **	64,9%	7,0%	28,1%	17.472	19,1%
Alkohol + verkehrs-/ strafrechtl. auffällig *	47,5%	5,9%	46,6%	5.264	5,8%
Alkohol + BtM / Medikamente **	56,8%	5,0%	38,2%	1.927	2,1%
Verkehrs- + strafrechtlich auffällig	58,2%	0,2%	41,6%	1.729	1,9%
BtM / Medikamente + verkehrsauffällig **	58,2%	2,7%	39,1%	1.989	2,2%
Mehrfachfragestellungen	53,0%	3,7%	43,4%	1.739	1,9%
FeV §§ 10 u. 11 (Mindestalter)	95,4%		4,6%	4.741	5,2%
FahrlG §§ 3 u. 33 (Fahrlehrer)	84,8%		15,2%	132	0,1%
Sonstige Anlässe	51,7%		48,3%	493	0,5%
<b>Gesamtsumme</b>	<b>58,9%</b>	<b>6,4%</b>	<b>34,7%</b>	<b>91.276</b>	<b>100,0%</b>
<b>* Alkohol-Fragestellungen gesamt</b>	<b>52,0%</b>	<b>9,7%</b>	<b>38,3%</b>	<b>44.614</b>	<b>48,9%</b>
<b>** BtM-Fragestellungen gesamt</b>	<b>63,6%</b>	<b>6,4%</b>	<b>30,0%</b>	<b>21.388</b>	<b>23,4%</b>

Tab. 1: Anlassbezogene Aufschlüsselung der MPU-Ergebnisse in Prozent für das Jahr 2015.

Im Vergleich zu 2014 zeigt sich in der prozentualen Gesamtverteilung der MPU-Ergebnisse keine relevante Veränderung. Von den 91.276 begutachteten Personen waren 58,9 % „geeignet“ (2014: 58,3 %), 34,7 % ungeeignet (2014: 35,3 %), und 6,4 % (2014: 6,4 %) wurden als „nachschulungsfähig“ eingestuft.

### 3. Veränderung der Begutachtungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren – 2012 bis 2015

Die Gesamtzahl der Begutachtungen hat sich im Vergleich der Jahre 2014 und 2015 unwesentlich verringert (-0,3 %) (siehe Tab.2).

Anlassgruppe	2012	2013	2014	2015	2014/ 2015
körperliche u. geistige Mängel	263	270	286	318	11,2%
neurologisch-psychiatrische Mängel	177	158	137	114	-16,8%
Auffälligkeiten bei der Fahrerlaubnisprüfung	127	119	99	82	-17,2%
Verkehrsauffälligkeiten	13.542	13.716	13.050	12.900	-1,1%
Strafrechtliche Auffälligkeiten	3.596	3.480	3.259	3.026	-7,1%
Alkohol erstmalig *	26.791	26.775	25.903	27.160	4,9%
Alkohol wiederholt *	14.882	14.322	13.149	12.190	-7,3%
BtM / Medikamente **	15.174	16.374	16.751	17.472	4,3%
Alkohol + verkehrs-/ strafrechtlich auffällig *	6.544	6.321	5.580	5.264	-5,7%
Alkohol + BtM / Medikamente **	2.039	2.063	1.905	1.927	1,2%
Verkehrs- + strafrechtlich auffällig	2.086	2.033	1.879	1.729	-8,0%
BtM / Medikamente + verkehrsauffällig **	2.245	2.097	2.101	1.989	-5,3%
Mehrfachfragestellungen	1.882	2.166	2.039	1.739	-14,7%
FeV §§10 u. 11 (Mindestalter)	4.185	4.269	4.741	4.741	0,0%
FahrlG §§ 3 u. 33 (Fahrlehrer)	171	134	129	132	2,3%
Sonstige Anlässe	472	522	528	493	-6,6%
<b>Gesamtsumme</b>	<b>94.176</b>	<b>94.819</b>	<b>91.536</b>	<b>91.276</b>	<b>-0,3%</b>
<b>* Alkohol-Fragestellung gesamt</b>	<b>48.217</b>	<b>47.418</b>	<b>44.632</b>	<b>44.614</b>	<b>0,0%</b>
<b>** BtM / Medikamenten - Fragestellungen gesamt</b>	<b>19.458</b>	<b>20.534</b>	<b>20.757</b>	<b>21.388</b>	<b>3,0%</b>

Tab. 2: Begutachtungsanlässe der Jahre 2012 bis 2015.

Der auch in den Vorjahren ersichtliche Abwärtstrend bei den Alkoholfragestellungen in Kombination mit Verkehrsauffälligkeit oder sonstiger strafrechtlicher Auffälligkeit sowie bei wiederholter Alkoholauffälligkeit setzt sich im Jahr 2015 weiter fort. Auch bei den Begutachtungsanlässen für eine MPU aufgrund straf- oder verkehrsrechtlicher Auffälligkeiten ist weiterhin ein Rückgang ersichtlich. Ebenso sinken die Zahlen der Begutachtungsanlässe für eine MPU bei BtM/Medikamentenauffälligkeit in Kombination mit einer Verkehrsauffälligkeit weiterhin, während die reinen BtM/Medikamentenauffälligkeiten

und die erstmalige Alkoholauffälligkeit als Anlass für eine Begutachtung wie in den Vorjahren weiterhin ansteigen.

(Aus einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen – Verfasserin: Dr. rer. nat. Anja Knoche – von Juni 2016, veröffentlicht im November 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

---

## BAST: Aktuelle Forschungsprojekte

### **Evaluation der Fahreignungsseminare**

Von mehrfach verkehrsauffälligen Kraftfahrern geht ein erhebliches Sicherheitsrisiko aus. Fahreignungsseminare sollen zur Senkung dieses Risikos beitragen.

Im Zuge der Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems – jetzt Fahreignungs-Bewertungssystem – wurden auch die in der Vergangenheit durchgeführten Aufbauseminare für punkteauffällige Kraftfahrer ausgewertet. Diese wurden durch Fahreignungsseminare ersetzt, die aus einer verkehrspsychologischen und einer verkehrspädagogischen Teilmaßnahme bestehen.

Die Fahreignungsseminare werden bei freiwilliger Teilnahme zunächst in einem Zeitraum von fünf Jahren erprobt und von der BAST wissenschaftlich begleitet.

Die Befragungsstudie wird durch das Umfragezentrum Bonn (uzbonn) durchgeführt.

(Aus der Pressemitteilung Nr. 15/2016 der Bundesanstalt für Straßenwesen, BAST, vom 2. November 2016)

### **Begleitetes Fahren ab 17 Jahren – Konzepte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes**

Das 2004 bis 2008 sukzessive in Deutschland eingeführte Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF17-Modell) hat mit einer Beteiligungsquote von 20 bis 30 Prozent einen unerwartet großen Zuspruch unter den Fahranfängern gefunden. Bisher vorliegende Evaluationsergebnisse bestätigen die Sicherheitswirksamkeit dieses Maßnahmenansatzes. Die Sicherheitswirksamkeit ist dabei umso höher, je länger die Fahranfänger die maximal einjährige Begleitphase vor dem selbständigen Fahren ab 18 Jahren nutzen. Bisher zeigt sich bei etwa der Hälfte der Teilnehmer eine Nutzungsdauer von über sechs Monaten. Durch eine Verlängerung der durchschnittlichen Nutzungsdauer ließe sich der Maßnahmenertrag voraussichtlich weiter erhöhen. Neben der Einflussnahme auf den Fahrleistungsumfang in der Übungsphase des Begleiteten Fahrens bieten sich die Einwirkung auf die Übungsqualität sowie Maßnahmen zur Vergrößerung der Teilnahmequote am BF17-Modell als weitere Optimierungsmöglichkeiten an. Im vorliegenden Projekt (Nr. 82.362) werden in einer differenzierten Analyse der Maßnahmenpraxis Faktoren identifiziert, die eine breite und lernwirksame Nutzung des Maßnahmenansatzes begünstigen und bestehenden Nutzungsbarrieren entgegenwirken. Auf dieser Grundlage sollen Vorschläge zur Optimierung des BF17-Modells beziehungsweise des Maßnahmenansatzes einer längerfristigen fahrpraktischen Vorbereitung von Fahranfängern entwickelt werden.

### **Evaluation der § 70-Kurse**

In der Bundesrepublik Deutschland erhalten jährlich rund 17.000 medizinisch-psychologisch Begutachtete eine Empfehlung zur Teilnahme an einem Kurs zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung gemäß § 70 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). Kursabsolventen wird ausschließlich auf der Grundlage des erfolgten Kursbesuchs und ohne weitere Prüfung/Begutachtung die Fahrerlaubnis neu erteilt. Somit sind an die Wirksamkeit der § 70-Kurse besonders hohe Anforderungen zu stellen. Entsprechend ist in der Fahrerlaub-

nis-Verordnung die Notwendigkeit zur Evaluation und Re-Evaluation der § 70- Kurse verankert. In einem von der BASt entwickelten Leitfaden zur Anerkennung von § 70 Kursen wird für den Nachweis der Kurswirksamkeit die Orientierung an Referenzwerten aus alten Studien zur Verkehrsbewährung (WINKLER et al., 1988; JACOBSHAGEN & UTZELMANN, 1998) empfohlen. Aufgrund zwischenzeitlicher Veränderungen grundsätzlicher Rahmenbedingungen wie Inkrafttreten der Fahrerlaubnisverordnung 1999 und Etablierung der Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen sowie der Bedingungen sowohl für die Zuweisung zu den Kursen als auch für ihre Durchführung ist die Validität dieser Referenzwerte in Frage zu stellen. Im Rahmen des Projekts (Nr. 4409002) werden deshalb unter Einbeziehung ausgewiesener Methoden- und Inhaltsexperten verbindliche Anforderungen für die Evaluationen von § 70-Kursen erarbeitet und damit die Voraussetzungen für eine methodisch angemessene Durchführung und eine sachgerechte Bewertung von Evaluationsstudien zu § 70-Kursen geschaffen. Dabei ist die Bereitstellung valider Referenzwerte, insbesondere vor dem Hintergrund der Harmonisierungstendenzen in Europa, von besonderer Bedeutung.

### **Methoden zur Untersuchung der Fahrsicherheit älterer Autofahrer**

Alters- und krankheitsbedingte Defizite der Wahrnehmungs- und Aufmerksamkeitsleistung sowie ein mögliches Nachlassen motorischer und kognitiver Fähigkeiten können die Fahrkompetenz älterer Autofahrer negativ beeinflussen. Es wurde bereits vielfältig gezeigt, dass die Erfassung der Fahrkompetenz von Senioren am besten mit Fahrverhaltensbeobachtungen im Straßenverkehr gelingt. Deren Durchführung ist jedoch sehr aufwändig, nur schwer standardisierbar und nicht völlig ungefährlich. Studien der BASt haben bereits gezeigt, dass psychometrische Leistungstests alleine nicht geeignet sind, das negative Abschneiden in Fahrverhaltensbeobachtungen zuverlässig zu präzisieren. Daher stellt die Durchführung von Fahrverhaltensbeobachtungen in Fahrsimulatoren möglicherweise eine geeignete Alternative dar. Ziel ist es, eine Fahrverhaltensbeobachtung für die Durchführung in einem Fahrsimulator zu entwickeln und zu validieren. Für diese soll geprüft werden, ob damit die Fahrkompetenz älterer Verkehrsteilnehmer vergleichbar gut erfasst werden kann wie bei der Durchführung im Straßenverkehr (Projekt Nr. 82.601).

### **Machbarkeitsstudie Fahrprobe mit Senioren im Fahrsimulator**

Aus der Literatur ist bekannt, dass die Unverträglichkeit des Fahrens in Simulatoren bei älteren Fahrern im Vergleich zu jungen Fahrern und Fahrerinnen deutlich ausgeprägter ist. In künftigen Forschungsarbeiten zur Fahrsicherheit von Senioren soll der Fahrsimulator jedoch eingesetzt werden. Im vorliegenden Projekt (Nr. 4315001) werden Fahrverhaltensproben im Simulator von Personen ab 60 Jahren absolviert. Der unmittelbare Nutzen dieser Machbarkeitsstudie besteht in der Optimierung des Simulatortrainings für die Zielgruppe der Senioren. Weiterhin soll sich zeigen, ob sich die Fahrverhaltensprobe im Simulator für die Durchführung mit Senioren eignet und somit in späteren Studien verwendet werden kann. Die mit dieser Machbarkeitsstudie generierten Daten können außerdem als Referenzdaten eingesetzt werden, wenn es darum geht, Leistungsbeeinträchtigungen aufgrund von Erkrankungen, beispielsweise Demenz, in dieser Altersgruppe zu untersuchen.

(Aus Veröffentlichungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, vom Juli 2016)



## Berufsverband Deutscher Psychologinnen und Psychologen: Erfordernis der Qualitätssicherung von Rehabilitationsmaßnahmen für auffällige Kraftfahrer

„Sehr geehrte Damen und Herren,

die Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen sowie die unterzeichnenden Organisationen wollen Sie über eine Entwicklung informieren, die uns in Bezug auf die Verkehrssicherheit zunehmend Sorgen bereitet: Es ist zu beobachten, dass angebliche Rehabilitationsmaßnahmen für auffällige Kraftfahrer (umgangssprachlich ‚MPU-Vorbereitung‘) immer häufiger von Personen angeboten werden, die in keiner Weise dafür qualifiziert sind.

Wenn eine Fahrerlaubnisbehörde die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens fordert, ist schon aufgrund der gesetzlichen Regelungen davon auszugehen, dass es sich bei den Betroffenen i. d. R. um Angehörige von hochauffälligen Personengruppen – im Sinne der Verkehrssicherheit – handelt. Besonders häufig liegt eine Suchtproblematik bzw. deren Vorstufen vor und/oder hochauffällige Persönlichkeitsstrukturen, die für das Fehlverhalten im Straßenverkehr verantwortlich sind.

Dementsprechend erfordert eine Verhaltensmodifikation hochauffälliger Verkehrsteilnehmer in fahreignungsfördernden Maßnahmen mit dem Ziel ‚Wiederherstellung der Fahreignung‘ eine sehr hohe fachliche/therapeutische Kompetenz, die deutlich über eine ‚alltagspsychologische‘ Betrachtung hinausgeht.

Diese Kompetenz kann i. d. R. über ein Studium der Psychologie (Dipl.- oder Master-Abschluss im Fach Psychologie) erworben werden.

Umfassende Fertigkeiten und Kenntnisse sind insbesondere in folgenden Bereichen erforderlich:

- Diagnostische Kompetenz (Suchterkrankungen und deren Vorstufen, normabweichendes Verhalten)
- Qualifikation zur Erstellung eines Behandlungs-/Maßnahmeplans
- Kenntnisse im Straßenverkehrsrecht
- Kenntnisse der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung, insbesondere zugehöriger Basisliteratur wie Begutachtungsleitlinien und Beurteilungskriterien
- Kenntnisse im Bereich medizinischer Befunde und chemisch toxikologischer Untersuchungen
- Kenntnisse der psychosozialen Versorgungssysteme und des Suchthilfesystems
- Kenntnisse und Erfahrung im Bereich psychotherapeutischer Intervention und deren Umsetzung

Diese Kenntnisse und Fähigkeiten sind keinesfalls ‚mal nebenbei‘ im Rahmen einer anderen Berufsausbildung oder gar in Wochenendkursen zu erwerben.

Aus den bisher dargelegten Sachverhalten sind folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

Bei von Eignungszweifeln betroffenen Kraftfahrern liegen i. d. R. hochauffällige Persönlichkeitsausprägungen oder Suchterkrankungen (bzw. deren Vorstufen) vor. Diese Ausgangssituation verbietet eine ‚laienhafte‘ Intervention und erfordert ein professionelles Vorgehen.

Professionelles Vorgehen kann nicht durch ‚Schnellkurse‘ erlernt werden. Die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten erfordern vielmehr ein umfassendes Grundlagenwis-

sen, wie es nur im einschlägigen Studium und einer weiteren Zusatzausbildung erworben werden kann.

Erfolgreiche verkehrspsychologische Intervention im Rahmen der Rehabilitation von Kraftfahrern erfordert immer eine mittel- und langfristig stabile Verhaltensänderung. Eine ‚Vorbereitung auf die MPU/ein MPU-Training‘, wie es von zahlreichen Anbietern (einschließlich Fahrschulen) praktiziert wird, ist als kontraproduktiv anzusehen. Es führt dazu, dass in erster Linie vermeintlich richtige Antworten auf Fragelisten auswendig gelernt werden und untergräbt u. a. das Ziel der MPU im Sinne der Gefahrenabwehr.

Neuere Untersuchungen (KIEGELAND, BRINKMANN, LEHNERT & MÜCK: 2016/Veröffentlichung voraussichtlich 2016 in der Zeitschrift für Verkehrssicherheit) haben nachgewiesen, dass hochauffälliges Verhalten im Verkehr ganz überwiegend durch Persönlichkeitsmerkmale bestimmt wird, so gut wie nie dagegen durch mangelnde Kenntnisse von Verkehrsvorschriften und -regeln. Eine Intervention mit pädagogischem Schwerpunkt kann somit nicht zielführend sein, da sie den eigentlichen Problembereich ausklammert.

Dementsprechend muss bei massiven Verhaltensauffälligkeiten im Verkehr der Schwerpunkt auf einer psychologischen Intervention durch entsprechend ausgebildete Fachkräfte liegen.

Vor diesem Hintergrund ist es für uns nicht nachvollziehbar, warum gerade im Bereich der ‚MPU-Vorbereitung‘ immer häufiger von einer ‚Entakademisierung‘ des Geschäftsfeldes gesprochen wird. Tatsächlich wird den betroffenen Personen für (meist) sehr viel Geld eine Mogelpackung verkauft, die aus Informationen zur MPU (gibt es auch kostenlos auf der Homepage der BAST), angeblicher Testvorbereitung und dem Training im Sinne von (vermeintlich) richtigen Antworten auf die (hypothetischen) Fragen von Gutachtern besteht. Einziges Ziel dieser ‚Vorbereiter‘ ist das Bestehen der MPU, eine Verhaltensänderung wird nicht angestrebt.

Darüber hinaus entstehen für die betroffenen Personen oft Kosten, die in keinem Verhältnis zur angebotenen Leistung stehen und die z. T. deutlich über den Kosten liegen, die bei einer fachlich korrekten verkehrspsychologischen Intervention entstehen. Dieser Sachverhalt ist für die Betroffenen aufgrund der Preisstruktur vieler Anbieter jedoch nicht sofort erkennbar. So wird z. B. am Ende eines ‚Grundlagenseminars‘ dem Teilnehmer nahegelegt, dass er nunmehr noch ein ‚Aufbauseminar‘ und danach noch ein ‚Alkoholsekminar‘ zu absolvieren habe, damit seine Chancen, die MPU zu bestehen, verbessert werden. Nicht selten haben Betroffene am Ende Beträge von mehr als 4.000€ bezahlt. Im Gegensatz dazu liegen die Kosten einer fachlich qualifizierten verkehrspsychologischen Intervention nach einer Untersuchung des Bundesverbands Niedergelassener Verkehrspsychologen im Durchschnitt bei 995€.

Das bundesdeutsche System der Begutachtung und Rehabilitation auffälliger Verkehrsteilnehmer kann als mustergültig betrachtet werden. Es erfüllt gleichermaßen die Forderung nach einer Gefahrenabwehr im Straßenverkehr als auch der Rehabilitation auffällig gewordener Kraftfahrer. Untersuchungen zur Rückfallgefahr auffälliger Fahrer nach Begutachtung und Rehabilitation belegen die Wirksamkeit des derzeit praktizierten Systems.

Damit dies auch künftig so bleibt und das bestehende System nicht durch Aktivitäten von nicht- oder minderqualifizierten Personen ausgehöhlt wird, bitten wir Sie, sich dafür einzusetzen, dass der Bereich ‚Vorbereitung auf die MPU‘ durch den Gesetzgeber im Sinne von Qualifikations- und Qualitätsvorgaben geregelt wird, um derartige Missstände einzudämmen und betroffene Personen vor derartigen Machenschaften zu schützen.

Ausgangspunkt könnten dabei von der BAST erarbeitete Grundsätze und Regulierungsvorschläge sein, die bereits vorliegen.

Natürlich ist dieses Thema umfassender und vielschichtiger, als es in diesem Schreiben dargestellt werden kann. Deshalb stehen wir gern für ein persönliches Gespräch bzw. weitere Kommunikation zur Verfügung.

Auch würden wir uns freuen, wenn Sie uns einen oder mehrere Ansprechpartner benennen könnten, die sich mit diesem Thema beschäftigen.

Mit freundlichen Grüßen“

(Schreiben an Bund-Länder-Fachausschuss im Juni 2016)

**Anmerkung der Schriftleitung:** Die Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP) e.V. nimmt die berufspolitischen und berufsrechtlichen Interessen ihrer Mitglieder wahr und engagiert sich für die zügige Entwicklung der Verkehrspsychologie in Europa, um das in den letzten 50 Jahren gewachsene fachliche Know-How in Praxis und Wissenschaft weiterzutragen. Die Sektion arbeitet dabei vernetzt mit anderen im Bereich der Verkehrssicherheit aktiven Einrichtungen und Verbänden in Deutschland und Europa.

Unter Federführung des BDP wurde am 2. März 2016 bei einem Treffen von Verkehrspsychologen, die zugleich auch in den wesentlichen Verbänden (BDP, BNV und VdTÜV) vertreten sind, und Vertretern von Trägern von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung § 70 FeV ein gemeinsames Grundsatzpapier zur „Qualität in Maßnahmen zur Förderung der Fahreignung“ verabschiedet.

Hintergrund dieses Treffens war, dass in einem Schreiben an den Verband der TÜV e.V. (VdTÜV) vom 25.11.2015, in Gesprächen mit Vertretern des Berufsverbandes Deutscher Psychologinnen und Psychologen (BDP) sowie in Gesprächen des VdTÜV mit Mitarbeitern des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Pläne zur Schaffung eines Sonderwettbewerbsrechts für den Bereich MPU-Beratung/MPU-Vorbereitung in Aussicht gestellt wurden. Bezüglich noch zu definierender Qualitätsanforderungen und entsprechender Regelungen sollen diese dann mit den Verbänden und den Vertretern der Bundesländer diskutiert werden.

## **Grundsatzpapier:**

### **Qualität in Maßnahmen zur Förderung der Fahreignung**

#### **Ausgangslage**

Das bundesdeutsche System der Begutachtung und Rehabilitation auffälliger Fahrer dient der Gefahrenabwehr und der Verkehrssicherheit. Es ist kontinuierlich zu optimieren.

#### **Fahreignungsfördernde Maßnahmen – Wiederherstellung der Fahreignung**

Die Verhaltensmodifikation auffälliger Kraftfahrer in fahreignungsfördernden Maßnahmen mit dem Ziel „Förderung der Fahreignung“ setzt für den Berater Folgendes voraus:

- Beratungskompetenz
- Kompetenz in der Diagnostik des Alkoholkonsums und der zugrundeliegenden Einstellungen und Dispositionen

- Kompetenz in der Diagnostik des Drogenkonsums und der zugrundeliegenden Einstellungen und Dispositionen
- Kompetenz in der Diagnostik normabweichenden Verhaltens und der zugrundeliegenden Einstellungen und Dispositionen
- Kompetenz in der Diagnostik bereits erfolgter Problembewältigung
- Fachliche Qualifikation zur Erstellung eines Behandlungs-/Maßnahmenplans
- Prozessdiagnostische Kompetenz (maßnahmenbegleitende und -steuernde Diagnostik)
- Kenntnisse im Straßenverkehrsrecht
- Kenntnisse der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung inkl. der Begutachtungsleitlinien und der Beurteilungskriterien
- Kenntnisse im Bereich medizinischer Befunde und chemisch-toxikologischer Untersuchungen
- Kenntnisse psychotherapeutischer Maßnahmen und Rehabilitationsbehandlungen
- Kenntnisse des psychosozialen Versorgungssystems und besonders des Suchthilfesystems

### Thesen

1. Bei Verhaltensauffälligkeiten im Verkehr, die zu Eignungszweifeln führen, hat die Verkehrspsychologie die tragende und steuernde Rolle bei der Förderung der Fahreignung. Die Einzelfallbetrachtung steht im Vordergrund.
2. Definierte Qualitätsstandards für die verkehrspsychologisch fundierte Fahreignungsberatung und für fahreignungsfördernde Maßnahmen sind zu etablieren. (Die Qualitätsstandards basieren auf dem Schlussbericht BAST M 257 MPU-Reform und auf dem Positionspapier DGVP 01/2015 und DVR, VdTÜV, Infoportal der BAST ([www.bast.de/mpu](http://www.bast.de/mpu))).
3. Mindestvoraussetzungen für die Qualifizierung eines verkehrspsychologischen Fahreignungsberaters sind:
  - a) Diplom-Psychologe oder gleichwertiger Master in Psychologie und
  - b) Verkehrspsychologische Ausbildung
    - bei einem Träger einer amtl. anerkannten Begutachtungsstelle oder
    - bei einem Träger von Kursen gemäß § 70 FeV oder
    - die zu einer Anerkennung als verkehrspsychologischer Berater (§ 71 FeV) oder als Seminarleiter Verkehrspsychologie (§ 42 FeV) geführt hat oder
    - als Fachpsychologe für Verkehrspsychologie (BDP) oder
    - im Rahmen eines Hochschulstudiums mit Schwerpunkt Verkehrspsychologie.
4. Verkehrspsychologen, die in Maßnahmen der Fahreignungsintervention tätig sind, haben
  - eine Ausbildung in psychologischen Interventionstechniken und/oder
  - eine rehabilitationsmaßnahmenspezifische Ausbildung.
5. Verkehrspsychologen bilden sich regelmäßig fort und sichern so langfristig die Durchführungsqualität.

6. Zu den Qualitätsstandards der verkehrspsychologischen Fahreignungsberatung (Erstgespräch) gehören:
- Einzelsetting
  - Verkehrspsychologische Diagnostik gem. gültiger Fachstandards
  - Information zum Verfahren
  - ggf. Motivierung zu fachlich qualifizierten weiterführenden Maßnahmen
  - Beratungsdokumentation einschließlich Empfehlungen.

*Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«*

(1961–2016, Vol. 1–53), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.  
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

**Einbanddecken Vol. 53/2016**

und ebenso Vol. 1–52 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

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

# Rechtsprechung

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

**01. \*) Bei einem „Segway“ handelt es sich um ein Kraftfahrzeug i.S.d. § 316 StGB. Der für alle Führer von Kraftfahrzeugen geltende Beweigrenzwert von 1,1 Promille für eine alkoholbedingte Fahrunsicherheit i.S.d. § 316 Abs.1 StGB ist folglich auch auf den Führer eines „Segway“ anzuwenden.**

Oberlandesgericht Hamburg,

Beschluss vom 19. Dezember 2016 – 1 Rev 76/16 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Hamburg-Bergedorf hatte den Angeklagten wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen verurteilt, die Entziehung der Fahrerlaubnis angeordnet und eine einjährige Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis bestimmt. Die vom Angeklagten hiergegen geführte Berufung hatte lediglich zur Tagessatzhöhe Erfolg. Gegen seine Verurteilung wendet sich der Angeklagte insgesamt mit seiner Revision, die er auf die näher ausgeführte Sachbeschwerde stützt.

I. Das Landgericht hat folgende Feststellungen und Wertungen getroffen:

Der Angeklagte befuhr in den frühen Morgenstunden des 30. Dezember 2015 mit seinem „Segway“ den Gehweg der Straße W[...]Weg, obwohl er – wie er wusste – wegen zuvor konsumierten Alkohols absolut fahruntüchtig war. Er wies zur Tatzeit eine Blutalkoholkonzentration von „mindestens 1,5 Promille“ auf [...]. Das Landgericht hat das „Segway“ als Kraftfahrzeug angesehen und die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit hierfür nach dem Beweigrenzwert von 1,1 Promille bestimmt.

Aus den Gründen:

II. Das Rechtsmittel hat keinen Erfolg (§ 349 Abs. 2 StPO).

1. Der Schuldspruch hält [...] sachlich-rechtlicher Überprüfung stand. Näherer Erörterung bedarf nur folgendes:

a) Die Urteilsfeststellungen erweisen sich als geschlossen und lückenlos. Über die Angabe, dass es sich bei dem vom Beschwerdeführer geführten Fahrzeug um ein „Segway“ handelte, hinaus bedurfte es mit Blick auf die insoweit bestehende Allgemeinkundigkeit keiner weiteren Feststellungen.

b) Die Bewertung der Fahrunsicherheit im Rahmen des § 316 StGB hat die Berufungsstrafkammer mit Recht unter Anwendung des für Kraftfahrer höchstrichterlich bestimmten Grenzwertes von 1,1 Promille vorgenommen.

aa) Als fahrunsicher ist hiernach anzusehen, wer sein Fahrzeug nicht mehr hinreichend zu beherrschen vermag (vgl. BGH, Urt. v. 15. April 2008 – 4 StR 639/07, NZV 2008, 528; LK-StGB/König, 12. Aufl.,

§ 316 Rn. 10 m.w.N.). Wird bei einer alkoholbedingten Fahrunsicherheit der sich auf juristischer Bewertung medizinisch-naturwissenschaftlicher Erkenntnisse gründende und für alle Führer von Kraftfahrzeugen geltende Beweigrenzwert einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille erreicht (vgl. BGH, Beschl. v. 28. Juni 1990 – 4 StR 297/90, BGHSt 37, 89, 91, 99), steht die Fahruntüchtigkeit unwiderleglich fest. Bleibt die Alkoholintoxikation hingegen hinter diesem Wert zurück, kann der Blutalkoholgehalt nicht in ordnungsgemäßer Weise nachgewiesen werden oder existiert mangels hinreichender verkehrsmedizinischer Erkenntnisse für die konkrete Art des Fahrzeugführers in der jeweiligen Verkehrsart kein absoluter Beweigrenzwert, so bedarf die Feststellung der Fahrunsicherheit stets zusätzlicher Beweiszeichen (relative Fahrunsicherheit; vgl. hierzu nur Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl., StGB 316 Rn. 9, 12 ff.; MünchKomm-StVR/Hagemeyer, StGB, § 316 Rn. 9; jeweils m.w.N.).

bb) Der für alle Führer von Kraftfahrzeugen geltende Beweigrenzwert von 1,1 Promille ist auch auf den Führer eines „Segway“ anzuwenden. Hierbei handelt es sich um ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 316 StGB.

(1) Ein „Segway“ wird als elektromotorengetriebenes „Ein-Personen-Transportmittel“ [...] von den maßgeblichen gesetzlichen Begriffsbestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes erfasst (ebenso etwa Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl., § 1 StVG Rn. 8; Hentschel/König/Dauer, a.a.O., StVG § 1 Rn.14; MünchKomm-StVR/Huppertz, StVG § 1 Rn.14, jeweils m.w.N.). Kraftfahrzeuge sind nach § 1 Abs.2 StVG durch Maschinenkraft bewegte und nicht an Gleise gebundene Landfahrzeuge (vgl. auch BGH, Urt. v. 24. Juni 1993 – 4 StR 217/93, BGHSt 39, 249, 250). Das „Segway“ unterfällt auch nicht den im Zusammenhang mit dem Thema Elektromobilität neu eingeführten Maßgaben des § 1 Abs.3 StVG (vgl. hierzu BT-Drucks. 17/12856, S. 11). In Kenntnis einer bereits zuvor allgemeinkundigen Teilhabe auch des „Segway“ am Straßenverkehr, sah der Gesetzgeber aus Gründen der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit allein Regelungsbedarf bei sogenannten Elektrofahrrädern (vgl. BT-Drucks. a.a.O.).

(2) Dieses Begriffsverständnis wird weiter durch die Maßgaben der Straßenverkehrsordnung gestützt. Nach § 1 Abs.2 der Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr vom 16. Juli 2009 (MobHV; BGBl. I S. 2097) gelten etwa zweispurige Kraftfahrzeuge mit zwei parallel angeordneten Rädern und integrierter elektronischer Balance-, Antriebslenk- und Verzögerungstechnik, die eine Gesamtbreite von 0,7m nicht überschreiten, eine Plattform als Standfläche für einen Fahrer, eine lenkerähnliche Hal-

testange, über die der Fahrer durch Schwerpunktverlagerung die Beschleunigung, das Abbremsen sowie die Lenkung beeinflussen kann (vgl. ferner § 1 Abs 1 Nr. 1 bis 6 MobHV), als Kraftfahrzeuge. Überdies bestimmt § 7 MobHV, dass der Führer elektronischer Mobilitätshilfen auch ansonsten den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung unterliegt (vgl. auch Hentschel/König/Dauer, a. a. O., StVO § 2 Rn. 71a).

(3) Auch die – hiermit inhaltsgleiche (vgl. Hentschel/König/Dauer, a. a. O., FZV § 2 Rn. 3) – Begriffsbestimmung aus § 2 Abs. 1 Nr. 1 FZV stützt diese Einordnung. Hiernach darf auch ein grundsätzlich zulassungsfreies „Segway“ (vgl. § 3 Abs. 2 Nr. 1g FZV) auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie etwa eine nationale Typengenehmigung oder eine Einzelgenehmigung haben (vgl. nur Hentschel/König/Dauer, a. a. O., FZV § 3 Rn. 16a; Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Janker, Straßenverkehrsrecht, a. a. O., § 1 StVG Rn. 8).

(4) Schließlich wird vor diesem rechtlichen Hintergrund konsequent auch für ein „Segway“ eine durch § 1 PflVG begründete Versicherungspflicht anerkannt (vgl. MünchKomm-StVR/Kretschmer, PflVG § 6 Rn. 8; Hentschel/König/Dauer, a. a. O., FZV § 3 Rn. 16a; ferner Wilke, DAR 2016, 482, 484). Daher ist – bußgeldbewehrt (vgl. Hentschel/König/Dauer, a. a. O., FZV § 3 Rn. 16a) – weitere Voraussetzung für das Führen im öffentlichen Straßenverkehr stets auch das Vorhandensein eines entsprechenden Versicherungskennzeichens (§§ 26, 27 FZV; § 2 Abs. 1 Nr. 2 MobHV).

cc) Schon hieraus folgt die Anwendung des vorgenannten Beweisgrenzwertes. Angesichts dieser eindeutigen Rechtslage besteht – auch eingedenk vereinzelter vom Beschwerdeführer bemühter Regelungen, die eine typisierte Nähe zum Fahrrad und damit zu einem anderen anwendbaren Beweisgrenzwert nahe legen könnte (vgl. etwa § 5, 7 Abs. 2 MobHV) – weder Anlass noch Raum, für „Segway“ von diesen eingeführten Maßgaben, etwa im Wege einer Gefährlichkeitsprüfung im Einzelfall, abzuweichen (vgl. hierzu auch OLG Nürnberg Beschl. v. 13. Dezember 2010 – 2 St OLG Ss 230/10, BeckRS 2011, 366; ferner Hentschel/König/Dauer, a. a. O., StGB § 316 Rn. 17).

2. Auch der Rechtsfolgenanspruch erweist sich – eingedenk der insoweit eingeschränkten revisionsgerichtlichen Kontrollrichte (vgl. nur BGH, Urt. v. 17. September 1980 – 2 StR 355/80, BGHSt 29, 319, 320) – als rechtsfehlerfrei. Insbesondere vermittelte der vom Beschwerdeführer bei der Tat verwendete Fahrzeugtyp bei der – auch bei einem „Segway“ (Hentschel/König/Dauer, a. a. O., StGB § 69 Rn. 3a) – zutreffenden Maßregelnordnung nach § 69 Abs. 1 u. 2 Nr. 2, § 69a StGB keinen Anhalt für eine atypische Begehungsweise.

**02. \*) 1. Nach ständiger Rechtsprechung ist zur Ermittlung der maximalen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit im Hinblick auf die Feststellung**

**der Schuldfähigkeit anhand einer nach der Tat entnommenen Blutprobe zugunsten des Angeklagten für den gesamten Rückrechnungszeitraum ein stündlicher Abbauwert von 0,2 Promille und zusätzlich ein einmaliger Sicherheitszuschlag von 0,2 Promille anzusetzen.**

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 im Einzelfall festzustellende Wert doch zumindest ein gewichtiges Beweisanzeichen für eine erhebliche alkoholische Beeinflussung.

3. Bei einer starken Alkoholisierung lässt sich eine erheblich verminderte Steuerungsfähigkeit nur ausschließen, wenn gewichtige Anzeichen dafür sprechen, dass das Hemmungsvermögen des Täters zur Tatzeit erhalten geblieben war.

4. Im Hinblick auf die Prüfung eines Verstoßes gegen § 136a StPO wegen bestehender Vernehmungsunfähigkeit des Beschuldigten ist zu beachten, dass ein Verwertungsverbot grundsätzlich unabhängig davon besteht, ob der Beschuldigte die zur Vernehmungsunfähigkeit aufgrund Alkoholkonsums führende Trunkenheit selbst verursacht hat. Insoweit ist allein der objektive Zustand maßgebend. Unerheblich ist ebenfalls, ob die Vernehmungsperson die dadurch bewirkte Beeinträchtigung der Willensfreiheit erkannt hat oder nicht.

Oberlandesgericht Karlsruhe,  
Beschluss vom 16. November 2016 – 2 (4) Ss 633/16 –

**Zum Sachverhalt:**

Das Amtsgericht Waldshut-Tiengen verurteilte den Angeklagten am 12.07.2016 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu der Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 30 Euro, entzog ihm die Fahrerlaubnis und setzte eine Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis von weiteren „zwölf Monaten“ fest, nachdem der Führerschein des Angeklagten „bereits seit zwei Monaten sichergestellt beziehungsweise beschlagnahmt“ sei.

Gegen dieses Urteil hat der Angeklagte am 18.07.2016 Rechtsmittel eingelegt, das er am 08.09.2016 nach zuvor am 12.08.2016 erfolgter Urteilszustellung als Revision bezeichnet und als solche begründet hat; diese stützt er jeweils unter weiteren Ausführungen auf die Verletzung formellen und sachlichen Rechts und beantragt die Aufhebung des Urteils sowie die Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht. [...]

**Aus den Gründen:**

1. Das Rechtsmittel ist als Sprungrevision nach § 335 StPO zulässig und hat (vorläufig) Erfolg.

Die Überprüfung des Urteils auf die Sachtrüge zieht seine Aufhebung nach sich (§ 353 StPO), sodass von



der weiteren Erörterung der geltend gemachten Verfahrensrügen abgesehen werden konnte (vgl. aber grundsätzlich unten 3.); die tatrichterliche Beweiswürdigung leidet ebenso an einem Darlegungsmangel wie der Strafausspruch nicht frei von Rechtsfehlern ist.

a. Die Feststellungen des Vordergerichts zum Zeitpunkt der Alkoholaufnahme durch den Angeklagten – vor Fahrtantritt am Morgen des Tattags um 6:00 Uhr – finden in seiner Beweiswürdigung keine hinreichende Stütze.

Die Generalstaatsanwaltschaft hat hierzu Folgendes ausgeführt:

„Dort wird zwar noch nachvollziehbar dargelegt, warum aufgrund der durch Vernehmung des Polizeibeamten W. eingeführten Äußerungen des Angeklagten am Tattag davon ausgegangen werden kann, dass dieser am fraglichen Morgen gegen 6:00 Uhr mit dem Kraftfahrzeug von seiner Wohnanschrift zu seiner Arbeitsstelle gefahren ist. Zu der Frage, ob der Angeklagte bereits zu diesem Zeitpunkt den Alkohol aufgenommen hatte, der bei der Untersuchung der ihm um 13:52 Uhr entnommenen Blutprobe zu dem Ergebnis 1,96 Promille führte, verhält sich die Beweiswürdigung jedoch nicht in ausreichendem Maße. Insoweit wird in den Urteilsgründen lediglich Folgendes festgestellt:

„Für einen Nachtrunk gab es keine Anhaltspunkte, insbesondere auch deshalb, weil sich der Angeklagte nach Aufgreifen in seinem Büro in ständiger, polizeilicher Begleitung befand.“

Dies ist vor dem Hintergrund, dass sich der Angeklagte nach dem vom Amtsgericht festgestellten Ablauf (Fahrt des Angeklagten zu seiner Arbeitsstelle in Waldshut um 6:00 Uhr, Erscheinen der Polizeibeamten dort <hierzu fehlen jegliche Zeitangaben im Urteil>, anschließendes Verbringen in das psychiatrische Behandlungszentrum Waldshut, dort Bemerken von Anzeichen für eine Alkoholisierung, Entnahme einer Blutprobe um 13:52 Uhr nach einer entsprechenden Anordnung des Ermittlungsrichters um 13:35 Uhr) naheliegend vor dem Erscheinen der Polizeibeamten bereits mehrere Stunden an seiner Arbeitsstelle aufgehalten hat, nicht nachvollziehbar.“

Dem tritt der Senat bei. Die Überzeugungsbildung des Tatrichters erfordert eine ausreichende objektive Grundlage; die Urteilsgründe müssen erkennen lassen, dass die Beweiswürdigung auf einer nachvollziehbaren Beweisgrundlage beruht und die vom Tatgericht gezogenen Schlussfolgerungen sich nicht lediglich als bloße Vermutungen erweisen (BGH, Urteil vom 07.09.2016 – 1 StR 154/16 –, juris Rn. 43 m. w. N.). Die auf Rechtsfehler beschränkte Prüfungscompetenz des Revisionsgerichts enthebt das Tatgericht daher nicht vom Erfordernis, die Tatsachenfeststellungen für das Revisionsgericht insgesamt nachvollziehbar – plausibel – zu machen (Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 59. Aufl., § 337, Rn. 26 m. w. N.).

b. Auch die Begründung der Ablehnung einer alkoholbedingten erheblichen Beeinträchtigung der Steuerungsfähigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt

nach § 21 StGB, die gegebenenfalls eine Strafrahmerverschiebung nach § 49 Abs. 1 StGB nach sich zöge, vermag nicht zu tragen.

aa. Bereits im Ansatz legt das Vordergericht seinen Erwägungen zur Schuldfähigkeit des Angeklagten eine nicht zutreffend berechnete, hier maximal gebotene Blutalkoholkonzentration von 2,46 Promille zur Tatzeit zugrunde.

Nach ständiger Rechtsprechung ist zur Ermittlung der maximalen Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit im Hinblick auf die Feststellung der Schuldfähigkeit anhand einer nach der Tat entnommenen Blutprobe zugunsten des Angeklagten für den gesamten Rückrechnungszeitraum ein stündlicher Abbauwert von 0,2 Promille und zusätzlich ein einmaliger Sicherheitszuschlag von 0,2 Promille anzusetzen (BGHSt 37, 231, juris Rn. 11; OLG Köln, DAR 2013, 35 f. juris Rn. 18; Fischer, StGB, 63. Auflage, § 20, Rn. 13). Auf den vorliegenden Sachverhalt angewendet, wäre von einer Blutalkoholkonzentration von 3,76 Promille zur Tatzeit auszugehen (Zeitdifferenz zwischen der Tatzeit um 6:00 Uhr und der Blutentnahme um 13:52 Uhr: 7 Stunden und 52 Minuten; mittlere BAK der Blutprobe: 1,96 Promille; Berechnung:  $1,96 + 0,2 + 8 \times 0,2 = 3,76$  <Promille>).

bb. Die Erwägungen des Vordergerichts tragen vorliegend zudem dem Begründungserfordernis an die Ablehnung des Vorliegens einer zumindest erheblich verminderten Schuldfähigkeit nicht in ausreichendem Maße Rechnung.

Angeichts der wie dargestellt bestimmten Blutalkoholkonzentration von mehr als drei Promille liegt die Annahme einer erheblichen Herabsetzung des Hemmungsvermögens zur Tatzeit nahe. 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 im Einzelfall festzustellende Wert doch zumindest ein gewichtiges Beweisanzeichen für eine erhebliche alkoholische Beeinflussung. Dies gilt unbeschadet der Tatsache, dass die Wirkungen einer Alkoholaufnahme individuell verschieden sind. Der Blutalkoholgehalt zeigt nämlich immerhin die wirksam aufgenommene Alkoholmenge an. Je höher dieser Wert ist, umso näher liegt die Annahme einer zumindest erheblichen Einschränkung der Steuerungsfähigkeit. Bei einer starken Alkoholisierung lässt sich eine erheblich verminderte Steuerungsfähigkeit nur ausschließen, wenn gewichtige Anzeichen dafür sprechen, dass das Hemmungsvermögen des Täters zur Tatzeit erhalten geblieben war (st. Rspr.; BGH NSZ-RR 2016, 103 ff., juris Rn. 13 m. w. N.).

Zur konkreten Feststellung der Schuldfähigkeit ist dabei stets eine tatgerichtliche Gesamtwürdigung der feststellbaren Alkoholaufnahme einerseits und der psychodiagnostischen Kriterien andererseits erforderlich, wobei allerdings nur solche Umstände zu berücksichtigen sind, die für die Beurteilung der Schuldfähigkeit von Bedeutung sind.



sichtigen sind, die aussagekräftige Hinweise darauf geben können, ob das Hemmungsvermögen des Täters bei der Begehung der Tat erhalten geblieben ist oder nicht (BGH a. a. O., juris Rn. 18 m. w. N.).

Dem genügen die tatgerichtlichen Erwägungen nicht. Neben der in die Beweiswürdigung zu niedrig eingestellten möglichen maximalen Blutalkoholkonzentration lassen sie zum einen nicht erkennen, dass es sich bei den vom Vordergericht dargestellten, aus der Würdigung der Angaben zweier Zeugen gewonnenen und dargestellten kognitiven und physischen Leistungsverhalten des Angeklagten nicht dessen Tatzeitverfassung betreffen. Beide Zeugen waren mit dem Angeklagten nämlich nicht zum Tatzeitpunkt, sondern im Falle des polizeilichen Zeugen erst seit der – vom Vordergericht zeitlich nicht eingeordneten – Festnahme des Angeklagten, im Falle des die Blutentnahme durchführenden Arztes noch später befasst. Zum anderen bestand angesichts der amtsgerichtlichen Feststellung, dass der Angeklagte zum Zeitpunkt seiner Festnahme seit einem Tag aus dem Zentrum für Psychiatrie Reichenau flüchtig war, Veranlassung zu überprüfen, ob und inwiefern eine dem Aufenthalt in der Psychiatrie zugrunde liegende psychische Verfassung in Verbindung mit dem Alkoholkonsum gegebenenfalls Einfluss auf die Schuldfähigkeit des Angeklagten gehabt haben könnte (BGH NStZ-RR 2004, 306, juris Rn. 7); bei gleichzeitigem Vorliegen von hoher Alkoholisierung und einer sonstigen psychischen Störung wird jedenfalls eine Einschränkung der Schuldfähigkeit häufiger bejaht (Fischer, a. a. O., § 20, Rn. 26).

3. Für das weitere Verfahren weist der Senat auf Folgendes hin:

a. Die Bejahung von Schuldfähigkeit bei hohen BAK-Werten bedarf jedenfalls näherer Begründung und setzt meist die Anhörung eines Sachverständigen voraus (Fischer, a. a. O., § 20, Rn. 20). Bei der Prüfung der Schuldfähigkeit im Falle eines zum Tatzeitpunkt stattgehabten erheblichen Alkoholkonsums kann im Rahmen der gebotenen Gesamtwürdigung neben der Prüfung des Indizierten des für den Tatzeitpunkt festzustellenden Leistungsverhaltens einer gegebenenfalls bestehenden Alkoholgewöhnung des Angeklagten, dem Vorhandensein von psychischen Störungen und einer bestehenden Wechselwirkung mit gegebenenfalls – vorliegend im Rahmen der psychiatrischen Behandlung – eingenommenen Medikamenten indizielle Bedeutung zukommen (Fischer, a. a. O., § 20, Rn. 23a, 26, 26b). Zur ergänzenden Aufklärung dürften überdies die den Angeklagten betreffenden Akten des Betreuungsgerichts beizuziehen sein; hierdurch können Art und Bedeutung jener Prognose Berücksichtigung finden.

b. Ob die Angaben des Vernehmungsbeamten des Angeklagten gegebenenfalls aufgrund eines alkoholbedingten Verständnisdefizits im Hinblick auf dessen Belehrung als Beschuldigter über sein Schweigerecht einem aus den §§ 163 Abs. 4 S. 2, 136 Abs. 1 S. 2 StPO abgeleiteten Verwertungsverbot (hierzü BGH NStZ 1994, 95, juris Rn. 8) oder aufgrund alkoholbedingter Vernehmungsunfähigkeit einem Verwertungsverbot

aus § 136a StPO unterliegen (Diemer in: KK-StPO, 7. Auflage, § 136a, Rn. 13, 16 m. w. N.), obliegt der tatgerichtlichen Würdigung. In der Regel dürfte ein Beschuldigter dann, wenn er infolge seiner geistigen oder seelischen Verfassung die Belehrung über die Aussagefreiheit nicht versteht, auch nicht vernehmungsfähig sein (Gleß in: Löwe-Rosenberg, 26. Auflage, § 136, Rn. 86). Ob derartige Defizite beim Angeklagten vorlagen, ist eine Frage, die der Tatrichter im Wege des Freibeweises zu prüfen hat. Dabei gilt der Grundsatz „in dubio pro reo“ nicht (BGH NStZ 1993, 393; OLG Stuttgart, B. v. 28. 04. 2009, 2 Ss 747/08, juris Rn. 16; OLG Köln StV 1989, 520, 521).

Ob ein Zeuge oder ein Beschuldigter in der Lage war, die ihm erteilte Belehrung zu verstehen, richtet sich nach den Grundsätzen, die für die Beurteilung gelten, ob der Erklärende verhandlungsfähig war. Diese Fähigkeit wird in der Regel nur durch schwere körperliche oder seelische Mängel oder Krankheiten ausgeschlossen (BGH NStZ 1993, 393). Dass der Beschuldigte zum Zeitpunkt seiner Vernehmung unter vorläufiger Betreuung stand, ist für die Wahrnehmung seiner prozessualen Rechte als Beschuldigter unerheblich. Nicht der gesetzliche Vertreter, sondern der Beschuldigte ist höchstpersönlich zu belehren (Diemer, a. a. O., § 136, Rn. 11; Rogall in: SK-StPO, 41. Aufbaulieferung, § 136, Rn. 33; Gleß, a. a. O., § 136, Rn. 32; Meyer-Goßner/Schmitt, § 136, Rn. 8); unabhängig vom Aufgabenbereichs eines vorläufig bestellten Betreuers ist ein Beteiligungsrecht des gesetzlichen Vertreters – wie im Fall des Bestehens eines Aussageverweigerungsrechts eines Zeugen nach § 52 Abs. 2 S. 1 StPO – bei der Ausübung des Schweigerechts durch den Beschuldigten gesetzlich nicht vorgesehen.

Im Hinblick auf die Prüfung eines Verstoßes gegen § 136a StPO ist dabei darauf hinzuweisen, dass ein Verwertungsverbot grundsätzlich unabhängig davon besteht, ob der Beschuldigte die zur Vernehmungsunfähigkeit aufgrund Alkoholkonsums führende Trunkenheit selbst verursacht hat. Insoweit ist allein der objektive Zustand maßgebend (OLG Stuttgart a. a. O., Rn. 16; OLG Köln a. a. O., 521). Unerheblich ist ebenfalls, ob die Vernehmungsperson die dadurch bewirkte Beeinträchtigung der Willensfreiheit erkannt hat oder nicht (OLG Köln a. a. O., 521; Diemer, a. a. O., § 136a, Rn. 13, 16 m. w. N.).

Vorliegend dürfte für die Feststellung der kognitiven Fähigkeiten des Angeklagten zum Zeitpunkt seiner Belehrung und Vernehmung als Beschuldigter neben der konkret zu berechnenden Blutalkoholkonzentration und seinem Leistungsvermögen einer gegebenenfalls bestehenden Alkoholgewöhnung (bei einer BAK von immerhin 1,96 Promille zum Zeitpunkt der Blutentnahme scheint der Angeklagte nach Darstellung der Zeugenangaben im Urteil kaum beeinträchtigt gewesen zu sein), einer gegebenenfalls bestehenden psychiatrischen Erkrankung oder einer Wechselwirkung mit eventuell eingenommenen Medikamenten indizielle Bedeutung beizumessen sein; bei einem trinkgewöhnten Angeklagten ließe sich jedenfalls eine Beeinträchtigung der Willensfreiheit nicht

allein auf einen Blutalkoholgehalt von zwei Promille stützen (hierzu BGH bei Dallinger MDR 1970, 14). Hierzu wird das Vordergericht – gegebenenfalls sachverständig beraten – weitergehende Feststellungen zu treffen haben.

**03. \*) Zwar vermag die Teilnahme an einer verkehrstherapeutischen Maßnahme, die Durchführung einer psychotherapeutischen Behandlung oder die Wahrnehmung verkehrspsychologischer Beratungen und Aufbaueminare nicht schematisch die Regelvermutung einer mangelnden Fahreignung i.S.d. des § 69 Abs.2 StGB widerlegen. Sie ist bei der Entscheidung aber nach Lage des Einzelfalls zu berücksichtigen und kann Anlass zu weiterer Sachaufklärung, z.B. in Form der Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens, geben.**

Oberlandesgericht Karlsruhe,  
Beschluss vom 6. Oktober 2016  
– 3 (5) Ss 473/16 - AK 199/16 –

Zum Sachverhalt:

I. Durch Strafbefehl des Amtsgerichts Villingen-Schwenningen vom 28.06.2015 wurde gegen den Angeklagten, dessen Führerschein sich seit 17.04.2015 in amtlicher Verwahrung befunden hatte, wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr eine Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 50 € festgesetzt und zugleich die Fahrerlaubnis entzogen, sein Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist von noch acht Monaten angeordnet. Auf seinen wirksam auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkten Einspruch vom 08.07.2016 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. 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 Staatsanwaltschaft 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 drei Monaten erteilt. Letztlich wurde die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gem. § 111a StPO angeordnet.

Mit Telefax vom 10.06.2016 legte der Angeklagte mit Schriftsatz seines Verteidigers Revision gegen das Urteil ein, begründete diese nach am 19.07.2016 erfolgter Urteilszustellung form- und fristgemäß mit

Schriftsatz vom 20.07.2016 und erhob die Rüge der Verletzung formellen und materiellen Rechts. Auf die zugleich erhobene Beschwerde wurde die durch Beschluss des Landgerichts Konstanz vom 10.06.2016 angeordnete vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis durch Beschluss des Senats vom 19.08.2016 (3 Ws 591/16) [BA 2016, 476] aufgehoben. [...]

Aus den Gründen:

II. Die Revision hat mit der Verfahrensrüge – jedenfalls vorläufig – Erfolg.

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 Maßregelanzahlung 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 Aufbaueminare 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 X. 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 insoweit 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 IVT-Hö um eine gem. § 70 FeV akkreditierte Einrichtung zur Durchführung von „Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung“ 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 X. 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).

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass noch weitere ergänzende Feststellungen (siehe nachfolgend unter IV.1.) getroffen werden können, ist das Urteil des Landgerichts Konstanz vom 10.06.2016 insgesamt 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 X.-Y. um eine durch die Bundesanstalt für Straßenwesen für „Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung“ gem. § 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 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 jedoch das Amtsgericht den Verlegungsanträgen nachgekommen war, sich der Führerschein des Angeklagten bis zum erstinstanzlichen Hauptverhandlungstermin am 13.01.2016 bereits neun Monate in amtlicher Verwahrung befunden hatte und bis zur Berufungshauptverhandlung weitere 4½ Monate vergangen waren, in denen der Angeklagte unbeanstandet am Straßenverkehr teilgenommen hatte, wurden auf diese Weise Fakten geschaffen, die – auch unter Berücksichtigung der durchgeführten Therapiestunden – die Feststellung der Voraussetzungen für eine (vorläufige) Entziehung der Fahrerlaubnis zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung jedenfalls erheblich schwieriger machen.

**04. 1. Bei Begehung einer Straftat, die nicht in dem Katalog des § 69 Abs. 2 StGB enthalten ist, erfordert die Maßregel einer (isolierten) Fahrerlaubnisperre eine Gesamtwürdigung der Tatumstände und der Täterpersönlichkeit, um die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu belegen, wobei der erforderliche Umfang der Darlegung von den Umständen des Einzelfalls abhängt.**

**2. Zwar liegt es bei typischen Verkehrsdelikten, zu denen das Fahren ohne Fahrerlaubnis zählt, nicht fern, dass der Täter zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet und daher eine isolierte Sperrfrist anzuordnen ist. Eine auf den Einzelfall bezogene Begründung macht dies jedoch nicht entbehrlich.**

Oberlandesgericht Koblenz,  
Beschluss vom 18. Oktober 2016 – 2 OLG 4 Ss 142/16 –

Aus den Gründen:

Die Überprüfung des Urteils nach Maßgabe der Revisionsrechtfertigung hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Angeklagten ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO).

Hinsichtlich der Ausführungen der Generalstaatsanwaltschaft im Votum vom 31. August 2016 zur Maßregel der (isolierten) Fahrerlaubnisperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB ist anzumerken, dass der Tatrichter in den Fällen der Begehung einer Straftat, die – wie vorliegend – nicht in dem Katalog des § 69 Abs. 2 StGB enthalten ist, eine Gesamtwürdigung der Tatumstände und der Täterpersönlichkeit vornehmen muss, um die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen (§ 69 Abs. 1 S. 1 StGB) zu belegen, wobei der erforderliche Umfang der Darlegung von den Umständen des Einzelfalls abhängt (vgl. BGH, 3 StR 167/00 v. 17.05.2000 – NStZ-RR 2000, 297 <Rn. 4 n. juris>). Zwar liegt es bei typischen Verkehrsdelikten, zu denen das Fahren ohne Fahrerlaubnis zählt, nicht fern, dass der Täter zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet und daher eine isolierte Sperrfrist anzuordnen ist (vgl. BGH, 1 StR 107/06 v. 05.09.2006 – NStZ-RR 2007, 40 <Rn. 11 n. juris>). Eine auf den Einzelfall bezogene Begründung macht dies indes nicht entbehrlich (vgl. BGH, 3 StR 487/14 v. 17.12.2014 – NStZ-RR 2015, 123 <Rn. 3 n. juris>; a.A. OLG Koblenz, 1 Ss 105/12 v. 07.11.2012).

Gleichwohl lassen die Ausführungen der Strafkammer eine diesen Anforderungen genügende Gesamtwürdigung noch erkennen. Auch wenn die bei der Angeklagten zum Tatzeitpunkt im Blut nachgewiesenen Betäubungsmittel (20 ng/ml Amphetamin, 3 ng/ml Methylendioxyamphetamin <MDMA> und weniger als 1 ng/ml Tetrahydrocannabinol <THC>) die von der Grenzwertkommission am 22. Mai 2007 vorgeschlagenen analytischen Grenzwerte von 25 ng/ml Amphetamin bzw. MDMA und 1 ng/ml THC (vgl. Blutalkohol 44, 311) nicht erreichen, bei denen der Tatrichter grundsätzlich davon ausgehen kann, dass eine Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zumindest möglich erscheint (vgl. hierzu: Senat, 2 SsBs 30/14 v. 13.06.2014 – Blutalkohol 51, 351 <Rn. 4 n. juris>; KG Berlin, 3 Ws (B) 368/15 v. 30.07.2015 – VRS 129, 220 <Rn. 7 n. juris>), so hat die Kammer die charakterliche Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen – wie sich insbesondere aus den Ausführungen zur Bewährungsunwürdigkeit [...] ergibt – erkennbar auf den Umstand gestützt, dass die Angeklagte ihre Betäubungsmittelproblematik bislang nicht hinreichend aufgearbeitet hat und deshalb davon auszugehen ist, dass sie auch weiterhin regelmäßig Betäubungsmittel konsumiert. Dies ist revisionsrechtlich nicht zu beanstanden.

**05. 1. Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) und Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c StGB) können erhebliche Taten i.S.v. § 64 Satz 1 StGB sein.**

**\*) 2. BAK-Werte ab 2,0‰ deuten, ohne dass insoweit ein medizinisch-statistischer Erfahrungssatz besteht, auf eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit hin, bei einem Wert von 2,5‰ erscheint sie sogar nahe liegend. In diesem Falle ist sich mit der Möglichkeit einer Straffrahmenmilde-**

**rung gemäß §§ 21, 49 Abs. 1 StGB im Hinblick auf eine verminderte Schuldfähigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt auseinanderzusetzen.**

**3. Das Fahrverbot kann seine Warnungs- und Besinnungsfunktion – auch im Hinblick auf seinen Strafcharakter – nur dann erfüllen, wenn es sich in einem angemessenen zeitlichen Abstand zur Tat auf den Täter auswirkt. Nach einem längeren Zeita-blauf (hier: 2 Jahre seit der Tat) verliert der spezialpräventive Zweck eines Fahrverbots seine eigentliche Bedeutung, so dass nur noch der Pönalisierungscharakter als Sanktionsinhalt übrig bleibt. Es bedarf dann besonderer Umstände für die Annahme, dass zu einer nach wie vor erforderlichen erzieherischen Einwirkung auf den Täter die Verhängung eines Fahrverbots neben der Hauptstrafe unbedingt erforderlich ist.**

Oberlandesgericht Hamm,

Beschluss vom 8. November 2016 – 3 RVs 85/16 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Bielefeld hat den vielfach vorbestraften Angeklagten am 21. September 2015 wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung und vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis sowie wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von acht Monaten verurteilt, eine isolierte Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis von zwei Jahren angeordnet und ein Fahrverbot für die Dauer von drei Monaten verhängt.

Mit Schriftsatz seines Verteidigers vom 22. September 2016, beim Amtsgericht Bielefeld eingegangen am selben Tag, hat der Angeklagte gegen dieses Urteil Berufung eingelegt und die Berufung auf das Strafmaß beschränkt.

Durch das angefochtene Urteil vom 29. Juni 2016 hat das Landgericht Bielefeld die Berufung kostenpflichtig verworfen. Mit seiner hiergegen gerichteten Revision rügt der Angeklagte die Verletzung materiellen Rechts. [...]

II. 1. Das Amtsgericht hat zu den Taten des Angeklagten die folgenden Feststellungen getroffen:

„1) Der Angeklagte, der sich nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis befindet, was er weiß, befuhr am 15.02.2015 gegen 16:00 Uhr mit dem führerscheinpflichtigen Kleinkraftfahrzeug der Marke Honda, Kennzeichen ### u.a. die G-Straße in T. Er befand sich unter dem Einfluss von Alkohol und war deshalb fahruntüchtig, was er hätte bemerken können. Die um 19:40 Uhr entnommene Blutprobe ergab noch einen Wert von 0,59‰. Hieraus errechnet sich ein Blutalkoholwert von 0,75‰ zum Zeitpunkt der Fahrt. An der Einmündung zur P-Straße bemerkte er in Folge seiner Alkoholisierung den dort wartenden Pkw des Zeugen P zu spät und fuhr auf diesen auf. Es entstand Sachschaden. Zudem wurde seine Beifahrerin, die Zeugin C2 verletzt, die von seiner Alkoholisierung nichts wusste. Die Zeugin erlitt u.a. Prellungen an den Füßen.“

2) Obwohl sich der Angeklagte weiterhin nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis befand, was er wusste, befuhr er am 18.03.2015 um 18:15 Uhr mit dem führungspflichtigen Kleinkrafttrad Honda, ### u.a. die Q-Straße in W. Dabei war er trunkenheitsbedingt nicht in der Lage, das Fahrzeug sicher zu führen, was er wusste. Die um 18:40 Uhr entnommene Blutprobe ergab einen Wert von 2,28‰.“

2. Das Landgericht hat die Beschränkung der Berufung als wirksam angesehen und ergänzende Feststellungen zu den persönlichen Verhältnissen des Angeklagten und zu seinen Vorbelastungen getroffen.

a) Zu dem Alkoholkonsum des Angeklagten hat das Landgericht u.a. die folgenden Feststellungen getroffen:

„Der Angeklagte konsumierte erstmals mit 16 Jahren Alkohol, und zwar beim Fußballtraining ein bis zwei Flaschen Bier, gelegentlich auch am Wochenende bis zu zehn Flaschen Bier auf Feiern. Einen Konsumanstieg merkte er erstmals mit 19 Jahren nach der Ausbildung, er trank dann täglich drei bis vier Flaschen Bier mit jeweils 0,33l. Nach seinen Inhaftierungen trank er jeweils mehr harte Sachen, ist aber derzeit wieder auf Bier umgestiegen. Im Jahr 2015 trennte sich der Angeklagte von seiner Freundin, welche ebenfalls alkoholkrank war. Gemeinsam hatten sie acht bis zehn Flaschen Bier mit jeweils 0,5l pro Tag konsumiert, zusätzlich noch ein bis zwei Gläser Wein. (...)

Der Angeklagte begab sich vom 12.02. bis 22.02.2016 in die stationäre Entgiftung im H in E. Dort nahm der Angeklagte regelmäßig am therapeutischen Angebot der Station, bestehend aus ärztlichen und psychologischen Einzel- und Gruppengesprächen teil. Auch besuchte er die psycho-edukative Suchtgruppe sowie Arbeit- und Ergotherapie, Entspannungstraining, Bewegungstherapie und weitere sozialtherapeutische Maßnahmen.

Vom 03.03.2016 bis zum 18.03.2016 befand er sich in teilstationärer Behandlung in der Tagesklinik M und wurde am 18.03.2016 regulär entlassen.“ [...]

„Zusätzlich hat der Angeklagte nach wie vor ein unbewältigtes Alkoholproblem. In der Hauptverhandlung ist der Eindruck entstanden, dass der Angeklagte nur halbherzig dieses Problem angeht. Es ist ihm nicht gelungen, seit der erstinstanzlichen Hauptverhandlung vom 21.09.2015 eine stationäre Alkoholentwöhnungstherapie in die Wege zu leiten, obwohl er dies behauptet hat.“ [...]

b) Ausweislich der Urteilsgründe ist der Angeklagte vielfach vorbestraft; sein Bundeszentralregisterauszug weist 14 Eintragungen auf. U.a. wurde er in den Jahren 1998, 2000, 2003 und 2011 jeweils wegen Verkehrsdelikten im Zusammenhang mit Alkohol verurteilt, zuletzt am 12. Dezember 2011 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis und wegen anderer Delikte zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von acht Monaten unter Strafaussetzung zur Bewährung.

Aufgrund einer Verlängerung der Bewährungszeit stand der Angeklagte zu beiden Tatzeitpunkten unter Bewährungsaufsicht. Ferner ist er mehrfach mit Körperverletzungsdelikten in Erscheinung getreten, durch Urteil vom 14. Juli 2008 wurde er wegen einer unter Alkoholeinfluss begangenen gefährlichen Körperverletzung zu einer Freiheitsstrafe von zehn Monaten verurteilt. Die zunächst gewährte Strafaussetzung zur Bewährung wurde widerrufen, so dass der Angeklagte die Strafe in der Zeit vom 29. April 2009 bis zum 18. Februar 2010 verbüßte.

3. Für die Tat zu Ziffer 1 vom 15. Februar 2015 hat das Landgericht eine Einzelstrafe von sechs Monaten und für die Tat zu Ziffer 2 vom 18. März 2015 eine Einzelstrafe von vier Monaten verhängt und hieraus eine Gesamtfreiheitsstrafe von acht Monaten gebildet, deren Vollstreckung es insbesondere mit Blick auf die einschlägigen Vorbelastungen des Angeklagten und sein unbewältigtes Alkoholproblem nicht zur Bewährung ausgesetzt hat.

4. a) Zu der Verhängung der Sperrfrist und zu dem Fahrverbot enthalten die Urteilsgründe die folgenden Ausführungen:

„Durch die Tat hat sich der Angeklagte als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Aufgrund des Umstandes, dass der Angeklagte immer wieder gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften verstößt, hielt die Kammer hier eine Sperrfrist von weiteren 24 Monaten für angemessen zur Einwirkung auf den Angeklagten. Darüber hinaus hat die Kammer ein Fahrverbot von 3 Monaten gemäß § 44 StGB angeordnet, um den Angeklagten von jeglicher Form der Fortbewegung von Kraftfahrzeugen abzuhalten.“ [...]

b) Von der Anordnung der Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt hat das Landgericht mit der folgenden Begründung abgesehen:

„Die Kammer hat die Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt gemäß § 64 StGB zwar in Erwägung gezogen, im Ergebnis jedoch abgelehnt. Nach Auffassung der Kammer handelt es sich, auch unter Berücksichtigung des Gesamtzusammenhanges, insbesondere seiner zuvor begangenen Straftaten um Bagatelldelikte, bei welchen die Unterbringung in einer Entziehungsanstalt unverhältnismäßig erscheint.“ [...]

#### Aus den Gründen:

III. Die zulässige Revision des Angeklagten hat den aus der Beschlussformel ersichtlichen (vorläufigen) Erfolg [Das angefochtene Urteil wird mit den zugrunde liegenden Feststellungen aufgehoben a) im Einzelstrafenausspruch bezüglich der Tat zu Ziffer 2., b) im Gesamtstrafenausspruch, c) im Maßregelausspruch, auch soweit von der Anordnung der Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt abgesehen worden ist, d) im Nebenstrafenausspruch.], im Übrigen erweist sie sich als unbegründet.

1. Die auf die Sachrüge von Amts wegen vorzunehmende Überprüfung, ob die Strafkammer zu Recht von einer wirksamen Beschränkung der Berufung auf den



Rechtsfolgenausspruch ausgegangen ist, ergibt, dass die Feststellungen des erstinstanzlichen Urteils zu den Taten eine hinreichende Grundlage für die Nachprüfung der Rechtsfolgenentscheidung bieten. Zwar fehlen in den Urteilsfeststellungen bei beiden Taten nähere Angaben zu den Umständen der Alkoholaufnahme, beispielsweise dem Beginn und dem Trinken, jedoch hindert dies eine wirksame Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch nicht. (Senat, Beschluss vom 3. April 2006 – 3 Ss 71/06, juris). Gleiches gilt, soweit die Urteilsgründe des amtsgerichtlichen Urteils keine Angaben zur inneren Tatseite bezüglich der fahrlässigen Körperverletzung (Tat zu Ziffer 1.) enthalten, denn die übrigen Ausführungen lassen den sicheren Rückschluss zu, dass der Angeklagte in Bezug auf die Herbeiführung einer Gesundheitsschädigung seiner Beifahrerin fahrlässig handelte.

2. Der Rechtsfolgenausspruch hält der revisionsrechtlichen Überprüfung durch den Senat nicht in allen Punkten stand.

a) Die Strafzumessungserwägungen weisen einen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten auf, der zur teilweisen Aufhebung des Strafausspruchs führt.

aa) Die Strafzumessung ist zwar grundsätzlich Sache des Tatrichters. Es ist seine Aufgabe, auf der Grundlage des umfassenden Eindrucks, den er in der Hauptverhandlung von der Tat und der Persönlichkeit des Täters gewonnen hat, die wesentlichen entlastenden und belastenden Umstände festzustellen, sie zu bewerten und gegeneinander abzuwägen. Ein Eingriff des Revisionsgerichts in diese Strafzumessung ist allerdings dann möglich, wenn die Zumessungserwägungen in sich fehlerhaft sind, wenn das Tatgericht gegen rechtlich anerkannte Strafzwecke verstößt oder wenn sich die verhängte Strafe nach oben oder unten von ihrer Bestimmung löst, gerechter Schuld ausgleich zu sein (BGH, Urteil vom 20. Dezember 1994 – 1 StR 688/94, NJW 1995, 1038 und Beschluss vom 12. August 2014 – 4 StR 329/14, BeckRS 2014, 17110; OLG Hamm, Beschluss vom 17. Juni 2008 – 4 Ss 224/08, juris, Rdnr. 8). Auch begründen die Strafzumessungserwägungen dann die Revision, wenn von einem falschen Strafrahen ausgegangen wird oder die für das Strafmaß materiell-rechtlich maßgeblichen Leitgesichtspunkte (§ 46 StGB) nicht richtig gesehen oder nicht zugrunde gelegt worden sind.

bb) So liegt der Fall hier bezüglich der Tat zu Ziffer 2 vom 18. März 2015, denn die Kammer hat sich mit der sich aufdrängenden Möglichkeit einer Strafrahmilderung gemäß §§ 21, 49 Abs. 1 StGB im Hinblick auf eine verminderte Schuldfähigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt nicht auseinandergesetzt. Nach den Urteilsfeststellungen ergab eine dem Angeklagten um 18:15 Uhr entnommene Blutprobe eine Blutalkoholkonzentration von 2,28‰. Die Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit ergibt sich hingegen aus den Urteilsgründen nicht. Unter Zugrundelegung der nach der Rechtsprechung anerkannten Rückrechnungsregeln ist zur Prüfung der Schuldfähigkeit des Täters von einem maximalen Abbauwert aus-

zugehen, der sich aus einem stündlichen Abbauwert von 0,2‰ und einem einmaligen Sicherheitszuschlag von 0,2‰ ergibt (Fischer, StGB, 63. Aufl., § 20, Rdnr. 13). Zugunsten des Angeklagten ist angesichts eines Zeitraums von ca. einer halben Stunde zwischen der Tatzeit und der Blutentnahme von einer Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit in Höhe von nahezu 2,5‰ auszugehen. BAK-Werte ab 2,0‰ deuten, ohne dass insoweit ein medizinisch-statistischer Erfahrungssatz besteht, auf eine erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit hin, bei einem Wert von 2,5‰ erscheint sie sogar nahe liegend (Senat, Beschluss vom 3. April 2006 – 3 Ss 71/06, juris, Rdnr. 7; Beschluss vom 29. Januar 2013 – III-3 RVs 6/13, Beschluss vom 28. November 2013 – III-3 RVs 84/13; OLG Hamm, Beschluss vom 24. August 2000 – 4 Ss 869/00, juris und Beschluss vom 8. November 2007 – 4 Ss 473/07, juris; Fischer, StGB, 63. Aufl., § 20, Rdnr. 17a m. w. N.). Zwar ist zu berücksichtigen, dass die mildernde Wirkung einer verminderten Schuldfähigkeit durch die – ebenfalls alkoholbedingte – erhöhte objektive Gefährlichkeit der Trunkenheitsfahrt kompensiert werden mag, jedoch lässt sich zugunsten des Angeklagten letztlich nicht ausschließen, dass die Strafkammer bei erschöpfender und fehlerfreier Abwägung der Voraussetzungen und Anwendung der §§ 21, 49 Abs. 1 StGB zu einer mildernden Strafe gefunden hätte.

cc) Die Bemessung der Strafe für die Tat zu Ziffer 1 lässt dagegen keine Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten erkennen.

dd) Der o.g. Rechtsfehler führt zur Aufhebung des Strafausspruchs betreffend die Tat zu Ziffer 2, die auch die Aufhebung des Gesamtstrafenausspruchs nach sich zieht.

b) Die Erwägungen, mit denen die Kammer die Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt gemäß § 64 StGB abgelehnt hat, sind ebenfalls nicht frei von Rechtsfehlern. Die Nichtanordnung der Unterbringung war vom Senat auf die Sachrüge zu überprüfen, da diese nicht vom Rechtsmittelangriff des Angeklagten ausgenommen worden ist (BGH, Beschluss vom 24. Januar 2012 – 4 StR 636/11, juris; Senat, Beschluss vom 10. Februar 2015 – III-3 RVs 5/15 und Beschluss vom 15. September 2016 – 3 RVs 70/16, juris, Rdnr. 19; Fischer, StGB, 63. Aufl., § 64, Rdnr. 28). Daran ändert auch nichts, dass zuvor nur der Angeklagte Berufung eingelegt und diese auf die Überprüfung des Rechtsfolgenausspruchs beschränkt hatte (BayOBLG, Beschluss vom 12. Dezember 1994 – 5 St RR 154/94, juris; Senat, Beschluss vom 10. Februar 2015 – III-3 RVs 5/15). Der etwaigen Anordnung einer Unterbringung nach § 64 StGB stünde das Verschlechterungsverbot des § 358 Abs. 2 S. 1 StPO nicht entgegen, § 358 Abs. 2 S. 3 StPO (KK-Kuckein, StPO, § 358, Rdnr. 23; OLG Rostock, Beschluss vom 22. März 2001 – 1 Ss 244/00 I 5/01, juris, Rdnr. 19).

aa) Das Landgericht hat zutreffend erkannt, dass die Urteilsfeststellungen eine Prüfung der Voraussetzungen des § 64 StGB nahe legen: Der Angeklagte ist seit dem Jahr 1998 wiederholt mit alkoholbedingten Straf-

taten aufgefallen und hat auch nach dem Inhalt seiner eigenen Einlassung ein über Jahre verfestigtes Alkoholproblem, das bislang nicht ausreichend behandelt wurde. Aufgrund dieser Feststellungen liegt es nahe, dass ein Hang i. S. v. § 64 StGB gegeben ist. Denn für einen Hang ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes eine eingewurzelte, auf psychische Disposition zurückgehende oder durch Übung erworbene Neigung ausreichend, immer wieder Rauschmittel zu konsumieren, wobei diese Neigung noch nicht den Grad einer physischen Abhängigkeit erreicht haben muss (BGH, Urteil vom 11. März 2014 – 1 StR 655/13, juris, Rdnr. 11).

bb) Es liegt nach den festgestellten Umständen – insbesondere im Hinblick auf die häufigen einschlägigen Vorverurteilungen – auch die Gefahr nahe, dass der Angeklagte infolge seines Hangs auch in Zukunft erhebliche rechtswidrige Taten, nämlich weitere alkoholbedingte Verkehrsstraftaten und/oder Gewaltdelikte, begehen wird. Anders als das Landgericht meint, handelt es sich bei den Taten des Angeklagten nicht um Bagatelldelikte. Bei beiden verfahrensgegenständlichen Taten steuerte der Angeklagte in alkoholisiertem Zustand ein Kleinkrafttrad, ohne im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis zu sein, und zwar jeweils zu Zeitpunkten, zu denen die Straßen vorhersehbar nicht menschenleer sind. Ein solches Verhalten kann für andere Verkehrsteilnehmer mit erheblichen Gefahren verbunden sein, die sich im Fall der Tat zu Ziffer 1 auch realisierten, denn der Angeklagte verursachte infolge seiner Alkoholisierung einen Verkehrsunfall, bei dem seine Beifahrerin verletzt wurde (Senat, Beschluss vom 22. April 2014 – III-3 RVs 30/14; Beschluss vom 10. Februar 2015 – III-3 RVs 5/15; Beschluss vom 15. September 2016 – 3 RVs 70/16, juris, Rdnr. 20; OLG Hamm, Beschluss vom 11. Oktober 2005 – 4 Ss 361/05, juris, Rdnr. 21; OLG Celle, Beschluss vom 23. Juni 2014 – 32 Ss 83/14, juris, Rdnr. 16; OLG Rostock, Beschluss vom 22. März 2001 – 1 Ss 244/00 I 5/01, juris, Rdnr. 19). Soweit das Landgericht auf die zuvor begangenen Straftaten des Angeklagten abhebt, ist die Einordnung der Tat vom 27. Januar 2008 (gefährliche Körperverletzung zum Nachteil der Geschädigten F, [...]) als Bagatelldelikt nicht nachvollziehbar.

cc) Aus den bisherigen Feststellungen ergibt sich auch nicht, dass eine Therapie keine hinreichende Aussicht auf Erfolg bietet. Vielmehr spricht für eine entsprechende Erfolgsaussicht, dass der Angeklagte in der Zeit vom 12. Februar bis zum 22. Februar 2016 eine stationäre Entgiftung und in der Zeit vom 3. März bis zum 18. März 2016 eine teilstationäre Behandlung in einer Tagesklinik absolvierte. Zudem will sich der Angeklagte seinen eigenen Angaben zufolge um eine stationäre Alkoholentwöhnungstherapie bemüht haben.

dd) Über die Notwendigkeit einer Unterbringungsanordnung ist daher unter Hinzuziehung eines Sachverständigen (§ 246a StPO) neu zu verhandeln.

c) Die Entscheidung über die isolierte Sperrfrist gemäß § 69a StGB unterliegt aufgrund des engen inhaltlichen Zusammenhangs mit der Maßregel nach

§ 64 StGB ebenfalls der Aufhebung. Die Bemessung der Sperrfrist im Einzelfall hat sich an den Kriterien zu orientieren, die für die Anordnung der Maßregel bestimmend sind; es kommt mithin (allein) darauf an, wie lange die Ungeeignetheit i. S. v. § 69 Abs. 1 StGB, die hier ausschließlich auf charakterlichen Mängeln beruht, voraussichtlich bestehen wird (Fischer, StGB, 63. Aufl., § 69a, Rdnr. 15). Angesichts des unbehandelten Alkoholproblems des Angeklagten hängt die Prognose über die Dauer der Sperrfrist maßgeblich davon ab, ob und wenn ja in welchem zeitlichen Rahmen eine erfolgreiche Behandlung, ggf. im Rahmen einer Unterbringung in einer Entziehungsanstalt, möglich ist. Da der Entscheidung über beide Maßregeln im Wesentlichen inhaltsgleiche Erwägungen zugrunde liegen, bestünde die Gefahr einer in sich widersprüchlichen Gesamtentscheidung, wenn das Landgericht nur über die Maßregel nach § 64 StGB neu zu verhandeln und zu entscheiden hätte (BGH, Beschluss vom 15. Mai 2001 – 4 StR 306/00, NJW 2001, 3134).

d) Auch das verhängte Fahrverbot (§ 44 StGB) kann keinen Bestand haben. Die Kammer hat sich mit der Wechselwirkung zwischen der Höhe der Hauptstrafe und der Nebenstrafe nicht auseinandergesetzt (OLG Hamm, Beschluss vom 3. Juni 2004 – 2 Ss 112/04, juris, Rdnr. 14; OLG Stuttgart, Beschluss vom 10. März 2016 – 4 Ss 700/15, juris, Rdnr. 16; Fischer, StGB, 63. Aufl., § 44, Rdnr. 17). Im Übrigen wird der neue Tatrichter bei seiner Entscheidung über die Verhängung eines Fahrverbots zu berücksichtigen haben, dass das Fahrverbot seine Warnungs- und Besinnungsfunktion – auch im Hinblick auf seinen Strafcharakter – nur dann erfüllen kann, wenn es sich in einem angemessenen zeitlichen Abstand zur Tat auf den Täter auswirkt. Nach einem längeren Zeitablauf verliert der spezialpräventive Zweck eines Fahrverbots seine eigentliche Bedeutung, so dass nur noch der Pönalisierungscharakter als Sanktionsinhalt übrig bleibt (BGH, Beschluss vom 22. Oktober 2001 – 5 StR 439/01, juris, Rdnr. 5; OLG Hamm, Beschluss vom 3. Juni 2004 – 2 Ss 112/04, juris, Rdnr. 14). Der Angeklagte beging die Taten am 15. Februar 2015 und 18. März 2015. Da die neue Hautverhandlung voraussichtlich erst im Frühjahr des Jahres 2017 stattfindet, wird dem Zeitablauf von dann zwei Jahren seit der Tat entscheidende Bedeutung zukommen, was voraussichtlich dazu führt, dass das verhängte Fahrverbot seinen spezialpräventiven Zweck verliert. Es bedarf dann besonderer Umstände für die Annahme, dass zu einer nach wie vor erforderlichen erzieherischen Einwirkung auf den Täter die Verhängung eines Fahrverbots neben der Hauptstrafe unbedingt erforderlich ist (OLG Hamm, Beschluss vom 3. Juni 2004 – 2 Ss 112/04, juris, Rdnr. 16 und Beschluss vom 24. Juli 2012 – III-2 RVs 37/12, juris, Rdnr. 6).

3. Der Strafausspruch bezüglich der Tat zu Ziffer 1 vom 15. Februar 2015 kann trotz der Notwendigkeit erneuter Verhandlung und Entscheidung über die Maßregeln und die Nebenstrafe bestehen bleiben.

a) Wegen der „Zweispurigkeit“ von Strafe und Maßregel besteht keine Wechselwirkung zwischen

beiden Rechtsfolgen. Sie sollen unabhängig voneinander verhängt werden (BGH, Beschluss vom 24. Januar 2012 – 4 StR 636/11, juris; Beschluss vom 9. Oktober 2012 – 1 StR 456/12, juris; Urteil vom 31. Juli 2013 – 2 StR 620/12, BeckRS 2013, 15324). Etwas anderes kann gelten, wenn sich aus den Urteilsgründen Anhaltspunkte für eine mögliche Wechselwirkung ergeben (BGH, Urteil vom 20. September 2011 – 1 StR 120/11, BeckRS 2011, 25933) oder wenn die Einzelstrafen an der oberen Grenze der jeweiligen Straffrahmen angesiedelt sind (Senat, Beschluss vom 22. April 2014 – III-3 RVs 30/14). Vorliegend kann der Senat bezüglich der Tat zu Ziffer 1 ausschließen, dass die Kammer eine noch mildere Strafe verhängt hätte, wenn sie zugleich die Unterbringung in einer Entziehungsanstalt angeordnet hätte.

b) Die Aufhebung des verhängten Fahrverbotes nötigt ebenfalls nicht zur Aufhebung der Einzelstrafe für die Tat zu Ziffer 1. Selbst wenn das neue Tatgericht erneut ein Fahrverbot verhängen sollte, kann dies nicht dazu führen, dass die Einzelstrafe für die Tat zu Ziffer 1 noch niedriger zu bemessen wäre. Dies gilt erst recht für den Fall, dass von der Verhängung eines Fahrverbots abgesehen wird.

**06. Auf das nach § 44 StGB angeordnete Fahrverbot ist die Schonfristvorschrift des § 25 Abs. 2a StVG nicht entsprechend anwendbar.**

Kammergericht,  
Beschluss vom 7. November 2016  
– (3) 121 Ss 155/16 (90/16) –

**Aus den Gründen:**

Die Revision des Angeklagten gegen das Urteil des Landgerichts Berlin vom 20. Juli 2016 wird nach § 349 Abs. 2 StPO verworfen.

Der Schriftsatz des Verteidigers vom 3. November 2016 lag vor. Zu einer anderen Bewertung gab er keinen Anlass. An der verlangten Bewilligung der Privilegierung nach § 25 Abs. 2a StVG war das Landgericht aus Rechtsgründen gehindert, weil es ein Fahrverbot nach § 44 StGB festgesetzt hat. Hierauf ist die Schonfristvorschrift nicht anwendbar (vgl. BHHJJ/Burmann, StVR 24. Aufl., § 44 StGB Rn. 11; Schöne/Schröder/Stree/Kinzig, StGB 29. Aufl., § 44 Rn. 20; Krumm, Fahrverbot in Bußgeldsachen 3. Aufl., § 26 Rn. 5). Die durch den Verteidiger bezeichnete Entscheidung, nach der die Bewilligung der Schonfrist zwingend ist (OLG Düsseldorf NZV 2001, 89), betrifft § 25 Abs. 1 StVG. [...]

**07. Sind Vergehen der Gefährdung des Straßenverkehrs infolge Trunkenheit und des sich hieran anschließenden Unerlaubten Entfernens vom Unfallort angeklagt und stellt das Gericht das Verfahren bzgl. einer Tat nach § 153a Abs. 2 StPO (endgültig) ein, so verbraucht dies die Strafklage für die noch abhängige Tat im sachlich-rechtlichen Sinn.**

**Amtsgericht,  
Beschluss vom 30. August 2016  
– (3) 161 Ss 146/16 (82/16) –**

Kammergericht,  
Beschluss vom 30. August 2016  
– (3) 161 Ss 146/16 (82/16) –

**Zum Sachverhalt:**

Das Amtsgericht Tiergarten hat den Angeklagten am 12. Juni 2015 wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs und wegen Unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Gesamtgeldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 40 Euro verurteilt, seine Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und eine Sperrfrist von 15 Monaten angeordnet. Die auf sein Rechtsmittel anberaumte Berufungshauptverhandlung hat an insgesamt sieben Tagen stattgefunden. Am sechsten Verhandlungstag sind die Verfahrensbeteiligten übereingekommen, dass das Verfahren bezüglich des Vorwurfs der Straßenverkehrsgefährdung nach § 153a Abs. 2 StPO eingestellt werden soll. Ohne dass es zu einer vorläufigen Einstellung gekommen wäre, ist das Verfahren am nächsten Verhandlungstag, dem 12. Mai 2016, insoweit endgültig eingestellt worden, nachdem der Angeklagte erklärt hatte, 3.000 Euro an die Kosteneinzugsstelle der Justiz gezahlt zu haben. Sodann ist die Strafverfolgung (unter Wegfall des Vorwurfs nach § 316 Abs. 1 StPO) gemäß § 154a Abs. 2 StPO auf den verbleibenden Vorwurf des unerlaubten Entfernens vom Unfallort beschränkt worden, und der Angeklagte ist schließlich durch das angefochtene Urteil wegen dieses Vergehens zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 40 Euro verurteilt worden. Zugleich ist ihm die Fahrerlaubnis entzogen und die Fahrerlaubnisbehörde ist angewiesen worden, vor Ablauf von zehn Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Hiergegen wendet sich der Angeklagte mit dem Rechtsmittel der Revision. Er erhebt eine Verfahrensrüge und beanstandet die Verletzung materiellen Rechts.

**Aus den Gründen:**

Die statthafte und auch im Übrigen zulässige Revision führt zur Einstellung des Verfahrens wegen eines Verfahrenshindernisses (§ 206a StPO).

Auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts ist von Amts wegen zu prüfen, ob ein Verfahrenshindernis besteht. Dies ist hier der Fall, denn dadurch, dass der Angeklagte eine Zahlungsaufgabe erfüllt hat und das Verfahren bezüglich des Tatvorwurfs der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 153a Abs. 2 StPO (endgültig) eingestellt worden ist, ist nach § 153a Abs. 1 Satz 5 StPO Strafklageverbrauch für die gesamte Tat im prozessualen Sinn eingetreten (vgl. OLG Karlsruhe Justiz 1990, 38; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO 59. Aufl., § 153a Rn. 45; Beulke in Löwe-Rosenberg, StPO 26. Aufl., § 153a Rn. 97 m. w. N.). Die angeklagte und erstinstanzlich abgeurteilte Tat der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs steht zwar sachlich-rechtlich mit dem nachfolgenden



Vergehen des unerlaubten Entfernens vom Unfallort (in Tateinheit mit Trunkenheit im Verkehr) in Tateinheit. Die Taten bilden aber einen einheitlichen Lebensvorgang, so dass sie sich als eine Tat im prozessualen Sinn darstellen (vgl. BGHSt 23, 141; 25, 72; Senat DAR 1968, 244; OLG Celle VRS 54, 38; Stuckenberg in Löwe-Rosenberg, StPO 26. Aufl., § 264 Rn. 90 m. w. N.). Die den ersten Tatvorwurf betreffende Einstellung nach § 153a Abs. 2 StPO verbraucht damit die Strafklage auch für das Vergehen des unerlaubten Entfernens vom Unfallort.

Aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, der zufolge bei der Verurteilung wegen einer ordnungswidrigen Verursachung eines Verkehrsunfalls und wegen anschließenden Entfernens vom Unfallort die Beschränkung der Berufung auf die Verurteilung wegen des Vergehens zulässig sein soll (vgl. BGHSt 24, 185), ergibt sich nichts anderes. Denn der BGH nimmt hiervon ausdrücklich jene Fälle aus, bei denen der Schuldanspruch nicht teilbar wäre, zB den „Fall einer beide Ereignisse umfassenden Trunkenheitsfahrt“ (vgl. auch OLG Karlsruhe NJW 1971, 157). Diese Konstellation ist hier gegeben, denn der Alkohol- und Drogenkonsum hatte sowohl Einfluss auf das Unfall- als auch auf das nachfolgende Tatgeschehen. Dies wird schon dadurch deutlich, dass er die Strafkammer dazu veranlasste, die Strafe nach § 21 StGB zu mildern.

Wegen dieses Verfahrenshindernisses ist das Urteil des Landgerichts aufzuheben, und das Verfahren ist nach § 206a StPO einzustellen.

**08. 1. Die Beschränkung des Einspruchs auf den Rechtsfolgenausspruch ist beim Tatvorwurf des Führens eines Kraftfahrzeugs unter Cannabiseinfluss (§ 24a Abs. 2 StVG) unwirksam, wenn in dem Bußgeldbescheid die im Blut des Betroffenen nachgewiesene THC-Konzentration nicht mitgeteilt wird.**

**2. Gehen der Betroffene und die Bußgeldbehörde irrtümlich davon aus, dass die Entscheidung über das in dem Bußgeldbescheid verhängte Fahrverbot rechtskräftig geworden ist, und wird der Führerschein (hier: Mofa-Prüfbescheinigung) daraufhin in amtliche Verwahrung genommen, kommt eine Anrechnung der Verwahrungsdauer auf das Fahrverbot in Betracht. Die Entscheidung über die Anrechnung kann im Vollstreckungsverfahren getroffen werden, wenn die tatrichterlichen Feststellungen eine eigene Sachentscheidung des Rechtsbeschwerdegerichts nicht ermöglichen.**

Oberlandesgericht Düsseldorf,  
Beschluss vom 2. November 2016 – IV-2 RBs 157/16 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat gegen den Betroffenen wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs (hier: Mofa) unter Wirkung eines berauschenden Mittels (Cannabis) eine Geldbuße von 200 Euro fest-

gesetzt und ein einmonatiges Fahrverbot angeordnet. Mit der Rechtsbeschwerde wendet sich der Betroffene allein gegen das verhängte Fahrverbot. Er macht geltend, dass die Anordnung des Fahrverbots „rechtsunwirksam“ sei, weil er den Bußgeldbescheid nur beschränkt auf die dort festgesetzte Geldbuße von 500 Euro angefochten habe. Das einmonatige Fahrverbot, das die Bußgeldbehörde angeordnet habe, sei rechtskräftig und bereits durch amtliche Verwahrung der Mofa-Prüfbescheinigung erledigt.

Aus den Gründen:

II. Die Rechtsbeschwerde ist unbegründet, weil die Nachprüfung des Urteils aufgrund der Beschwerde-rechtfertigung keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben hat (§ 79 Abs. 3 OWiG, § 349 Abs. 2 u. 3 StPO).

Gegenstand der Prüfung ist der Rechtsfolgenaus-spruch insgesamt, da die Rechtsbeschwerde wegen der Wechselwirkung von Geldbuße und Fahrverbot nicht wirksam auf die Anordnung des Fahrverbots beschränkt werden konnte (vgl. OLG Rostock NZV 2002, 137; OLG Hamm NZV 2002, 142; Göhler-Seitz, OWiG, 16. Aufl., § 79 Rdn. 9 m. w. N.).

Der Erörterung bedürfen lediglich die Anordnung des Fahrverbots und die von dem Betroffenen geltend gemachte Anrechnung.

1. Die Entscheidung über das in dem Bußgeldbe-scheid angeordnete Fahrverbot ist nicht rechtskräftig geworden. Denn die Beschränkung des Einspruchs auf die dort festgesetzte Geldbuße von 500 Euro ist nicht wirksam erfolgt.

Zwar ist eine solche Beschränkung des Einspruchs nach § 67 Abs. 2 OWiG grundsätzlich zulässig. Die Wechselwirkung von Geldbuße und Fahrverbot steht bei dieser Konstellation – anders als im umgekehrten Fall bei der Beschränkung auf die Anordnung des Fahrverbots – nicht entgegen, da die angestrebte Herabsetzung der Geldbuße keinen Grund darstellen kann, ein daneben angeordnetes Fahrverbot zu verlängern, zu verkürzen oder wegfällen zu lassen (vgl. OLG Hamm DAR 2012, 218). Vorliegend stellt indes der Bußgeldbescheid keine hinreichende Grundlage für den Rechtsfolgenausspruch dar, weil die Tat bei der dortigen Sachverhaltsdarstellung nicht hinreichend konkretisiert worden ist.

Nach § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG handelt ordnungs-widrig, wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt. Gemäß § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG liegt eine solche Wirkung vor, wenn die Substanz im Blut nachgewiesen wird. Hierbei ist der Nachweis der betreffenden Substanz in einer Konzentration erforderlich, die eine Beein-trächtigung der Fahrsicherheit zumindest als möglich erscheinen lässt und damit die in § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG aufgestellte gesetzliche Vermutung rechtfertigt (vgl. BVerfG NJW 2005, 349). Das ist dann der Fall, wenn der von der Grenzwertkommission empfohlene analytische Grenzwert erreicht ist, der für THC (Cannabis) derzeit bei 1 ng/ml liegt (vgl. OLG Karlsruhe

NZV 2007, 248; OLG Schleswig NSz 2007, 183; OLG Saarbrücken NJW 2007, 309).

Der Bußgeldbescheid enthält keine Angaben dazu, welche konkrete THC-Konzentration im Blut des Betroffenen nachgewiesen wurde. Dort wird lediglich das berauschende Mittel (Cannabis) als solches angeführt. Dem Bußgeldbescheid lässt sich dahernicht entnehmen, ob überhaupt von einer beeinträchtigenden Wirkung der im Blut des Betroffenen nachgewiesenen Substanz auf dessen Fahrtüchtigkeit ausgegangen werden kann, wie es der Tatbestand des § 24a Abs. 2 StVG in verfassungskonformer Auslegung voraussetzt. Die somit unzureichende Sachverhaltsdarstellung stellt keine hinreichende Grundlage für die Bemessung der Rechtsfolgen dar, so dass die Beschränkung des Einspruchs auf die Höhe der in dem Bußgeldbescheid festgesetzten Geldbuße nicht wirksam war (vgl. OLG Hamm NZV 2010, 270; a. A. König DAR 2015, 363, 374).

Zutreffend ist der Hinweis des Verteidigers, dass durch den aufgezeigten Darstellungsmangel die Wirksamkeit des Bußgeldbescheides nicht in Frage gestellt wird (vgl. OLG Celle ZfSch 2015, 649). Hier geht es indes um die Wirksamkeit der Beschränkung des Einspruchs, welche aus den dargelegten Gründen zu verneinen ist.

Das Amtsgericht hatte im Rahmen seiner Kognitionspflicht ohne Beschränkung über den Schuldpruch und die Rechtsfolgen zu entscheiden. Es hat die erforderlichen Feststellungen – auch zur THC-Konzentration (hier: 2,1 ng/ml) – getroffen. Die Verhängung des einmonatigen Regelfahrverbots (§ 4 Abs. 3 BKatV, Nr. 242 BKat) ist nicht zu beanstanden. Rechtsfehlerhaft wäre es gewesen, von Teilrechtskraft des Bußgeldbescheides auszugehen und nur noch über die Höhe der Geldbuße zu entscheiden.

2. Der Einwand des Betroffenen, das einmonatige Fahrverbot sei bereits durch Verwahrung der Mofa-Prüfbescheinigung bei der Bußgeldbehörde erledigt, betrifft die Vollstreckung und steht der Anordnung des Fahrverbots nicht entgegen.

So erfolgt die Anordnung eines Fahrverbots auch dann, wenn das Fahrverbot durch Anrechnung der Dauer der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 25 Abs. 6 Satz 1 StVG) bereits erledigt ist (vgl. OLG Düsseldorf DAR 1970, 195; OLG Hamm Blutalkohol 46, 280; zu § 51 Abs. 5 StGB: BGH NJW 1980, 130). Denn die Eintragung eines Fahrverbots im Fahreignungsregister wird im Wiederholungsfall bei künftigen Zumessungserwägungen regelmäßig von Bedeutung sein.

Nach den tatrichterlichen Feststellungen hat der Betroffene die Mofa-Prüfbescheinigung (§ 5 Abs. 4 FeV) zusammen mit dem Einspruch an die Bußgeldbehörde, dort eingehend am 28. Januar 2016, übersandt. Die Rücksendung durch die Bußgeldbehörde erfolgte mit Schreiben vom 12. Februar 2016.

Auch wenn hier keine gesetzliche Regelung unmittelbar eingreift, hält der Senat eine Anrechnung der Verwahrungsdauer auf das Fahrverbot aus Gründen des Vertrauensschutzes grundsätzlich für möglich (vgl. OLG Zweibrücken ZfSch 2016, 411). Gehen der Betroffene und die Bußgeldbehörde irrtümlich davon

aus, dass die Entscheidung über das in dem Bußgeldbescheid verhängte Fahrverbot rechtskräftig geworden ist, und wird der Führerschein (hier: Mofa-Prüfbescheinigung) daraufhin in amtliche Verwahrung genommen, besteht faktisch kein Unterschied zu der Vollziehung eines rechtswirksamen Fahrverbots. Für eine Anrechnung spricht auch der Rechtsgedanke des § 25 Abs. 6 Satz 3 StVG, wonach die Verwahrung, Sicherstellung oder Beschlagnahme des Führerscheins (§ 94 StPO) der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gleichsteht und daher ebenfalls auf das Fahrverbot anzurechnen ist.

Vorliegend reichen die tatrichterlichen Feststellungen jedoch nicht aus, um die Frage der Anrechnung abschließend beurteilen zu können.

Zum einen trägt der Betroffene in der Rechtsmittelbegründung vor, dass die Bußgeldbehörde ihm nach Erhalt der Mofa-Prüfbescheinigung mit Schreiben vom 28. Januar 2016 mitgeteilt habe, dass das Fahrverbot am 26. Februar 2016 um 24.00 Uhr enden werde. Zu diesem für die Begründung eines Vertrauenstatbestandes wesentlichen Umstand finden sich in dem Urteil keine Angaben. Für eine eigene Sachentscheidung (§ 79 Abs. 6 OWiG) steht dem Senat indes nur der in dem Urteil festgestellte Sachverhalt zur Verfügung.

Zum anderen macht der Betroffene eine nochmalige Übersendung der Mofa-Prüfbescheinigung geltend, die in dem Urteil nicht erwähnt wird. Er trägt nämlich vor, dass er die Mofa-Prüfbescheinigung mit Schreiben vom 23. Februar 2016 erneut an die Bußgeldbehörde übersandt und an Eides Statt versichert habe, dass er das Fahrverbot seit der erstmaligen Übersendung eingehalten habe und bis zum Ende der mitgeteilten Frist (26. Februar 2016, 24.00 Uhr) einhalten werde. In diesem Zusammenhang ist der in dem Urteil nicht mitgeteilte Inhalt des Schreibens der Bußgeldbehörde vom 12. Februar 2016 anlässlich der Rücksendung der Mofa-Prüfbescheinigung von Bedeutung, weil dadurch ein Vertrauenstatbestand ex nunc beseitigt worden sein kann.

Einer Aufhebung des Urteils, soweit eine Entscheidung über die Anrechnung auf das Fahrverbot unterblieben ist, und einer Zurückverweisung der Sache an das Amtsgericht bedarf es nicht. Denn die Entscheidung über die Anrechnung kann – mit geringerem Aufwand – auch im Vollstreckungsverfahren getroffen werden. Da dem Betroffenen die viermonatige Schonfrist (§ 25 Abs. 2a Satz 1 StVG) eingeräumt worden ist, kann die Klärung erfolgen, bevor das Fahrverbot wirksam wird.

Da der Betroffene zur Tatzeit Jugendlicher war, ist der Jugendrichter als Vollstreckungsleiter zur Entscheidung berufen (§ 91 OWiG, § 82 Abs. 1 Satz 1 JGG). Über Einwendungen gegen dessen Entscheidung hat die Jugendkammer zu befinden (§§ 103, 104 Abs. 1 Nr. 3 OWiG, § 83 Abs. 2 JGG).

**09. Ist im Bußgeldbescheid wegen einer Trunkenheitsfahrt eine Geldbuße von 1.000 € sowie die Nebenfolge von 3 Monaten Fahrverbot nebst Ein-**

**tragung von 2 Punkten im Fahreignungsregister angeordnet worden, spricht dies insgesamt für eine über durchschnittliche Bedeutung der Rechtsache und rechtfertigt damit eine Erhöhung der Verfahrens- und Terminsgebühr für den Verteidiger. Die Erhöhung der Mittelgebühr um 25 % ist angemessen.**

Landgericht Cottbus,  
Beschluss vom 20. Juni 2016 – 22 Qs 106/16 –

#### Zum Sachverhalt:

I. Mit Bußgeldbescheid vom 19. Februar 2015 wurde gegen den Beschwerdeführer wegen des Führens eines Kraftfahrzeuges mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,25 mg/l oder mehr eine Geldbuße in Höhe von 1.000,-€ festgesetzt. Zudem wurde die Eintragung von zwei Punkten in das Verkehrszentralregister angeordnet und ein Fahrverbot von drei Monaten verhängt.

Im Verfahren vor der Verwaltungsbehörde legte der rechtsanwaltlich vertretene Beschwerdeführer den ohne Gründe versehenen Einspruch ein, reichte die Vollmacht zur Akte und nahm sein Verteidiger Akteninsicht in die bis dahin 21 Blatt umfassende Akte.

Die mit der Rückgabe der Akte angekündigte Begründung seines Einspruches bis zum 2. April 2015 ging erst nach erfolgter Zustellung der Ladung zum Termin für den 24. September 2015 vorab per Telefax am 11. September 2015 ein, Schriftsatz vom 31. August 2015 mit dem Antrag auf Einstellung des Verfahrens. Der Beschwerdeführer rügte die Vornahme einer korrekten Messung mit dem verwendeten Messsystem „Alcotest 7110 Evidential MK III“.

Dabei benannte er im Einzelnen die seiner Ansicht nach begangenen Verstöße der ordnungsgemäßen, nach der Gebrauchsanleitung des Herstellers vorzunehmenden Messung. Außerdem legte er im gerichtlichen Verfahren eine Intervollmacht für die Vertretung im Hauptverhandlungstermin vom 24. September 2015 vor.

Im Hauptverhandlungstermin vom 24. September 2015, der im Zeitraum von 8:40 Uhr bis 9:00 Uhr stattfand, vernahm das Gericht u.a. einen Zeugen und unterbrach die Hauptverhandlung bis zum 15. Oktober 2015. In diesem lediglich 10 Minuten andauernden Fortsetzungstermin vernahm das Gericht einen weiteren Zeugen und sprach den Beschwerdeführer mit Urteil von diesem Tag frei. Die Kosten des Verfahrens und die notwendigen Auslagen des Betroffenen legte es der Staatskasse auf. Das Urteil ist rechtskräftig.

Mit seinem Kostenfestsetzungsantrag vom 3. November 2015 beantragte der Beschwerdeführer die ihm entstandenen notwendigen Auslagen auf insgesamt 1.385,76€ festzusetzen. Dabei legte er, mit Ausnahme der geltend gemachten Grundgebühr in Höhe der Mittelgebühr, für die jeweils angefallenen Verfahrens- und Terminsgebühren jeweils solche über der jeweiligen Mittelgebühr liegend zugrunde.

Das Amtsgericht setzte mit Beschluss vom 22. Januar 2016 die dem Beschwerdeführer aus der Staatskasse zu erstattenden notwendigen Auslagen ander-

weitig und zwar entsprechend der vom Bezirksrevisor abgegebenen Stellungnahme auf 862,16€ fest und damit insgesamt einen Betrag von 523,60€ brutto ab. Das Amtsgericht sah die jeweils geltend gemachten Gebühren als überhöht und nicht verbindlich an. [...]

Gegen diesen [...] Beschluss richtet sich die sofortige Beschwerde [...]. Der Beschwerdeführer ist der Ansicht, das Gericht habe nicht alle maßgeblichen Umstände der Rahmengebühren nach § 14 RVG berücksichtigt. Für ihn sei die Angelegenheit überdurchschnittlich bedeutsam, schließlich sei gegen ihn ein Bußgeld in Höhe von 1000,-€ und ein Fahrverbot für drei Monate verhängt sowie die Eintragung von zwei Punkten im Fahreignungsregister bestimmt worden. Im Falle der Rechtskraft des Bußgeldbescheides hätte er aufgrund seiner Vorbelastungen eine MPU absolvieren müssen, die kostenintensiv sei und erst einmal bestanden werden müsse. Die fehlende Einlassung im Einspruch bzw. die fehlende Einspruchsbegründung rechtfertige eine Minderung der Gebühren nicht. [...]

Das Amtsgericht hat die Sache zur Entscheidung der Beschwerdekammer vorgelegt. [...]

#### Aus den Gründen:

II. [...] In der Sache hat [die Beschwerde] Erfolg. Die von dem Rechtsanwalt des Beschwerdeführers, vorgenommene Bemessung der Rahmengebühren ist in dem hier zu entscheidenden Einzelfall in Bezug auf die im Streit stehenden, jeweils geltend gemachte Verfahrens- und Terminsgebühren über der jeweiligen Mittelgebühr liegend nicht unbillig hoch und damit verbindlich, § 14 Abs. 1 S. 3 RVG.

Die Höhe der Gebühren bemisst sich nach den Kriterien des § 14 Abs. 1 Satz 1 RVG, somit nach der Bedeutung der Sache, dem Umfang der anwaltlichen Tätigkeit und der Schwierigkeit der Angelegenheit in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht, den Vermögens- und Einkommensverhältnissen des Mandanten und nach einem etwaigen besonderen Haftungsrisiko.

[...] Eine Gesamtschau der Kriterien des § 14 Abs. 1 RVG unter Berücksichtigung des Kompensationskriteriums ergibt, dass die im Streit stehenden Verfahrens- und Terminsgebühren in Höhe der jeweils leicht erhöhten geltend gemachten Mittelgebühren jedenfalls nicht unangemessen sind.

Insbesondere die Bedeutung der Angelegenheit ist für den Beschwerdeführer überdurchschnittlich zu bewerten. So spricht bereits die Höhe des Bußgeldes von 1.000,-€ aber auch die verhängten Nebenfolgen, das dreimonatige Fahrverbot und die Eintragung von zwei Punkten für eine überdurchschnittliche Bedeutung der Sache. Die Einschränkungen für den Beschwerdeführer bei Durchsetzung des verhängten dreimonatigen Fahrverbotes wären immens. Er ist auch beruflich auf seine Fahrerlaubnis angewiesen. Daneben ist auch die Dauer von drei Monaten kein kurzer und schnell zu überbrückender Zeitraum, auch weil der Beschwerdeführer gerade nicht über einen Urlaubsanspruch von drei Monaten verfügt.

Zwar ist der Umfang der anwaltlichen Tätigkeit in den jeweiligen Verfahrensstadien, mit Ausnahme des

Umfangs der Tätigkeit im Ermittlungsverfahren, als durchschnittlich zu bewerten. Der durchschnittliche Umfang der anwaltlichen Tätigkeit wird aber durch die überdurchschnittliche Bedeutung der Angelegenheit für den Beschwerdeführer kompensiert und rechtfertigt die um 25 % der Mittelgebühr erhöht geltend gemachten Verfahrensgebühren.

Im Hinblick auf den Hauptverhandlungstermin vom 24. September 2015 der lediglich 20 min andauerte und ein Zeuge vernommen wurde, aber auch hinsichtlich des lediglich 10 min andauernden Hauptverhandlungstermins vom 15. Oktober 2015 ist ein Ermessensfehlergebrauch bei der Bestimmung der um ca. 17 % erhöht geltend gemachten Mittelgebühr unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der Umfang und die Schwierigkeit der anwaltlichen Tätigkeit von der erheblichen Bedeutung der Angelegenheit des Beschwerdeführers kompensiert werden, ebenfalls nicht zu erkennen.

Die Ermessensausübung ist auch dann noch billig, wenn sie an den oberen Rand des durch die Umstände bestimmten Rahmens geht.

Ausführungen zur geltend gemachten Grundgebühr erübrigen sich, da diese nicht im Streit steht.

Mithin sind die aus der Staatskasse zu erstattenden notwendigen Auslagen des Beschwerdeführers in Höhe seiner beantragten Kosten entsprechend seines Kostenfestsetzungsantrages vom 3. November 2015 festzusetzen.

**10. Zum Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis, wenn der Angeklagte nach einer Trunkenheitsfahrt u.a. eine Verkehrstherapie unternehmen hat.**

Amtsgericht Tiergarten,  
Urteil vom 3. November 2016  
– (308 Cs) 3023 Js 3339/16 (155/16) –

**Aus den Gründen:**

Nachdem der Angeklagte schon vor der Hauptverhandlung seinen Einspruch gegen den Strafbefehl des Amtsgerichts Tiergarten vom 13.07.2016 wirksam auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt hat, steht fest, dass er am 19. März 2016 gegen 21:30 Uhr mit dem Pkw [...], die B[...]straße in B[...] befuhr, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke absolut fahruntauglich war, was er hätte erkennen können. Die ihm um 22:40 Uhr entnommene Blutprobe wies eine Blutalkoholkonzentration von 1,67‰ auf.

Damit hat er sich der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr schuldig gemacht, § 316 Abs. 1 und 2 StGB.

Bei der Strafzumessung sprach für den Angeklagten sein Geständnis, zu seinen Lasten wirkten sich die Vorstrafen aus. Die Verhängung einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen war insgesamt tat- und schuldangemessen. Die Höhe der einzelnen Tagessätze entsprach den wirtschaftlichen Verhältnissen des Angeklagten.

Angesichts der zahlreichen Bemühungen, die der Angeklagte nach der Tat bereits unternommen hat, nämlich namentlich einer Verkehrstherapie, bestehend aus zehn Einzelsitzungen á 50 Minuten sowie sechs Alkoholeseminaren á 90 Minuten und dem vollständigen Alkoholverzicht, nachgewiesen durch Abstinenzkontrollen, war zum Urteilszeitpunkt von der zur Tatzeit noch vorliegenden charakterlichen Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr auszugehen, so dass eine Maßregel nach §§ 69, 69a StGB nicht (mehr) in Betracht kam. Daher hat das Gericht lediglich auf ein Fahrverbot von drei Monaten erkannt, welches durch die Zeit der vorläufigen Einbehaltung des Führerscheins bereits verbüßt war.

**11. \*) Grundsätzlich gilt, dass die Vollstreckung mehrerer Fahrverbote, d.h., die Berechnung ihrer jeweiligen Dauer, angesichts der Regelung des § 25 Abs. 2 StVG getrennt nebeneinander erfolgt, jeweils ab Eintritt der Rechtskraft der Entscheidung. Etwas anderes gilt nur nach § 25 Abs. 2a Satz 2 StVG für den Fall, dass das Fahrverbot mit Schonfrist angeordnet ist.**

Amtsgericht Leipzig,  
Beschluss vom 20. Oktober 2016  
– 250 OWi 2316/16 jug –

**Aus den Gründen:**

Gegen den Betroffenen ergingen 2 Bußgeldbescheide der Stadt L[...], in denen jeweils ein 1monatiges Fahrverbot ohne 4monatige Abgabefrist verhängt wurde. Es handelt sich um den Bußgeldbescheid der Zentralen Bußgeldstelle L[...] vom 15.06.2016, [...], rechtskräftig seit dem 06.09.2016, und den Bußgeldbescheid der Zentralen Bußgeldstelle L[...] vom 11.02.2016, [...], rechtskräftig ebenfalls seit dem 06.09.2016.

Die Rechtskraft beider Bußgeldbescheide trat ein, nachdem der Betroffene die zunächst erhobenen Einsprüche gegen die o.g. Bußgeldbescheide beide am 06.09.2016 zurückgenommen hatte.

Gemäß § 25 Abs. 2 StVG beginnt das Fahrverbot mit der Rechtskraft des Bußgeldbescheides. Da der Bußgeldbescheid vom 11.02.2016 seit dem 06.09.2016 rechtskräftig ist, begann das Fahrverbot in Bezug auf diesen Bußgeldbescheid am 06.09.2016.

Gleiches gilt für den Bußgeldbescheid vom 15.06.2016. Auch hier begann das Fahrverbot mit Rechtskraft am 06.09.2016 gemäß § 25 Abs. 2 StVG.

Da beide Fahrverbote ohne Schonfrist im Sinne des § 25 Abs. 2a StVG ergingen, ist eine Parallelvollstreckung beider Fahrverbote möglich. Grundsätzlich gilt, dass die Vollstreckung mehrerer Fahrverbote, d.h., die Berechnung ihrer jeweiligen Dauer, angesichts der Regelung des § 25 Abs. 2 StVG getrennt nebeneinander erfolgt, jeweils ab Eintritt der Rechtskraft der Entscheidung. Etwas anderes gilt nur nach § 25 Abs. 2a Satz 2 StVG für den Fall, dass das Fahrverbot

mit Schonfrist angeordnet war. Nur für den Fall, dass ein Hinausschieben der Wirksamkeit eines Fahrverbotes überhaupt möglich ist, ist die additive Vollstreckung gesetzlich vorgesehen.

**12. 1. Zur Frage, inwieweit eine im Ausland begangene Alkoholfahrt und die dort gemessene Atemalkoholkonzentration die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung rechtfertigen können.**

**2. Das rechtskräftige ausländische Strafurteil enthält für die Fahrerlaubnisbehörde keine bindende Feststellung dahingehend, dass die darin genannte Atemalkoholkonzentration vorgelegen hat.**

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,  
Urteil vom 25. Oktober 2016 – 16 A 1237/14 –

Zum Sachverhalt:

Der 1958 geborene Kläger war seit dem 15.08.2011 Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen A1, C, BE, C1E, CE, M, S, L und T. Anfang Januar 2014 wurde die Beklagte über das Kraftfahrt-Bundesamt darüber informiert, dass der Kläger durch ein am 02.05.2013 rechtskräftig gewordenen Urteil des Amtsgerichts T. (Polen) vom 25.04.2013 wegen einer am 04.03.2013 mit einem Lkw nebst Anhänger auf der Autobahn begangenen Trunkenheitsfahrt mit 1,03 mg/dm<sup>3</sup> Alkohol in der ausatmeten Atemluft zu einer Freiheitsstrafe von 8 Monaten auf Bewährung verurteilt worden ist.

Unter dem 04.02.2014 forderte die Beklagte den Kläger zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bis zum 05.04.2014 auf. Aufgrund seiner Trunkenheitsfahrt mit einer Atemalkoholkonzentration von 1,03 mg/l sei zu klären, ob zu erwarten sei, dass er auch zukünftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde, oder ob als Folge missbräuchlichen Konsums berauschender Mittel Beeinträchtigungen vorlägen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges in Frage stellen.

Dagegen wandle sich der Kläger unter anderem mit der Begründung, das in Polen gewonnene Messergebnis sei in Deutschland nicht verwertbar.

Nachdem der Kläger der Aufforderung zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht nachgekommen war, entzog ihm die Beklagte nach vorheriger Anhörung mit Ordnungsverfügung vom 09.04.2014 unter gleichzeitiger Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis für alle erteilten Klassen.

Mit seiner dagegen gerichteten Klage hat der Kläger vorgetragen: Die Entziehung der Fahrerlaubnis sei rechtswidrig, weil ihm wegen der behaupteten Trunkenheitsfahrt nicht die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens habe aufgegeben werden dürfen. Es sei nach wie vor unklar, welches Messgerät verwendet worden sei bzw. ob dieses den hier geltenden Standards entsprochen habe, desgleichen, ob das Gerät ordnungsgemäß geeicht gewesen

sei. Es habe nur eine statt der erforderlichen zwei Messungen gegeben. Er, der Kläger, sei auch bei der Polizeikontrolle in Polen nicht über seine Rechte belehrt worden.

Gegen das klageabweisende Urteil hat der Kläger die vom Senat zugelassene Berufung eingelegt.

Der Senat hat eine Auskunft über den Ablauf der Verkehrskontrolle und der Atemalkoholbestimmung bei der Staatsanwaltschaft T. in Polen eingeholt.

Aus den Gründen:

Die Berufung des Klägers bleibt ohne Erfolg. Das Verwaltungsgericht hat im Ergebnis zu Recht die Klage abgewiesen. Die angefochtene Ordnungsverfügung der Beklagten vom 09.04.2014 ist rechtmäßig und verletzt den Kläger daher nicht in seinen Rechten (vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Die Fahrerlaubnis des Klägers war zu entziehen, weil dieser sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwies (§ 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV –). Es handelt sich dabei um eine gebundene, nicht im Ermessen der Behörde stehende Entscheidung. Die Fahreignung des Betroffenen beurteilt sich nach § 46 Abs. 3 FeV und den §§ 11 bis 14 FeV i. V. m. der Anlage 4 zur FeV.

Die hier in Rede stehende Problematik des Alkoholmissbrauchs findet in Nr. 8 der Anlage 4 zur FeV eine nähere Regelung. Nach Nr. 8.1 der Anlage ist im Falle des Alkoholmissbrauchs die Fahreignung für sämtliche Fahrerlaubnisklassen nicht gegeben. Ein Missbrauch im Sinne dieser Bestimmung ist gegeben, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden können. Nach der Beendigung eines Missbrauchs ist die Fahreignung erst dann wieder gegeben, wenn die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist (Nr. 8.2 der Anlage 4 zur FeV). Ebenfalls ausgeschlossen ist die Fahreignung bei Alkoholabhängigkeit (Nr. 8.3 der Anlage 4 zur FeV).

Ob bei dem Kläger eine zum Ausschluss der Fahreignung führende Alkoholproblematik vorliegt, ist mangels ausreichender Feststellungen offen. Gleichwohl kann die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Klägers schließen, weil er ein von ihr gefordertes Fahreignungsgutachten nicht fristgerecht beigebracht hat. Die Gutachtensanordnung vom 04.02.2014 ist nicht zu beanstanden. Neben den – hier nicht problematischen – formellen Anforderungen ist auch der nach den §§ 11 ff. FeV erforderliche hinreichende Begutachtungsanlass gegeben.

Die materielle Befugnis der Beklagten, dem Kläger eine Begutachtung durch eine Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) abzuverlangen, folgt vorliegend aus der Bestimmung des § 13 FeV, die sich mit der Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik befasst. Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV ist ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, wenn ein Fahrzeug im Straßenverkehr bei



einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr geführt worden ist. Hiervon ist vorliegend auszugehen, wobei das normative Nebeneinander eines auf die Blutalkoholkonzentration und eines auf die Atemalkoholkonzentration bezogenen Grenzwertes die Ausführungen des Klägers zu der seiner Ansicht nach fehlenden Konvertierbarkeit einer Atemalkoholkonzentration in eine Blutalkoholkonzentration gegenstandslos macht. Der Normgeber ist demnach – keine Bedenken hervorruhend – der Auffassung gewesen, dass jedenfalls für die Anordnung von Gefahrforsuchungseingriffen auch das Erreichen eines bestimmten Atemalkoholwertes ausreicht.

Im Zusammenhang mit § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV genügen grundsätzlich auch im Ausland begangene und festgestellte Zuwiderhandlungen. Erforderlich ist aber, dass diese Auslandstaten hinreichend – d.h. wie bei einer Inlandstat – nachgewiesen sind (vgl. OVG M.-V., Beschluss vom 27.03.2008 – 1 M 204/07 –, NJW 2008, 3016 = DAR 2008, 714 = juris, Rn. 26 f.; Bay. VGH, Beschluss vom 09.06.2010 – 11 CS 10.786 –, Blutalkohol 47 (2010), 368 = juris, Rn. 22).

Allgemein folgt indessen die insoweit zu fordernde Überzeugung der Fahrerlaubnisbehörde bzw. des Verwaltungsgerichts vom Vorliegen der Eingriffsvoraussetzungen – bzw. hier vom Vorliegen der Voraussetzungen für einen Gefahrforsuchungseingriff – nicht den strengen Maßstäben, die das Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitenrecht an den Nachweis einer sanktionsbewehrten Tat knüpft. Vielmehr gilt im Fahrerlaubnisrecht wie allgemein im Ordnungsrecht, dass bereits die hinreichende Wahrscheinlichkeit eines Schadens für die öffentliche Sicherheit und Ordnung eine zum Tätigwerden der Ordnungsbehörde berechtigt und gegebenenfalls verpflichtende Gefahr begründet (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.02.1974 – I C 31.72 –, BVerwGE 45, 51 = NJW 1974, 807; Götz, Allgemeines Polizei- und Ordnungsrecht, 14. Auflage (2008), S. 35; Schoch, in: Schmidt-Aßmann <Hrsg.>, Besonderes Verwaltungsrecht, 13. Auflage (2005), S. 174 f.).

Dies vorausgeschickt reicht es zur Annahme eines den Anforderungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV genügenden Gefahrenverdachts nicht aus, dass der Kläger in Polen wegen einer Trunkenheitsfahrt mit einer Atemalkoholkonzentration von 1,03 mg/l rechtskräftig strafgerichtlich verurteilt worden ist. Vielmehr ist dem Kläger im Grundsatz zuzustimmen, dass die zum Teil noch erheblichen Unterschiede in den Rechtsordnungen der einzelnen Staaten der Europäischen Union, die sich nicht nur auf das materielle Straßenverkehrsrecht bzw. die damit zusammenhängenden Straf- oder Ordnungswidrigkeitenbestimmungen, sondern auch auf Regelungen und Gepflogenheiten im vorgelagerten Ermittlungsverfahren beziehen, einem unbesehenen Rückgriff auf das bloße Ergebnis eines ausländischen Straf- oder Bußgeldverfahrens entgegenstehen (anders VG Ansbach, Beschluss vom 27.02.2012 – AN 10 S 12.00140 –, juris, Rn. 32).

Vielmehr ist zu fordern, dass die aus dem betreffenden europäischen Staat stammenden Erkenntnisse einen hinreichend gesicherten Schluss auf das Überschreiten einer nach inländischem Recht bestehenden Eingriffsschwelle zulassen. Vorliegend ist der Senat jedenfalls auf der Grundlage der ergänzend eingeholten polizeilichen Auskunft davon überzeugt, dass die Beklagte unter den gegebenen Umständen berechtigt war, weitergehende und gegebenenfalls auch eine Mitwirkung des Betroffenen einschließende Ermittlungen anzustellen; denn es ist von einer Trunkenheitsfahrt des Klägers mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr auszugehen.

Zunächst bestehen keine greifbaren Anhaltspunkte dafür, dass bei der Polizeikontrolle in Polen am 04.03.2013 ein ungeeignetes Mess- und Analysegerät eingesetzt worden ist. Aus der dienstlichen Notiz des Offizieranwärters N. L. von der Polizei H geht hervor, dass die Atemalkoholmessung mit dem Gerät Alco-Sensor IV vorgenommen worden ist. Ausgehend von den beigefügten Angaben der in Q. ansässigen Firma U., Offene Gesellschaft – Kalibrierlabor für Atemalkoholtestgeräte – zeichnet sich dieser Gerätetyp durch eine geringe Messunsicherheit aus; diese wird bezogen auf die Referenzwerte 0,1 bzw. 0,25 mg/l mit 0,01 mg/l angegeben, was sich im Übrigen auch aus Internetveröffentlichungen mit hinlänglicher Gewissheit ersehen lässt (vgl. <http://www.alcopro.com/product/alco-sensor-iv/>).

Selbst wenn davon ausgegangen wird, dass sich bei Referenzwerten von mehr als 0,25 mg/l – anders als bei dem niedrigeren Referenzwert von 0,1 mg/l im Vergleich zum Referenzwert 0,25 mg/l – die Messunsicherheit proportional zum Referenzwert erhöht, würde es sich bei Größenordnungen wie im vorliegenden Fall doch nur um eine Abweichung von wenigen – etwa vier – Prozentpunkten handeln, wobei überdies davon auszugehen ist, dass Abweichungen in beide Richtungen möglich sind.

Die von der Beklagten angeführten Erkenntnisse über die Anwendung dieses Gerätes in anderen Staaten (USA, Kanada, Großbritannien), denen der Kläger nicht entgegengetreten ist, gehen auch aus den Produktinformationen der Herstellerfirma Intoximeters Inc. aus St. Louis/Missouri (USA) hervor (vgl. <http://www.intox.com/p-559-alco-sensor-iv.aspx>).

Schließlich erweist sich unter Berücksichtigung des Kalibrierungszertifikats der Firma U. vom 22.01.2013, dass das zum Einsatz gekommene Atemalkoholmessgerät an jenem Tag, also nur rund sechs Wochen vor der anlassgebenden Alkoholfahrt des Klägers, kalibriert worden ist. Es hat sich im Übrigen auch nicht um ein Altgerät gehandelt; als Anschaffungsjahr wird in dem Kalibrierungszertifikat das Jahr 2011 genannt.

Auch die nähere Durchführung der Atemalkoholmessung, das heißt insbesondere die Vornahme von mehr als nur einer Einzelmessung und die Einhaltung von Wartezeiten vor und zwischen den Messungen, ruft keine ernsthaften Zweifel daran hervor, dass die hiezulande anerkannten Standards für die Gewinn-

nung eines möglichst realitätsnahen Messergebnisses im Wesentlichen auch bei der Messung beim Kläger in Polen beachtet worden sind (vgl. zum Ganzen etwa das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes über die Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse, herausgegeben von der Bundesanstalt für Straßenwesen, 1992, S. 10, 12 f., 17 und 21; BGH, Beschluss vom 03.04.2001 – 4 StR 507/00 –, BGHSt 46, 358 = NJW 2001, 1952 = juris, Rn. 25).

Der bereits genannte Polizist N. L. hat in seinem Bericht vom 04.03.2013 festgehalten, dass beim Kläger drei Atemalkoholmessungen in größeren zeitlichen Abständen stattgefunden haben, und zwar um 1.56 Uhr, um 2.11 Uhr und um 2.31 Uhr. Selbst wenn zugunsten des Klägers davon ausgegangen wird, dass die erste Messung wenige Minuten nach dem Angehaltenwerden erfolgt ist und er noch unmittelbar davor, das Ergebnis der ersten Messung möglicherweise verfälschend, geraucht bzw. Bier getrunken hat, liegen gleichwohl zwei weitere Messungen vor, die hinsichtlich der Wartezeiten bzw. des zeitlichen Abstandes voneinander auf ein insgesamt ordnungsgemäßes Messverfahren schließen lassen.

Berücksichtigt man weiter, dass der festgestellte Wert von 1,03 mg/l den in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV genannten Grenzwert von 0,8 mg/l deutlich übersteigt, ist am Vorliegen der Voraussetzungen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung selbst dann nicht zu zweifeln, wenn eine größere Sicherheitsmarge veranschlagt würde als diejenige, die der theoretischen Messgenauigkeit des verwendeten Analysegerätes entspricht, oder wenn doch – kleinere – Fehler des Messverfahrens vorlägen (zur Unbeachtlichkeit von Fehlern im Messverfahren im – strengeren – Ordnungswidrigkeitenrecht bei deutlichem Überschreiten des Gefahrengrenzwertes vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 15.10.2009 – 2 Ss OWi 737/09 –, Blutalkohol 47 (2010), 37 = juris, Rn. 4; OLG Stuttgart, Beschluss vom 02.07.2010 – 4 Ss 369/10 –, Blutalkohol 47 (2010), 360 = VRS 119 (2010), 372 = juris, Rn. 8; Saarl. OLG, Beschluss vom 02.04.2013 – Ss (B) 133/12 (101/12 OWi) –, Blutalkohol 50 (2013), 295 = juris, Rn. 17).

Vor diesem Hintergrund bedarf es keiner weiteren Aufklärung durch einen Sachverständigen.

Es bedarf auch keines näheren Eingehens auf die vom Kläger vorgetragene Umstände der Polizeikontrolle vom 03./04.03.2013, aus denen er etwa eine mangelhafte Belehrung über Beschuldigtenrechte herleitet. Soweit dieses Vorbringen nicht ohnehin mit der in der konkreten Situation kaum zu überwindenden Sprachbarriere zusammengehangen hat, wären aus eventuellen Verstößen gegen Beschuldigtenrechte keine Konsequenzen für das vorliegende Verfahren zu ziehen. Denn nach ständiger Rechtsprechung des Senats (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 02.09.2013 – 16 B 976/13 –, juris, Rn. 3 ff. m.w.N. auch auf die Rechtsprechung anderer Obergerichte, und zuletzt Beschlüsse vom 26.11.2015 – 16 E 648/15 –, juris, Rn. 12 bis 19, und vom 26.09.2016 – 16 B 685/16 –) können die strafverfahrensrechtlichen Maßstäbe über

die Rechtsfolgen von 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 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 02.09.2013, a. a. O.).

An diesen Grundsätzen hält der Senat weiter fest und sieht sich hieran auch nicht durch die Bedenken gehindert, die das BVerfG 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 28.06.2014 – 1 BvR 1837/12 –, NJW 2015, 1005 = juris, Rn. 13).

Denn der Beschluss des BVerfG 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 Beweisverwertungsverböten im Gefahrenabwehrrecht begründet wird (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 26.11.2015, a. a. O., m. w. N. auf u. a. die einschlägige obergerichtliche Rechtsprechung).

Soweit der Kläger in diesem Zusammenhang ferner bemängelt, ihm sei trotz eines dahingehend geäußerten Wunsches keine Blutprobe entnommen worden, ist dies schon deshalb kein beachtlicher Verfahrensmangel, weil offensichtlich nicht nur das polnische Verkehrsstrafrecht, sondern auch die hier maßgebliche Bestimmung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV einen hinlänglich hohen Atemalkoholwert als ausrei-

chend erachtet, sodass es einer Absicherung durch eine Blutalkoholanalyse nicht bedarf.

(Mitgeteilt von der Veröffentlichungskommission der Richter des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen)

**13. Es ist offen und deshalb in einem Hauptsacheverfahren zu klären, ob bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumten nach einer erstmaligen Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr mit einem Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss mit einer THC-Konzentration von 1 ng/ml oder mehr, die aber nicht zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis durch ein Strafgericht geführt hat, die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis nach § 11 Abs. 7 FeV entziehen muss oder ob entsprechend dem Vorgehen bei fahrerlaubnisrechtlichem Alkoholmissbrauch (§ 13 FeV i. V. m. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV) nur eine medizinisch-psychologische Untersuchung nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV angeordnet werden kann.**

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,  
Beschluss vom 29. August 2016 – 11 CS 16.1460 –

#### Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller wendet sich gegen die sofortige Vollziehbarkeit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis und der Verpflichtung zur Vorlage seines Führerscheins.

Mit Bußgeldbescheid vom 21. April 2016 verhängte die Zentrale Bußgeldstelle V[...] wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG gegen den Antragsteller ein Bußgeld und ein Fahrverbot von einem Monat. Dem lag zugrunde, dass er am 1. April 2016 um 23.45 Uhr ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr geführt hatte, obwohl er unter dem Einfluss von Cannabis-Produkten stand. Die Blutanalyse des Labors K[...] vom 5. April 2016 hatte eine Konzentration von 4,6 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC), 1,7 ng/ml 11-Hydroxy-THC sowie 46 ng/ml THC-Carbonsäure ergeben.

In der Betroffenenanhörung vom 2. April 2016, 00.08 Uhr, gab der Antragsteller an, sich nicht zur Sache äußern zu wollen. Das Protokoll zur Feststellung von Drogen im Blut, demgemäß er einer Blutentnahme zugestimmt hat, hat er unterschrieben. Darin ist ausgeführt, er habe am 23. März 2016 um 23.00 Uhr im Freien zwei Joints geraucht.

Mit Schreiben vom 21. April 2016 hörte die Fahrerlaubnisbehörde des Landratsamts M[...] (im Folgenden: Landratsamt) den Antragsteller zur Entziehung seiner Fahrerlaubnis an. Mit Schreiben seines Prozessvollmächtigten vom 13. Mai 2016 gab der Antragsteller an, aus Verzweiflung gelegentlich Cannabis konsumiert zu haben, da sein Halswirbel ausgereizt gewesen sei und er dadurch unerträgliche Schmerzen gehabt habe. Am 7. April 2016 habe er den Halswirbel korrigieren lassen. Er sei nunmehr schmerzfrei

und konsumiere kein Cannabis mehr. Er legte eine Bestätigung seines Hausarztes Dr. P[...] vom 12. Mai 2016 vor, wonach er häufig Schmerzen im Bereich der Schultern und der Wirbelsäule habe. Hinweise auf regelmäßigen Drogenkonsum oder eine Abhängigkeit bestünden nicht. Zugleich legte er einen Befundbericht des MVZ [...] über eine Urinkontrolle am 9. Mai 2016 vor. Danach wurden keine Cannabisrückstände in der Urinprobe gefunden.

Mit Bescheid vom 18. Mai 2016 entzog das Landratsamt dem Antragsteller die Fahrerlaubnis der Klasse B (mit Unterklassen) und ordnete unter Androhung eines Zwangsgelds die Vorlage des Führerscheins spätestens innerhalb einer Woche ab Zustellung des Bescheids sowie die sofortige Vollziehung an. Der Antragsteller habe unter Einfluss von Cannabis am Straßenverkehr teilgenommen. [...]

Über die dagegen erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht München noch nicht entschieden [...]. Den Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage hat das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 1. Juli 2016 abgelehnt. Die Klage werde voraussichtlich keinen Erfolg haben, da der Antragsteller nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sei.

Dagegen wendet sich der Antragsteller mit seiner Beschwerde, der der Antragsgegner entgegentritt. Der Antragsteller macht geltend, er sei nicht fahrungseignet. Er sei kein gelegentlicher Cannabiskonsument. Die Angaben in dem Protokoll zur Feststellung von Drogen könnten nicht verwertet werden, da er in der Betroffenenanhörung ausdrücklich angegeben habe, keine Angaben zur Sache zu machen. Er sei nicht unter dem Einfluss von Cannabis gefahren, sondern nur aus dem stehenden Fahrzeug ausgestiegen. Er habe den Bußgeldbescheid akzeptiert, da ihm nicht bewusst gewesen sei, dass der Verlust seiner Fahrerlaubnis drohe. Er nehme auch kein Cannabis mehr zu sich. Dies könne durch ein Sachverständigengutachten geklärt werden. Allenfalls hätte die Fahrerlaubnisbehörde ein Drogenscreening, ein ärztliches Gutachten oder eine medizinisch-psychologische Untersuchung anordnen können. Die sofortige Entziehung der Fahrerlaubnis sei unverhältnismäßig. Er verliere seine Ausbildungsstelle, wenn er keine Fahrerlaubnis mehr habe, da er den Ausbildungsbetrieb bei schlechtem Wetter nicht mit dem Fahrrad erreichen könne. [...]

#### Aus den Gründen:

II. Die zulässige Beschwerde, bei deren Prüfung der Verwaltungsgerichtshof gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO das form- und fristgerechte Beschwerdevorbringen berücksichtigt, ist mit der Maßgabe begründet, dass die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage hinsichtlich der Nummern 1 und 2 des Bescheids vom 18. Mai 2016 mit Auflagen im Sinne von § 80 Abs. 5 Satz 4 VwGO zu verbinden war.

Das Beschwerdevorbringen führt zu einer Abänderung der Entscheidung des Verwaltungsgerichts, da die gerichtliche Interessenabwägung unter Berücksichtigung der Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs ergibt,



dass die aufschiebende Wirkung der Klage unter Auflagen wiederhergestellt werden kann.

Die Erfolgsaussichten der Klage gegen den Bescheid vom 18. Mai 2016 sind offen und die Interessenabwägung fällt zugunsten des Antragstellers aus.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes vom 5. März 2003 (StVG, BGBl I S. 310), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Mai 2016 (BGBl I S. 1217), und § 46 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 18. Dezember 2010 (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV, BGBl I S. 1980), zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. Oktober 2015 (BGBl I S. 1674), hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden die §§ 11 bis 14 FeV entsprechend Anwendung (§ 46 Abs. 3 FeV).

Nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV liegt Kraftfahrigung bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis vor, wenn der Konsum und das Fahren getrennt werden können, kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen besteht und keine Störung der Persönlichkeit oder Kontrollverlust vorliegt. Nach § 14 Abs. 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. Nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV ist die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG begangen wurden.

Bei dem Antragsteller handelt es sich entgegen seiner Auffassung um einen gelegentlichen Cannabiskonsum. Gelegentlicher Konsum von Cannabis liegt vor, wenn der Betroffene in zumindest zwei selbständigen Konsumvorgängen Cannabis zu sich genommen hat und diese Konsumvorgänge einen gewissen, auch zeitlichen Zusammenhang aufweisen (stRspr, zuletzt BVerwG, U.v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439; BayVGH, B.v. 18.04.2016 – 11 ZB 16.285 – juris Rn.11). Der Antragsteller hat mit Schriftsatz seines Prozessbevollmächtigten vom 13. Mai 2016 gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde selbst zugestanden, dass er gelegentlich Cannabis konsumiert hat. Aus welcher Motivation heraus ein solcher Konsum erfolgt, spielt für die Frage eines gelegentlichen Konsums keine Rolle.

Der Antragsteller hat auch zumindest einmal nicht zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr getrennt. Ein gelegentlicher Konsument von Cannabis trennt dann nicht in der gebotenen Weise zwischen diesem Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs, wenn er fährt, obwohl angesichts des bei ihm festgestellten Tetrahydrocannabinol-Werts (THC) eine hierdurch bedingte Beeinträchtigung seiner Fahrtüh-

tigkeit nicht auszuschließen ist. Die Fahrerlaubnisbehörde ist nach § 3 Abs. 4 Satz 2 StVG hinsichtlich der Feststellung des Sachverhalts und der Beurteilung der Schuldfrage an eine rechtskräftige Bußgeldentscheidung gebunden. Der Bußgeldbescheid vom 21. April 2016 ist am 25. April 2016 rechtskräftig geworden. Damit steht fest, dass der Antragsteller unter Einfluss von Cannabis ein Kraftfahrzeug geführt hat. Soweit der Antragsteller geltend macht, er hätte den Bußgeldbescheid nicht akzeptiert, wenn ihm die Auswirkungen auf seine Fahrerlaubnis bewusst gewesen wären, kann dies nicht dazu führen, dass die Bindung der Fahrerlaubnisbehörde an die Feststellungen im Bußgeldverfahren entfällt.

Im vorliegenden Fall ist aber offen, ob bereits bei einer einzelnen Fahrt unter Cannabiseinfluss von Ungeeignetheit nach § 11 Abs. 7 FeV i. V.m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ausgegangen werden kann oder ob nicht entsprechend dem Vorgehen bei Fahrerlaubnisrechtlichem Alkoholmissbrauch, der nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV zur Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen führt und bei dem nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV erst bei der zweiten Zuwiderhandlung die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen ist, auch bei einem gelegentlichen Cannabiskonsum bei der ersten Zuwiderhandlung zunächst ein Fahreignungsgutachten im Ermessenswege nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV angeordnet werden kann und erst bei der zweiten Zuwiderhandlung nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV zwingend ein Fahreignungsgutachten angeordnet werden muss.

Bei der Prüfung dieser (vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 – nicht erörterten) Frage wird einerseits zu berücksichtigen sein, dass die Vorschriften der §§ 13 und 14 FeV sehr ähnlich strukturiert sind. Darüber hinaus hat der Ordnungsgeber bei der Änderung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV und des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV im Jahr 2008 die Vorschriften hinsichtlich Alkohol- und Cannabiskonsums nach der Ordnungsbeurteilung ausdrücklich angleichen wollen, da ihm aus Aspekten der Verkehrssicherheit eine Gleichbehandlung geboten erschien (BR-Drs. 302/08, S. 57 f. und 62 f.). Auch bliebe für § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV keinerlei Anwendungsbereich, wenn der erstmalige Verstoß gegen das Trennungsgebot bei gelegentlichem Cannabiskonsum nach § 11 Abs. 7 FeV zur sofortigen Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Andererseits wird zu bedenken sein, ob eine Ungleichbehandlung eines fehlenden Trennungsvermögens bei Alkohol- und Cannabiskonsum angesichts der unterschiedlichen Wirkungsweisen der Substanzen gerechtfertigt ist und ob mit der Möglichkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung im Ermessenswege nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV diesen Unterschieden ausreichend Rechnung getragen wird.

Im Rahmen der Interessenabwägung wegen offener Erfolgsaussichten der Klage kann vorliegend berücksichtigt werden, dass der Antragsteller das erste Mal im Straßenverkehr auffällig geworden ist. Darüber hinaus hat er im Mai 2016 eine Urinanalyse durchfüh-

ren lassen, die keine Auffälligkeiten ergeben hat. Mit seiner Beschwerde hat er selbst die Einholung eines Sachverständigengutachtens vorgeschlagen. Zwar ist im vorliegenden Fall für die gerichtliche Überprüfung der Zeitpunkt des Erlasses des Bescheids am 18. Mai 2016 entscheidungserheblich und es ist fraglich, ob zum damaligen Zeitpunkt die Prognose gerechtfertigt war, dass der Antragsteller zukünftig nicht mehr unter unzulässigem Cannabiseinfluss ein Fahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führen wird. Unter Abwägung der gegenläufigen Interessen erscheint es aber vertretbar, ihn unter den angeordneten Auflagen wieder am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen.

Der Beschwerde war mit der Kostenfolge des § 155 Abs.1 Satz 1 VwGO teilweise stattzugeben. Der Antragsteller wird allerdings darauf hingewiesen, dass bei einem Verstoß gegen eine oder mehrere der Auflagen, einer positiven Haar- oder Urinanalyse oder einem negativen Fahreignungsgutachten eine umgehende Änderung der Entscheidung des Senats erfolgen kann (§ 80 Abs. 7 VwGO). [...]

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

**14. 1. Der Grundsatz, dass ein Kraftfahrer im Fahrerlaubnisentziehungsverfahren den in rechtskräftigen Strafurteilen festgestellten Sachverhalt gegen sich gelten lassen muss, wenn sich nicht gewichtige Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der strafgerichtlichen Feststellungen ergeben, bedeutet nicht die Anerkennung einer zu Ungunsten des Verurteilten bestehenden Feststellungswirkung solcher Strafurteile, sondern betrifft die Beweiswürdigung.**

**2. Ist die uneingeschränkte Berufung des angeklagten Kraftfahrers gegen ein Strafurteil rechtskräftig durch Sachurteil als unbegründet verworfen worden, so sind für die Anwendung des vorgenannten Grundsatzes die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsurteils maßgeblich.**

Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht,  
Beschluss vom 2. Dezember 2016 – 12 ME 142/16 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller wendet sich mit seiner Beschwerde dagegen, dass es das Verwaltungsgericht abgelehnt hat, die aufschiebende Wirkung der Klage vom 4. Mai 2016 [...] wiederherzustellen, die er gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 4. April 2016 [...] erhoben hat. Durch diesen Bescheid wurde ihm unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis unter anderem der Klasse B [...] entzogen.

Das Verwaltungsgericht hat seine angefochtene Entscheidung im Wesentlichen wie folgt begründet:

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung sei unbegründet. Denn der angefochtene Bescheid des Antragsgegners sei offensichtlich rechtmäßig. Nach § 3 Abs. 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1

Fahrerlaubnisverordnung – FeV – sei die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweise. Das sei u. a. dann der Fall, wenn er die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht erfülle (vgl. § 2 Abs. 4 StVG). Bestünden Bedenken gegenüber der Fahreignung, so könne die Fahrerlaubnisbehörde nach § 46 Abs. 3 FeV die erforderlichen Untersuchungen und Gutachten nach den §§ 11 bis 14 FeV anordnen. Verweigere der Betroffene die gebotene Mitwirkung an diesen Maßnahmen, so dürfe die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 8 FeV bei ihrer Entscheidung auf seine Nichteignung schließen. Der Antragsgegner habe den Antragsteller zu Recht mit Verfügung vom 3. Dezember 2015 [...] dazu aufgefordert, das Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung beizubringen, nachdem der Antragsteller vom Amtsgericht Walsrode am 8. Juli 2014 wegen gefährlicher Körperverletzung zu einer Freiheitsstrafe von 6 Monaten verurteilt worden sei, wobei die Vollstreckung der Strafe zur Bewährung ausgesetzt worden sei [...]. Die gegen das Urteil [...] eingelegte Berufung sei durch Urteil des Landgerichts C. vom 17. August 2015 [...] verworfen worden [...]. Darüber hinaus sei bei dem Antragsteller in der Tatnacht eine Atemalkoholkonzentration von 2,66 Promille festgestellt worden. Das Gericht verweise auf die zutreffenden Gründe des angefochtenen Bescheides, denen es sich anschließe (§ 117 Abs. 5 VwGO).

[1.] Der angefochtene Bescheid sei auch nicht deshalb rechtswidrig, weil die Ausführungen des Antragsgegners hinsichtlich der zusätzlichen Verfolgung wegen Freiheitsberaubung fehl gingen, da sie dem Antragsteller unterstellten, er habe neben der gefährlichen Körperverletzung eine Freiheitsberaubung begangen. Die Ausführungen im Bescheid gäben lediglich den zutreffenden Sachverhalt wieder und enthielten darüber hinausgehende Unterstellungen nicht.

[2.] Soweit der Antragsteller die Feststellungen in dem amtsgerichtlichen Urteil vom 8. Juli 2014 bestreite, folge daraus ebenfalls nicht die Rechtswidrigkeit des Bescheides. Gemäß § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG sei die Fahrerlaubnisbehörde an den gerichtlich festgestellten Sachverhalt, die gerichtliche Beurteilung der Schuld und eine ggf. erfolgte Entscheidung des Strafgerichts über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen gebunden. Dazu gehöre neben den Feststellungen des Amtsgerichts zum Ablauf der Tat auch die Feststellung, dass der „stark alkoholisierte“ Antragsteller gegen 3.00 Uhr morgens die Zeugin D. -E. plötzlich in den Unterarm gebissen und sie geschlagen habe. Das Gericht habe zudem bei der Frage, ob der Antragsteller schuldhaft gehandelt habe, ausgeführt, dieser sei zwar stark alkoholisiert gewesen, Anhaltspunkte für einen Vollrausch hätten nicht festgestellt werden können. Aufgrund der Alkoholisierung habe das Vorliegen der Voraussetzungen des § 21 StGB jedoch nicht ausgeschlossen werden können. Der § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV setze zudem nicht voraus, dass die Straftaten Bezug zum Straßenverkehr aufwiesen. Es seien auch Straftaten ohne unmittelbaren Bezug zum Straßenver-

kehr berücksichtigungsfähig. Hintergrund sei, dass ein hohes Aggressionspotential offenbarende Straftaten die charakterliche Fahreignung insgesamt in Frage stellen.

[3.] Darauf, dass beim Antragsteller um 7.57 Uhr eine Atemalkoholkonzentration in Höhe von 2,66 Promille gemessen worden sei, er somit diese möglicherweise erst nach der Tat erreicht haben könnte, komme es nicht an angesichts dessen, dass sich der Antragsgegner maßgebend darauf gestützt habe, dass diese Atemalkoholkonzentration überhaupt erreicht worden sei.

#### Aus den Gründen:

II. Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Lüneburg vom 5. Juli 2016 hat keinen Erfolg. Die dargelegten Beschwerdegründe, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, rechtfertigen es nicht, diesen Beschluss abzuändern und die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers wiederherzustellen.

1. Der Antragsteller wendet sich gegen die oben unter I. 2. wiedergegebenen Erwägungen des Verwaltungsgerichts u. a. mit dem Hinweis darauf, dass dieses die Rechtslage falsch beurteile. Er müsse Sachverhalte, die in strafgerichtlichen Entscheidungen festgestellt worden seien, nicht gegen sich gelten lassen, wenn gewichtige Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der strafgerichtlichen Feststellungen vorhanden seien. Solche Anhaltspunkte seien hier gegeben und weder von dem Verwaltungsgericht noch dem Antragsgegner berücksichtigt worden. Sie hätten zu einer Rechtswidrigkeit bereits der Anordnung der Beibringung eines Gutachtens vom 3. Dezember 2015 [...] geführt, die nicht erforderlich gewesen sei. Deshalb sei auch die auf die Verweigerung der angeordneten Untersuchung gestützte Entziehung der Fahrerlaubnis rechtswidrig.

Diesen Darlegungen ist nur teilweise zu folgen. Daher vermögen sie im Ergebnis die begehrte Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes nicht zu rechtfertigen.

a) Zu Unrecht ist allerdings das Verwaltungsgericht davon ausgegangen, dass sich aus § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG zu Ungunsten des Antragstellers eine Bindung des Antragsgegners an die tatsächlichen Feststellungen rechtskräftiger Strafurteile ergebe. Das geltende Fahrerlaubnisrecht kennt eine strikte, sich zu Ungunsten des Betroffenen auswirkende Bindung der Fahrerlaubnisbehörde an rechtskräftige straf- bzw. bußgeldrechtliche Entscheidungen nur in besonders geregelten, hier nicht einschlägigen Fällen (vgl. § 2a Abs. 2 Satz 2, § 4 Abs. 5 Satz 4 StVG). Im Übrigen entfalten Strafurteile, Strafbefehle und Bußgeldbescheide gemäß § 3 Abs. 4 StVG Bindungswirkung ausschließlich zugunsten des Betroffenen. Hieraus folgt im Umkehrschluss grundsätzlich, dass es einem Fahrerlaubnisinhaber unbenommen bleibt, in fahrerlaubnisrechtlichen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren geltend zu machen, der Sachverhalt stelle sich für ihn vorteilhafter dar, als dies das Strafgericht oder die Bußgeldbehörde an-

genommen habe (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 08.10.2015 – 10 S 1491/15 –, juris, Rn. 6).

b) Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss aber ein Kraftfahrer in einem Fahrerlaubnisentziehungsverfahren eine rechtskräftige strafgerichtliche Entscheidung mit dem darin festgestellten Sachverhalt dann gegen sich gelten lassen, wenn sich nicht gewichtige Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der tatsächlichen Feststellungen im Strafurteil ergeben. Dieser Grundsatz ist etwas anderes als eine (analoge) Anwendung des § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG (vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. v. 27.07.2016 – 10 S 77/15 –, VRS 130, 256 ff., hier zitiert nach juris, Rn. 34), und bedeutet nicht die Anerkennung einer zu Ungunsten des Verurteilten bestehenden Feststellungswirkung solcher Strafurteile, sondern betrifft die Beweiswürdigung (BVerwG, Beschl. v. 12.01.1977 – BVerwG VII B 185.76 –, Buchholz 442.10 § 4 StVG Nr. 50). Mit dem durch ihn statuierten grundsätzlichen Vorrang der strafrichterlichen vor den verwaltungsbehördlichen Feststellungen sollen überflüssige, aufwendige und sich widersprechende Doppelprüfungen möglichst vermieden werden (vgl. BVerwG, Beschl. v. 03.09.1992 – BVerwG 11 B 22.92 –, NVwZ-RR 1993, 165 f., hier zitiert nach juris, Rn. 3). Diese Möglichkeit endet jedoch, wenn die Indizwirkung des Strafurteils entkräftet wird und der Vortrag des Kraftfahrers dem Gericht Anlass zu einer eigenständigen Beweisaufnahme gibt (vgl. BVerwG, Beschl. v. 26.09.2014 – BVerwG 2 B 14.14 –, Buchholz 235.1 § 57 BDG Nr. 5, hier zitiert nach juris, Rn. 10, – zu einer vergleichbaren Problematik im Disziplinarrecht).

c) Wendet sich ein Kraftfahrer gegen die Feststellungen eines Strafurteils, ist daher gerichtlich zu prüfen, ob sein Vortrag und die Beweismittel ausreichen, um in eine neue Beweisaufnahme einzutreten. Gewichtige Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der strafgerichtlichen Tatsachenfeststellungen ergeben sich insbesondere, wenn neue Tatsachen oder Beweismittel vorliegen, die nach § 359 Nr. 5 StPO ein Wiederaufnahmeverfahren zulässig machen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 28.09.1981 – BVerwGE 7 B 188.81 –, Buchholz 442.10 § 4 StVG Nr. 60, hier zitiert nach juris, Rn. 7) oder sonst auf eine offensichtliche Unrichtigkeit der strafgerichtlichen Würdigung schließen lassen (vgl. BVerwG, Beschl. v. 16.02.2016 – BVerwG 3 B 68.14 –, ZInsO 2016, 795 f., hier zitiert nach juris, Rn. 20, zu einer vergleichbaren Problematik im ärztlichen Berufsrecht). Erforderlich ist jedenfalls, dass gerade die für die Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen maßgeblichen Tatsachenfeststellungen des Strafgerichts von dem Kraftfahrer substantiiert in Zweifel gezogen werden; hierzu reicht ein bloßes Bestreiten grundsätzlich nicht aus. Insbesondere genügt es nicht, wenn der Kraftfahrer nur die Hypothese aufstellt, dass sich der Sachverhalt auch anders abgespielt haben könnte, als das in einer ihm gegenüber ergangenen, rechtskräftigen strafgerichtlichen Entscheidung festgestellt wurde, ohne dass er den abweichende Geschehensablauf positiv behauptet und im Einzelnen stimmig schildert. Unterlässt er eine sol-

che Schilderung, so ist das Verwaltungsgericht nicht verpflichtet, von Amts wegen Maßnahmen der Sachverhaltsaufklärung zu ergreifen, um in Erfahrung zu bringen, ob die abweichende Variante, die er als möglich in den Raum stellt, den Tatsachen entspricht. Denn eine solche Beweiserhebung drängt sich auch unter der Geltung des Amtsermittlungsgrundsatzes nicht auf. Vielmehr darf das Gericht in einem solchen Fall bei seiner Entscheidungsfindung in rechtlich unbedenklicher Weise davon ausgehen, dass die vom Strafgericht getroffenen Feststellungen richtig sind (vgl. Bay-VGH, Beschl. v. 16.09.2010 – 11 ZB 09.2002 –, juris, Rn.20). Im Ergebnis begründet der grundsätzliche Vorrang der strafrichterlichen vor den verwaltungsbehördlichen Feststellungen also eine Mitwirkungsobliegenheit des Betroffenen, substantiiert gewichtige Hinweise für eine Unrichtigkeit der strafgerichtlichen Feststellungen vorzubringen, wenn er Letztere im Verwaltungsverfahren nicht gegen sich gelten lassen will (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 08.10.2015 – 10 S 1491/15 –, juris, Rn.6).

d) Ist auf eine uneingeschränkte Berufung des angeklagten Kraftfahrers das strafgerichtliche Urteil erster Instanz im Berufungsverfahren überprüft worden und hat das Berufungsgericht die Berufung rechtskräftig durch Sachurteil als unbegründet verworfen (vgl. Gössel, in: Löwe/Rosenberg, StPO, 26. Aufl. 2012, § 328 Rn.6), so erlangt das erstinstanzliche Urteil zwar Rechtskraft und hat in seinem Schuld- und Strafausspruch bestand. Da das Berufungsgericht bei einer uneingeschränkten Berufung des Angeklagten nicht an die Feststellung des angefochtenen Urteils gebunden ist, sondern sich stets eine eigene Überzeugung vom Sachverhalt bilden muss (vgl. Gössel, in: Löwe/Rosenberg, StPO, 26. Aufl. 2012, § 327 Rn.4), sind aber sowohl mit Blick auf das Verbot einer Abweichung zu Ungunsten des Betroffenen (§ 3 Abs.4 Satz 1 StVG) als auch für den soeben (unter II. 1. b) dargestellten Grundsatz der Zugrundelegung rechtskräftig strafgerichtlich festgestellter Sachverhalte nicht mehr die erstinstanzlichen tatsächlichen Feststellungen maßgeblich, sondern allein diejenigen des Berufungsurteils, es sei denn, dass sich dieses Urteil in zulässiger Weise (vgl. Stuckenberg, in: Löwe/Rosenberg, StPO, 26. Aufl. 2012, § 267 Rn.33) konkrete tatsächliche Feststellungen der Entscheidung der Vorinstanz zu eigen macht, indem es sie in Bezug nimmt.

e) Berücksichtigt die Fahrerlaubnisbehörde im Entziehungsverfahren einen Sachverhalt, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem strafgerichtlichen Berufungsverfahren gewesen ist, indem sie die tatsächlichen Feststellungen nicht des Berufungsurteils, sondern des erstinstanzlichen Urteils einer Anordnung der Beibringung eines Gutachtens und einer Entziehungsverfügung zugrunde legt, kann dies daher in zweifacher Hinsicht fehlerhaft sein.

aa) Zum einen kann die Fahrerlaubnisbehörde – und zwar bereits durch die Anordnung der Beibringung eines Gutachtens (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 17.11.2008 – 10 S 2719/08 –, ZfSch 2009, 178 ff., hier zitiert nach juris, Rn.4) – gegen § 3 Abs.4 Satz 1 StVG

verstoßen, wenn dem Betroffenen ungünstige Feststellungen des erstinstanzlichen Urteils im Widerspruch zu solchen des zweitinstanzlichen Urteils stehen. Dies setzt selbstverständlich zunächst voraus, dass § 3 Abs.4 Satz 1 StVG überhaupt anwendbar ist. Da die Bindung der Verwaltungsbehörde in § 3 Abs.4 StVG nicht als Ausdruck einer allgemeinen Vorrangstellung der strafgerichtlichen Entscheidung verstanden werden kann, sondern sich entstehungsgeschichtlich als Ausnahme darstellt (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 27.07.2016 – 10 S 77/15 –, VRS 130, 256 ff., hier zitiert nach juris, Rn.33) und ein systematischer Zusammenhang zwischen § 3 Abs.3 und Abs.4 StVG besteht (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.06.2012 – BVerwG 3 C 30.11 –, NJW 2012, 3669 ff., hier zitiert nach juris, Rn.36 f.), dürfte § 3 Abs.4 Satz 1 StVG insgesamt, und zwar nicht nur insoweit, als es eine strafgerichtliche Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen anbetrifft, unanwendbar sein, wenn das für eine Bindungswirkung in Frage kommende (Berufungs-)Urteil in einem strafgerichtlichen Verfahren erging, in dem nicht die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs.1 Satz 1 StGB in Betracht kam, weil keine rechtswidrige Tat Verfahrensgegenstand war, die bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen wurde (vgl. OVG Berlin-Bbg., Beschl. v. 16.08.2016 – OVG 1 S 52.16 –, NJW 2016, 3385 f., hier zitiert nach juris, Rn.5). Kann § 3 Abs.4 Satz 1 StVG Anwendung finden, erstreckt sich die Bindungswirkung des auf eine uneingeschränkte Berufung ergangenen zweitinstanzlichen Urteils allerdings auf den gesamten Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.06.2012 – BVerwG 3 C 30.11 –, NJW 2012, 3669 ff., hier zitiert nach juris, Rn.36); erfasst wird also nicht nur die Tat im Sinne des sachlichen Strafrechts, sondern der gesamte Vorgang, auf den sich die Untersuchung erstreckt (das Strafverfahren erstreckt sich auf den gesamten geschichtlichen Vorgang im Sinne des § 264 StPO, der im Strafverfahren untersucht werden soll, nicht etwa nur auf einzelne gesetzliche Tatbestände).

bb) Zum anderen kann die Fahrerlaubnisbehörde fehlerhaft vorgehen, wenn sie die tatsächlichen Feststellungen nicht des Berufungsurteils, sondern des erstinstanzlichen Strafurteils ohne eigene Sachverhaltsprüfung einer Anordnung der Beibringung eines Gutachtens und einer Entziehungsverfügung zugrunde legt, soweit sich die Feststellungen des erstinstanzlichen Urteils nicht zugleich in dem Berufungsurteil finden oder von diesem in Bezug genommen werden. Denn Feststellungen (nur) des erstinstanzlichen Urteils sind dann nicht diejenigen eines rechtskräftigen Urteils.

f) Die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf der Grundlage des § 11 Abs.3 Satz 1 FeV ist eine Verfahrenshandlung, die auf einer Ermessensausübung beruht (vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. v. 27.07.2016 – 10 S 77/15 –, VRS 130, 256 ff., hier zitiert nach juris, Rn.52, und OVG

LSA, Beschl. v. 25.02.2016 – 3 L 204/15 –, juris, Rn.17). Die Anordnung muss grundsätzlich strengen formellen und materiellen Anforderungen genügen, um für den Fall, dass der Betroffene die Untersuchung verweigert, gemäß § 11 Abs.8 FeV den Schluss auf seine Nichteignung zuzulassen (vgl. Nds. OVG, Urt. v. 08.07.2014 – 12 LC 224/13 –, NJW 2014, 3176 ff., hier zitiert nach juris, Rn.47 und 57; VGH Bad.-Württ., Urt. v. 27.07.2016 – 10 S 77/15 –, VRS 130, 256 ff., hier zitiert nach juris, Rn.41, m.w.N.).

Soweit sich aus § 11 Abs.6 Satz2 FeV eine Verpflichtung der Behörde ergibt, den Sachverhalt deutlich zu machen, der Grundlage der Anordnung sein soll (vgl. Siegmund, in: Freymann/Wellner, jurisPK-StrVerfR, 1. Aufl. 2016, §11 FeV Rn.98, m.w.N.), zählt dies zu den formellen Anforderungen an die Anordnung (vgl. Nds. OVG, Urt. v. 08.07.2014 – 12 LC 224/13 –, NJW 2014, 3176 ff., hier zitiert nach juris, Rn. 47). Enthält der in der Anordnung wiedergegebene Sachverhalt Elemente, welche die Behörde in fehlerhafter Weise ohne eigene Sachverhaltsprüfung übernommen hat, kann der in dieser Wiedergabe liegende Verfahrensfehler – ohne dass es auf die inhaltliche Richtigkeit der Sachverhaltselemente ankommt – in Anwendung des Rechtsgedankens des § 46 VwVfG unbeachtlich sein. Dies setzt erstens voraus, dass die Anordnung den an sie zu stellenden materiellen Anforderungen genügt, insbesondere der wiedergegebene Sachverhalt im Übrigen sie selbständig zu tragen vermag. Es erfordert zweitens, dass offensichtlich ist, dass die Ermessensausübung der Behörde und damit der materielle Inhalt der Anordnung, namentlich der Anordnungssatz und die Fragestellungen, durch das hinwegzudenkende Sachverhaltselement nicht beeinflusst worden sind. Notwendig ist drittens, dass auch ein Betroffener kraft Parallelwertung in der juristischen Laiensphäre zu erkennen vermag, dass die in Rede stehenden Sachverhaltselemente nicht entscheidend sind. Die Anordnung muss ihn nämlich – ungeachtet der Wiedergabe der in Rede stehenden Sachverhaltselemente – in die Lage versetzen, sich frühzeitig Klarheit darüber zu verschaffen, ob sie rechtmäßig ist (vgl. Nds. OVG, Urt. v. 08.07.2014 – 12 LC 224/13 –, NJW 2014, 3176 ff., hier zitiert nach juris, Rn.47).

2. Gemessen an diesen Grundsätzen, greifen die oben unter II. 1. vor a) wiedergegebenen Darlegungen des Antragstellers im Ergebnis nicht durch.

a) Das in der Anordnung der Beibringung eines Gutachtens gemäß § 11 Abs.3 Satz1 Nr.6 FeV [...] wiedergegebene Kerngeschehen, nämlich die schuldhaftige Begehung einer gefährlichen Körperverletzung zuzulasten des geschädigten Zeugen F., entspricht den strafgerichtlichen Feststellungen unter III. der Gründe des rechtskräftigen Berufungsurteil des Landgerichts C. vom 17. August 2015 [...]. Gewichtige Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der strafgerichtlichen Feststellungen des Berufungsgerichts bestehen – entgegen dem Vorbringen des Antragstellers – nicht. [...]

e) Auf diese Details kommt es jedoch nicht an. Denn es kann keinem Zweifel unterliegen, dass das von dem Landgericht C. trichterlich festgestellte Kerngesche-

hen die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens auf der Grundlage des § 11 Abs.3 Satz 1 Nr. 6 FeV unabhängig von diesen Sachverhaltselementen selbständig tragend rechtfertigt. Die Anordnung war im Übrigen formell und materiell rechtmäßig, insbesondere – wie erforderlich (vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. v. 27.07.2016 – 10 S 77/15 –, VRS 130, 256 ff., hier zitiert nach juris, Rn.41; m.w.N.) – anlassbezogen und verhältnismäßig.

aa) Der weitere gegen die Rechtmäßigkeit der Anordnung erhobene Einwand des Antragstellers, er könne nicht nachvollziehen, was das Geschehen in der Nacht auf den 8. Februar 2014 mit einer Situation im Straßenverkehr zu tun haben solle und auf welcher Grundlage daraus geschlussfolgert werde, er würde die Rechte anderer Verkehrsteilnehmer nicht respektieren, geht nämlich fehl.

Denn nach § 11 Abs.3 Satz1 Nr.6 FeV müssen die Straftaten – ausdrücklich im Unterschied zu den Gründen für eine Eignungsüberprüfung nach § 11 Abs.3 Satz1 Nr.4 und 5 FeV – nicht in Zusammenhang mit Verstößen gegen verkehrsrechtliche Vorschriften und nicht in Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen. Typischerweise kommen für Eignungsüberprüfungen nach § 11 Abs.3 Satz1 Nr.6 FeV, die einen Zusammenhang mit der Kraftfahreignung, insbesondere bei Anhaltspunkten für ein hohes Aggressionspotential verlangen, solche Straftaten in Betracht, die sich durch Aggression gegen Personen oder Sachen ausdrücken, wie etwa eine schwere oder gefährliche Körperverletzung (siehe hierzu auch Nr. 3.16 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung), Raub, Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte oder Sachbeschädigung (vgl. Hess. VGH, Beschl. v. 13.02.2013 – 2 B 189/13 –, NJW 2013, 3192 f., hier zitiert nach juris, Rn.6, m.w.N.). Nach den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung ist bei Straftätern, deren Verhalten ein hohes Aggressionspotential und eine Neigung zu impulsivem Durchsetzen eigener Interessen zeigt, zu erwarten, dass sie auch in konflikthaften Verkehrssituationen (etwa bei Fahrfehlern anderer) emotional impulsiv handeln und dadurch das Risiko einer Verkehrssituation erhöhen sowie eigene Bedürfnisse aggressiv durchsetzen werden (etwa durch nötigendes Auffahren, Geschwindigkeitsüberschreitung etc.). Insofern stellen Straftaten, die ein hohes Aggressionspotential offenbaren, die charakterliche Fahreignung insgesamt in Frage. Ein Zusammenhang zwischen dem Begehen von Straftaten und einer mangelnden Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen kann ferner dann bestehen, wenn die Ursache für die Straftaten in einer überdauernden Gleichgültigkeit gegenüber sozialen Normierungen, Regeln und den Rechten anderer liegt. Dann ist eher mit Delikten vor Antritt der Fahrt (Fahrzeugmängel, fehlende Versicherung) und fehlender Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer (Behinderung, Nötigung) zu rechnen (vgl. Nds. OVG, Urt. v. 08.07.2014 – 12 LC 224/13 –, NJW 2014, 3176 ff., hier zitiert nach juris, Rn.58, m.w.N.).

bb) Es ist auch offensichtlich, dass die Ermessensausübung des Antragsgegners und damit der



materielle Inhalt der Anordnung, namentlich der Anordnungsatz und die erste der Fragestellungen, durch die fraglichen Sachverhaltselemente (vorangegangene Übergriffe des Antragstellers auf die Zeugin D. -E. und genaue Verortung des Bisses) nicht beeinflusst worden ist.

cc) Es hätte auch der Antragsteller kraft Parallelwertung in der juristischen Laiensphäre ohne Weiteres zu erkennen vermocht, dass diese in Rede stehenden Sachverhaltselemente nicht entscheidend sind. Denn aus dem Text des in der Anordnung als Rechtsgrundlage angeführten § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV ergibt sich, dass die Anordnung hiernach (nur) bei einer erheblichen Straftat zulässig ist, die im Zusammenhang mit der Kraftfahreignung steht, insbesondere wenn Anhaltspunkte für ein hohes Aggressionspotential bestehen. Als eine solche erhebliche Straftat kamen von dem in der Beibringungsanordnung genannten Sachverhalt aber eindeutig weder die nicht näher definierten Übergriffe noch der getätigte Biss in Betracht. Diese beiden Sachverhaltselemente stellten nur einen Teil des Hintergrundes dar, von dem sich – auch für den Antragsteller klar erkennbar – die mit Strafe belegte Tat als selbständig tragende Rechtfertigung für die Anordnung der Beibringung des Gutachtens nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 6 FeV (mit der in dieser Anordnung erstgenannten Fragestellung) abhob.

3. Der Antragsteller beanstandet, es sei nicht richtig, dass er die abgeurteilte Straftat unter deutlichem Alkoholeinfluss begangen habe. Der Antragsgegner führe in dem zur Hauptsache angefochtenen Bescheid zwar aus, dass bei ihm, dem Antragsteller, um 7.57 Uhr eine Atemalkoholkonzentration von 2,66‰ gemessen worden sei. Das umstrittene Geschehen habe aber insgesamt fünf Stunden früher stattgefunden. Es könne weder gesagt werden, was innerhalb dieser fünf Stunden für ein Alkoholkonsum stattgefunden habe, noch, welche Alkoholkonzentration er tatsächlich in sich gehabt habe, da sein Blut nicht untersucht worden sei. Die Feststellung des Verwaltungsgerichts (oben unter I. 3.), dass es nur darauf ankomme, dass er eine solche Atemalkoholkonzentration überhaupt erreicht habe, sei ebenfalls nicht haltbar, da bei dem Test eine Vielzahl von Fehlerquellen nicht beachtet oder erfragt worden sei. Insbesondere sei zu beachten, dass der Atemalkohol durch eine Alkoholaufnahme kurz vor dem Test verfälscht werden und somit kein sicheres Ergebnis erzielt werden könne. Er sei bisher in keinerlei Weise in Zusammenhang mit Alkoholgenuß beim Führen eines Kraftfahrzeugs in Erscheinung getreten. Es könne auch kein Bezug zu weiteren von ihm ausgehenden Straftaten aufgebaut werden. Die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens sei nicht erforderlich gewesen.

Diese Darlegungen des Antragstellers greifen im Ergebnis ebenfalls nicht durch.

a) Gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a) Alt. 2 FeV ist ein medizinisch-psychologisches Eignungsgutachten beizubringen, wenn Tatsachen die Annahme des Alkoholmissbrauchs – d. h. des Unvermögens zur zuverlässigen Trennung eines die Fahrsicherheit be-

einrächtigen Alkoholkonsums und des Führens von Fahrzeugen (vgl. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung) – begründen. Nach der gefestigten Rechtsprechung des Senats erfasst die Vorschrift entsprechend ihrer Auffangfunktion nicht nur ein alkoholkonsumbedingtes Fehlverhalten im Straßenverkehr, sondern gestattet auch die Berücksichtigung nicht straßenverkehrsbezogener Alkoholauffälligkeiten (vgl. Nds. OVG, Beschl. v. 29.01.2007 – 12 ME 416/06 –, DAR 2007, 227 f., hier zitiert nach juris, Rn. 8, m. w. N.). In diesen Fällen besteht Anlass zur Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung dann, wenn deutliche Indizien für eine weit überdurchschnittliche Alkoholgewöhnung des Betroffenen vorliegen und außerdem weitere tatsächliche Umstände festzustellen sind, welche die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass auch ein alkoholbedingtes aggressives Verhalten außerhalb des Straßenverkehrs eine „sonstige Tatsache“ im Sinne des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a) Alt. 2 FeV darzustellen vermag, welche den Verdacht von Alkoholmissbrauch begründet und Anlass zur weiteren Sachaufklärung durch die Fahrerlaubnisbehörde bietet. Auch Vorfällen, bei denen stark betrunken häusliche Gewalt verübt wird, kann eine Indizwirkung dafür zukommen, dass in alkoholisiertem Zustand ein Kontrollverlust eintritt, der von Relevanz für die Fahreignung ist (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 19.08.2013 – 10 S 1266/13 –, NJW 2014, 484 ff., hier zitiert nach juris, Rn. 8, m. w. N.).

b) Wie sich den strafgerichtlichen Feststellungen unter III. und VI. der Gründe des rechtskräftigen Berufungsurteils des Landgerichts C. vom 17. August 2015 [...] entnehmen lässt, hat der Antragsteller die Freiheitsberaubung an der Zeugin D. -E. und die abgeurteilte gefährliche Körperverletzung zulasten des Zeugen F. im Zustand (hoher) Alkoholisierung begangen. Sie deuten auf einen Kontrollverlust unter Alkoholeinfluss hin. Mit seinen Beschwerdegründen (vgl. oben unter II. 3. vor a) bringt er keine gewichtigen Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der strafgerichtlichen Feststellungen vor. Insbesondere genügt es nicht, nur die Hypothese aufzustellen, dass der Stunden später durchgeführte Atemalkoholtest ein fehlerhaftes Resultat ergeben haben könnte. Zum einen beruht die strafrichterliche Feststellung nicht nur auf dem durchgeführten Test, sondern auch auf den Zeugenaussagen. Zum anderen hat der Antragsteller konkrete Gründe für eine Fehlerhaftigkeit des Tests nicht positiv behauptet, sondern mit seinen Darlegungen lediglich als möglich in den Raum gestellt. Das ist nicht ausreichend (vgl. oben unter II. 1. c). Insbesondere kann er sich nicht auf die bloße Möglichkeit eines der abgeurteilten Straftat folgenden Nachtrucks berufen. Denn er selbst muss ja wissen, ob und wann er nach der Tat, aber vor dem Atemalkoholtest Alkohol getrunken hat. Sollte er sich daran nicht erinnern können, spräche dies für sich allein. Im Übrigen trifft es auch nicht zu, dass er bisher in keinerlei Weise in Zusammenhang mit dem Alkoholgenuß beim Führen eines Kraftfahrzeugs in Erscheinung getreten wäre. Vielmehr hat

er bereits in seiner anwaltlichen Stellungnahme vom 12. Januar 2016 [...] eingeräumt, dass er am 6. November 2014 eine (durch rechtskräftigen Bußgeldbescheid geahndete [...]) Trunkenheitsfahrt beging. Vor diesem Hintergrund kommt es nicht mehr darauf an, dass er anlässlich der umstrittenen Geschehnisse am 18. Oktober 2013, hinsichtlich derer das Strafverfahren schließlich gemäß § 154 StPO eingestellt [...], unter (auch) Alkoholeinfluss stand [...] und die Zeugin D.-E. bereits in ihrer staatsanwaltlichen Vernehmung vom 23. April 2014 (zu den Ereignissen um die dann später rechtskräftig abgeurteilte gefährliche Körperverletzung) geäußert hatte [...]: „Herr G. hatte an dem Abend viel getrunken, wie er es eigentlich immer tut.“

c) Zumal die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens (mit der zweiten und dritten Fragestellung) hier auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a) Alt. 2 FeV zu stützen ist und insoweit nicht im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde steht (vgl. Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 13 FeV Rn. 17), kann dahinstehen, ob sie sich auch auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e) FeV stützen ließe (vgl. VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 19.08.2013 – 10 S 1266/13 –, NJW 2014, 484 ff., hier zitiert nach juris, Rn. 9).

**15. \*) Die Fahrerlaubnisbehörde hat nach einer strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), 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 nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV (zwingend) anzuordnen.**

Verwaltungsgericht München,

Urteil vom 21. November 2016 – M 26 K 16.1079 –

Zum Sachverhalt:

Der Kläger verfolgt im Klagewege die Erteilung einer Fahrerlaubnis.

Eine im Rahmen einer Verkehrskontrolle am [...] September 2014 polizeilich durchgeführte Atemalkoholmessung erbrachte bei dem ein Kraftfahrzeug führenden Kläger [...] ml/l. Die anschließend durchgeführte Blutanalyse ergab eine Blutalkoholkonzentration von [...] Promille. Außerdem wurde eine Konzentration an Lorazepam von [...] ng/ml festgestellt. Der Kläger wurde daraufhin mit rechtskräftigem Urteil des Amtsgerichts [...] vom 8. Dezember 2014 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Straßenverkehr zu einer Geldstrafe verurteilt. Ihm wurde zugleich die Fahrerlaubnis mit einer Sperrfrist von [...] Monaten entzogen.

Der Kläger beantragte [...] die Neuerteilung seiner Fahrerlaubnis der Klassen B, BE und AM. Er wurde daraufhin vom Beklagten [...] zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens [...] aufgefordert. Die nach der ärztlich attestierten Beendigung

der Einnahme von Lorazepam noch zu klärende Frage sei: „Ist zu erwarten, dass zukünftig das Führen von fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen und ein die Fahr-sicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum hinreichend sicher getrennt werden kann?“ Nachdem der Kläger kein Gutachten vorlegte, lehnte der Beklagte den Antrag des Klägers [...] ab. [...]

Der Bevollmächtigte des Klägers erhob für diesen [...] Klage zum Bayerischen Verwaltungsgericht München [...].

Aus den Gründen:

Die Klage hat keinen Erfolg. Sie ist zulässig, jedoch unbegründet. [...]

Beim Kläger bestanden in Folge der Trunkenheitsfahrt am ... September 2014, die zu einer strafgerichtlichen Verurteilung nach § 316 StGB und zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB führte, Zweifel an der Eignung des Klägers zum Führen von Kraftfahrzeugen. Die Fahrerlaubnisbehörde war deshalb gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV verpflichtet, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen.

Nach dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 17. November 2015 (11 BV 14.2738 – juris) hat die Fahrerlaubnisbehörde nach einer strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), 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 nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV (zwingend) anzuordnen. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat damit seine bisherige Rechtsprechung geändert und sich insoweit der Auffassung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg in seinen Entscheidungen vom 15. Januar 2015 (10 S 1748/13 – juris), vom 18. Juni 2012 (10 S 452/10 – juris) und vom 7. Juli 2015 (10 S 116/15 – DAR 2015, 592 Rn. 34ff.) angeschlossen (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; B. 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), nachdem in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts inzwischen geklärt ist, dass § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV auch auf die strafgerichtliche Entziehung aufgrund von § 69 StGB zu beziehen ist (BVerwG, B. v. 24.06.2014 – 3 B 71.12 – NJW 2013, 3670). Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof sieht infolge seiner nunmehrigen Auslegung der Norm unter Buchst. d insbesondere auch keinen Wertungswiderspruch zu § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV, weil

die nach seiner Rechtsprechung zu dieser Vorschrift (s. BayVGh, U. v. 17.11.2015 a. a. O Rn. 22 ff.) zu fordernde Zusatzatsache neben der einmaligen Trunkenheitsfahrt mit weniger als 1,6 Promille (vgl. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV) in der strafgerichtlichen Feststellung der Nichteignung wegen fahrerlaubnisrechtlichen Alkoholmissbrauchs zu sehen sei. Diese gerichtliche Feststellung wiege schwerer als sonstige Zusatzatsachen, die lediglich die Annahme von Alkoholmissbrauch begründeten und für eine Gutachtenanordnung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a FeV ausreichen (BayVGh a. a. O. Rn. 43). Für diese Sichtweise spricht, dass die strafgerichtliche Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund von § 69 StGB eine Maßregel der Besserung und Sicherung darstellt, deren Verhängung ausschließlich von der Frage der Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen abhängt (vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 69 StGB Rn. 1 und 12 m. w. N.), und der der Gesetzgeber im Sinne von § 3 Abs. 3 und 4 StVG auch Vorrang einräumt. Allein der Ablauf der vom Strafgericht festgelegten Sperrfrist führt gemäß § 69a StGB nicht dazu, dass wieder von der Fahreignung auszugehen ist. Die Sperrfrist gibt nur den Mindestzeitraum an, währenddessen der Verurteilte infolge seiner aus der begangenen Straftat abgeleiteten Gefährlichkeit für den Straßenverkehr in jedem Falle als ungeeignet anzusehen ist. Ob die eignungs ausschließende Gefährlichkeit fortbesteht, ist im Anschluss daran von der Straßenverkehrsbehörde auch bei Erst-

tätoren eigenständig zu beurteilen (vgl. BVerwG, U. v. 20.02.1987 – 7 C 87/84 – BVerwGE 77, 40).

Lag in der Vergangenheit Alkoholmissbrauch vor, wovon nach alledem nach einer auf Alkoholmissbrauch beruhenden Entziehung im Sinne einer Tatbestandswirkung auszugehen ist, ist die Fahreignung gemäß Nr. 8.2 der Anlage 4 zur FeV 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.

Der Kläger, dem die Fahrerlaubnis mit Strafbefehl [...] aufgrund einer Trunkenheitsfahrt [...] und folglich wegen (fahrerlaubnisrechtlichen) Alkoholmissbrauchs (hier §§ 316 Abs. 1 und 2, 69, 69a StGB) aus einem der unter den Buchst. a bis c des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV genannten Gründe entzogen worden ist, hat den durch die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu führenden Nachweis, dass er nicht erneut unter (unzulässig hohem) Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führen wird, nicht erbracht. Solange dies so ist, kommt eine prüfungsfreie Neuerteilung der Fahrerlaubnis nicht in Betracht.

Die Berufung und die Revision waren zuzulassen, da die Fragen, die die Anwendung von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst d FeV aufwirft, in der höchstrichterlichen Rechtsprechung noch nicht abschließend geklärt sind (§ 124 Abs. 2 Nr. 3, § 134 Abs. 2 i. V. m. § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO).



## 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 Scharnstraße 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:

<sup>1)</sup> Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

<sup>2)</sup> Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.

<sup>3)</sup> 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](mailto:pueschel@uke.de) bzw. [blutalkohol@europa-uni.de](mailto:blutalkohol@europa-uni.de) zur Verfügung.

### Notice to authors

Papers of a predominantly scientific nature are to be sent to:

Prof. Dr. med. KLAUS PUSCHEL, 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](mailto: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 Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56  
email: [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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:

- <sup>1)</sup> Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- <sup>2)</sup> Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- <sup>3)</sup> 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](mailto:pueschel@uke.de) or [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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 88-49, 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 88-49, 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



Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 54 No. 2 · März 2017 · Jahrgang 2017

# 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**



**B. A. D. S.**

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 a. M.)

Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)

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

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

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. Mußhoff (München)

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

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

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)

Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)

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

# Annual volume on CD-ROM



Alle 6 Ausgaben als

## Jahresband 2016 auf CD-ROM

Verknüpfungen: Vom Autorenverzeichnis, Stichwortverzeichnis, Inhaltsverzeichnis zu den Beiträgen  
Integrations: from the list of authors, key word directory, index to the articles

Verfügbar: Januar 2017 / Available: January 2017

Bestellungen bitte an / Please send orders to:

**Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG**

Postfach / PO Box 32 48 D-23581 Lübeck (Germany)

E-Mail: [info@steintor-verlag.de](mailto:info@steintor-verlag.de)

**54,- EURO**

+ Versandkosten / + p&p

## INHALTSVERZEICHNIS

M. A. Verhoff, S. Kölzer, R. Krüll, F. Eardmann, D. Bassan, H. Schütz, C. G. Birngruber Ein Beitrag zum Strohhalmtrinken alkoholischer Getränke – Messbare Effekte nur bei Spirituosen .....	61
G. Brauers, I. Steiner, P. Klakka, T. Daldrup Bestimmung von Hordenin in Bier und seinen Braustufen mittels LC-MS/MS .....	70
Aus der Forschung T. Wagner, D. DeVol, L. Wegner, I. Rethfeldt „Trunkenheitsfahrer – schon ab 1,1 Promille ein Risiko?“ ...	77
Literatur Maria Focken W. v. Renteln-Kruse/U. Dapp/L. Neumann/J. Anders/ F. Profener/P. Brieler/P. Püschel: Mobilität und Verkehrs- sicherheit im Alter .....	106
Zur Information 55. Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2017 in Goslar (Nathow) .....	109
Schweiz: Ausnahmen vom Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss .....	116
Alkoholunfälle 2015 .....	117
Zulassung von Cannabis als Medizin .....	122
B.A.D.S.: „Mehr Verkehrsüberwachung macht den Straßenverkehr sicherer“ .....	123
Rechtsprechung 16. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 12. April 2016 – Festsetzung der Sperrfrist gemäß § 69a StGB bei nachträglicher Gesamtstrafenbildung – .....	124
17. Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 21. Oktober 2016 – Voraussetzung für Verurteilung gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB und Vorsätzliche Trunkenheitsfahrt i. S. d. § 316 StGB – .....	124
18. Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 8. Februar 2017 – Berufungsbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch – .....	126
19. Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 7. Februar 2017 – Unwirksame Berufungsbeschränkung wegen unzureichender Feststellungen zur Schuldfähigkeit – .....	128
20. Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 27. Dezember 2016 – Voraussetzungen für die Versagung einer Strafmilderung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB – .....	131

21. Oberlandesgericht Karlsruhe, Beschluss vom 2. November 2016 – Beschwerde gegen § 111a StPO-Entscheidung neben Revision gegen Berufungsurteil – .....	133
22. Amtsgericht Kehl, Beschluss vom 9. März 2017 – „Vorsorgliche“ Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO – .....	135
23. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 22. November 2016 – Nachweis der persönlichen Eignung i. S. d. § 4 Abs. 1 Nr. 2 WaffG durch MPU-Gutachten zur Fahreignung – .....	135
24. Obergerverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 14. Oktober 2016 – Nichtanerkennung einer EU-Fahrerlaubnis im Inland ohne Notwendigkeit eines rechtsgestaltenden Verwaltungsaktes – .....	138
25. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 3. Januar 2017 – Entziehung der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum – .....	140
26. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 7. März 2017 – Entziehung der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum – .....	142
27. Verwaltungsgericht Schwerin, Beschluss vom 20. Oktober 2016 – Verwertbarkeit der Ergebnisse von Gutachten trotz Verstoß gegen § 81a Abs. 2 StPO im behördlichen Fahrerlaubnisentziehungsverfahren – .....	143

## Anhang

Supplement–3. Gemeinsames Symposium des Ministeriums für Inneres und Sport sowie des Ministeriums für Justiz und Gleichstellung des Landes Sachsen-Anhalt, des B.A.D.S. und der Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt: „Höheres Lebensalter – höheres Risiko? Mensch und Fahrerlaubnis – ein Bund fürs Leben?“

Inhaltsverzeichnis .....	Sup I - 2
Editorial .....	Sup I - 3
Beiträge	
Der ältere Kraftfahrer – Zur Fahreignung im Alter (Maatz) .....	Sup I - 4
Senioren im Straßenverkehr – Das Für und Wider zum Fahreignungstest (Püschel) .....	Sup I - 12
Mobilität, Verkehrsunfälle und Unfallprävention bei Senioren aus Sicht der Biomechanik und Unfallforschung (Hell) .....	Sup I - 15



Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Frankfurt am Main, Goethe-Universität<sup>1)</sup>  
Direktor: Prof. Dr. med. M. A. Verhoff  
Institut für Rechtsmedizin der Justus-Liebig-Universität Gießen<sup>2)</sup>  
Direktor: Prof. Dr. med. Dr. jur. R. Dettmeyer

MARCEL A. VERHOFF<sup>1)</sup>, SARAH KÖLZER<sup>1)</sup>, RALF KRÜLL<sup>2)</sup>, FREIDOOON EARDMANN<sup>2)</sup>,  
DAVID BASSAN<sup>2)</sup>, HARALD SCHÜTZ<sup>2)</sup>, CHRISTOPH G. BIRNGRUBER<sup>2)</sup>

## Ein Beitrag zum Strohhalmtrinken alkoholischer Getränke – Messbare Effekte nur bei Spirituosen

### A contribution on the question whether drinking alcoholic beverages through a straw gets you drunk faster – measurable effect only for strong drinks

#### Einleitung

In Laienkreisen weit verbreitet ist die Annahme, dass man schneller oder stärker betrunken wird, wenn man ein alkoholisches Getränk mit dem Strohhalm konsumiert. So existieren verschiedene „Trinkspiele“, bei denen z. B. Bier oder Sekt um die Wette mit Strohhalm getrunken werden. Eine naheliegende Erklärung wäre, dass aufgrund des Wettbewerbscharakters beim Strohhalmtrinken tatsächlich schneller bzw. mehr getrunken wird im Vergleich zum Trinken ohne Strohhalm. Dann gibt es aber Stimmen, die behaupten: „Wenn ich ein Bier mit Strohhalm trinke, haut das viel mehr rein als wenn ich das normal trinke.“ Die Überlegung, dass durch die Behinderung der Atmung beim Strohhalmtrinken eine Hypoxie entstehen könnte, die dann die subjektive Alkoholwirkung verstärkt, erscheint wenig plausibel.

Ein anatomisch bzw. physiologisch begründeter Erklärungsansatz könnte sein, dass beim Strohhalmtrinken im Vergleich zum normalen Schlucken eine längere und intensivere Kontaktzeit des Getränks mit der Mundschleimhaut besteht, und somit mehr Alkohol durch die Mundschleimhaut diffundiert. Da der venöse Abfluss der Mundschleimhaut nicht über die Pfortader erfolgt [2], kann der über die Mundschleimhaut diffundierte Alkohol direkt ins Blut gelangen. Der übrige Magen-Darm-Trakt (mit Ausnahme des unteren Abschnitts des Rectums) ist an das sog. Pfortadersystem angeschlossen. Über die Pfortader gelangt der absorbierte Alkohol (genauso wie andere Nahrungsbestandteile) zunächst einmal in die Leber, bevor er in den eigentlichen Blutkreislauf gelangen kann. In der Leber wird ein Teil des durch die Pfortader ankommenden Alkohols direkt abgebaut, so dass er gar nicht erst im Blutkreislauf ankommen kann (sog. First-Pass-Effekt). Der First-Pass-Effekt wird als zumindest mitverantwortlich für das sog. Resorptionsdefizit angesehen [1, 3]. Darüber hinaus würde die durch eine ggf. vorhandene Magenfüllung verursachte Resorptionsverzögerung [3] den durch die Mundschleimhaut diffundierten Alkohol nicht betreffen.

Demzufolge könnte es Anhaltspunkte dafür geben, dass beim Strohhalmtrinken der Alkohol schneller anflutet, und das Resorptionsdefizit geringer ist.

Populärwissenschaftlichen Artikeln zufolge sind diese Zusammenhänge längst geklärt [4, 5]. In der wissenschaftlichen Literatur existieren bislang jedoch keine Untersuchungen zu diesem Thema.

Ziel der vorliegenden Studie war es herauszufinden, ob dieselbe Menge derselben Getränkeart, unter möglichst gleichen Bedingungen einmal mit und einmal ohne Strohhalm konsumiert, zu unterschiedlichen Blutalkoholkurven führt.

## Material und Methoden

An der Studie nahmen 11 Probanden (6 wbl., 5 ml.) im jungen Erwachsenenalter (21–31 Jahre) teil. Sie sollten im Abstand von einer Woche – einmal konventionell, das andere Mal mit Strohalm – dieselbe selbst gewählte Getränkeart und -menge im selben Zeitraum konsumieren. Alle Probanden waren zum Zeitpunkt des Experiments Mitarbeiter des Gießener Instituts für Rechtsmedizin. Die Teilnahme erfolgte freiwillig nach Ende der regulären Arbeitszeit. Die Getränke wurden von den Probanden selbst mitgebracht und bezahlt, die Mengen von den Versuchsleitern kontrolliert. Die Teilnahme an dem Experiment erbrachte keine geldwerten oder anderen Vorteile. Eine Nichtteilnahme oder Abbruch des Experiments war für keinen Mitarbeiter mit Nachteilen verbunden. Darüber hinaus wurden alle Teilnehmer darüber aufgeklärt, dass sie jederzeit die Verwertung ihrer Ergebnisse ohne Angabe von Gründen widerrufen können.

Die Getränkemenge wurde nach dem gewünschten Ziel-Promillewert berechnet. Die beiden Termine fanden nachmittags am selben Wochentag zur selben Uhrzeit statt. Die Probanden waren gebeten worden, ihr Essverhalten am 1. Versuchstag zu protokollieren und dieses am 2. Versuchstag vergleichbar zu gestalten. Während des eigentlichen Trinkversuchs wurde nicht gegessen. Für jeden Probanden wurde individuell ausgelost, ob er am ersten oder zweiten Termin mit Strohalm trinken sollte. 5 Probanden tranken bereits am 1. Termin mit Strohalm und somit am 2. ohne (konventionell). Die übrigen 7 Probanden tranken am 1. Termin konventionell, und 6 davon tranken am 2. Termin mit Strohalm (Grund des Ausfalls: siehe Ergebnisse).

Die Trinkzeit war auf 30 min begrenzt. Mit dem Trinkende erfolgte die erste Blutentnahme (BE), die weiteren 15 min, 30 min und 120 min nach Trinkende (Abb. 2–10). Die Blutentnahmen erfolgten mit einem für die Blutalkoholbestimmung zugelassenen Blutentnahmeset der Firma Kuhnle GmbH (Karlsruhe).

Als Getränke waren gewählt worden: 2mal Bier, 1mal Schaumwein (7,5 Vol.-%), 1mal Rotwein (13 Vol.-%), 2mal Rum (37,5 Vol.-%), 2mal Tequila (38 Vol.-%), 1mal Rum (40 Vol.-%) und 2mal Whisky (45 Vol.-%). Die genauen Trinkmengen und die Körpermasse der Probanden können den Abbildungen 1–9 entnommen werden.

## Ergebnisse

Eine Probandin musste sich bereits beim 1. Termin (konventionelles Trinken) übergeben. Wegen fehlender Vergleichbarkeit nahm sie am 2. Termin nicht mehr teil. Eine Probandin (0,7 l Schaumwein) schaffte ihre avisierte Trinkmenge am 1. Termin durch konventionelles Trinken, konnte diese Menge am zweiten Versuchstag mittels Strohalm jedoch nicht innerhalb der vorgegebenen Zeit von 30 Minuten bewältigen.

Deshalb konnten letztlich nur 9 Probanden in die Auswertung einbezogen werden, deren Messwerte in den nachfolgenden Abbildungen 1–9 einzeln dargestellt sind. Die Kurve des Strohalmtrinkens ist durch eine durchgehende und die des konventionellen Trinkens durch eine gestrichelten Linie dargestellt.

Weiterhin ist anzumerken, dass ein Proband beim 2. Termin (Strohalmtrinken) nach mehreren Fehlpunktionen die 3. Blutentnahme verweigerte, die reguläre 4. Blutentnahme aber wieder zuließ (Abb. 8).

Bei Bier (Abb. 1 und 2) und Wein (Abb. 3) schien das Strohalmtrinken keinen Einfluss zu haben. Bei den Spirituosen (Abb. 4–9), ebenfalls als Mischgetränk (Abb. 4–6), war durchweg die Blutalkoholkonzentration (BAK) zum Trinkende nach Aufnahme durch den Strohalm höher, und bis auf einen Fall (Abb. 8) verlief die Strohalmkurve über der des konventionellen Trinkens.

## **Diskussion**

Das vorgestellte Experiment sollte überprüfen, ob das Trinken mit einem Strohhalm im Vergleich zu konventionellem Trinken aus einem Glas tatsächlich einen Einfluss auf die Alkoholkinetik hat. Diese Ansicht ist nämlich landläufig verbreitet und zum Teil populärwissenschaftlich publiziert worden [4, 5]. Wissenschaftliche Publikationen hinsichtlich experimenteller Ansätze zu diesem Thema existierten bislang nicht.

Mit dem Ziel, die möglichen Einflüsse auf das Ergebnis auf die Variablen „konventionelles Trinken“ und „Trinken mit dem Strohhalm“ zu reduzieren, sollten die Probanden dieselbe Getränkeart in derselben Menge und Zeit an zwei unterschiedlichen Tagen konsumieren. Um einen möglichen Einfluss der Tageszeit oder des Wochenrhythmus zu eliminieren, fanden die beiden Versuchsreihen am gleichen Wochentag zur gleichen Zeit statt. Zwischen beiden Terminen lag nur eine Woche, damit ein jahreszeitlicher bzw. klimatischer Einfluss keine Rolle spielen sollte. Tatsächlich herrschten an beiden Terminen, die im Frühjahr lagen, ähnliche klimatische Bedingungen. Darüber hinaus sollte die Nahrungsaufnahme an beiden Tagen möglichst identisch gestaltet werden. Ob am 1. oder 2. Versuchstag mit oder ohne Strohhalm getrunken werden sollte, wurde individuell ausgelost. So sollten eine mentale Einstellung (z.B. Erwartung einer stärkeren Wirkung des Strohhalmtrinkens) sowie die emotionale Ausgangslage als mögliche Einflüsse vermieden werden.

Zwei Probanden konnten aufgrund technischer Schwierigkeiten nicht in die Auswertung einbezogen werden. Letztlich muss die Gesamtzahl der Probanden mit 9 als gering bezeichnet werden, was die Aussagekraft der Ergebnisse einschränkt. Andererseits gelang es durch den Versuchsaufbau die Einflussgrößen auf die beiden Trinkarten zu reduzieren. Weiterhin waren die Getränkearten durch die Getränkeauswahl mit zweimal Bier, einmal Wein und je dreimal Spirituosen-Mischgetränke und Spirituosen pur auf die geringe Probandenzahl repräsentativ verteilt.

Unter den genannten Einschränkungen lässt sich zunächst schlussfolgern, dass es für identische Trinkmengen von Bier oder Wein keinen Einfluss auf die Blutalkoholkurve dadurch zu geben scheint, ob diese konventionell oder mit einem Strohhalm getrunken werden.

Bei Spirituosen führte das Strohhalmtrinken in allen 6 Fällen zu einer schnelleren Anflutung und bei 4 von 6 Probanden zu einem geringeren Resorptionsdefizit. Die Hälfte dieser 6 Probanden hatte ihre Spirituosen gemischt, wobei zweimal Whisky mit 45 Vol.-% 1:1 mit Cola gemischt wurde (Abb. 4 und 5), was einem effektiven Ethanolgehalt von 22,5 Vol.-% entspricht. Im dritten Fall (Abb. 6) wurde Rum (40 Vol.-%) mit einem Energy-Drink im Verhältnis 1:4 gemischt, so dass rechnerisch nur noch ein Wert von 8 Vol.-% verbleibt. Dies entspricht einem geringeren Ethanolgehalt als bei dem im Versuch eingesetzten Rotwein (Abb. 3), der mit einem Ethanolgehalt mit 13 Vol.-% deklariert war. Dennoch war zumindest die schnellere Anflutung beim Strohhalmtrinken dieses Mischgetränkes in der BAK-Kurve sichtbar, während der Wert 2 Stunden nach Trinkende für beide Trinkarten annähernd gleich war (Abb. 6).

Die subjektiv stärkere Alkoholwirkung beim Trinken mit einem Strohhalm lässt sich durch die vorgestellte Untersuchung zumindest für Spirituosen im Wege einer schnelleren Ethanol-Anflutung nachvollziehen. Der physiologische Erklärungsansatz in Form einer vermehrten Alkoholresorption über die Mundschleimhaut und dadurch Umgehung der Leber und somit des sog. First-Pass-Effektes wäre plausibel für eine schnellere Anflutung und ein geringeres Resorptionsdefizit.

Weitere Untersuchungen mit größeren Probandenzahlen, gezielter Überprüfung einzelner Getränkearten und verschiedenen Trinkmengen wären wünschenswert. Allerdings ist der Versuchsaufbau mit einer relativ kurzen Trinkzeit von nur 30 Minuten und dann insgesamt 4 Blutentnahmen über einen Zeitraum von 2 Stunden für die Probanden nicht sehr attraktiv. Im vorliegenden Fall war persönliches Interesse der Probanden an der Fragestellung die primäre Motivation.

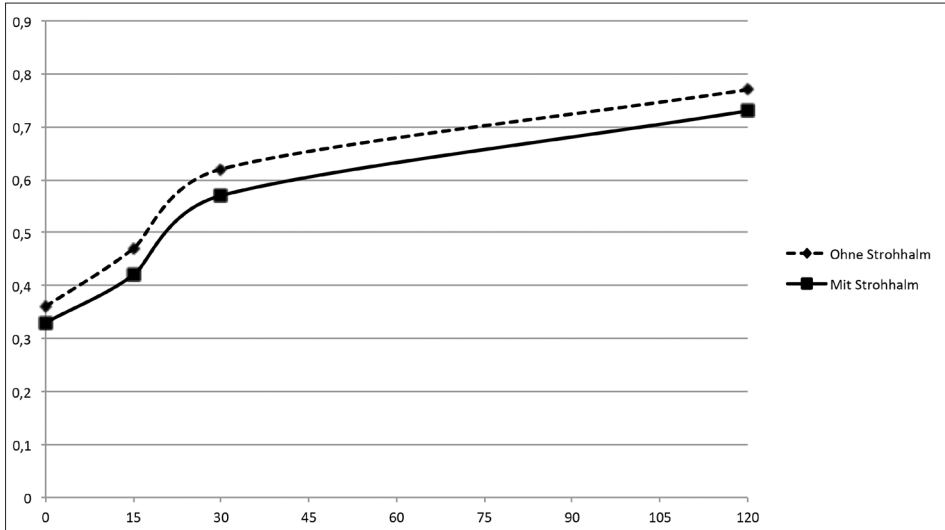


Abb. 1: Ml., 75 kg, 1,7 Liter Bier. X-Achse: Zeit ab der ersten Blutentnahme [min]. Y-Achse: Blutalkoholkonzentration [g/kg Vollblut].

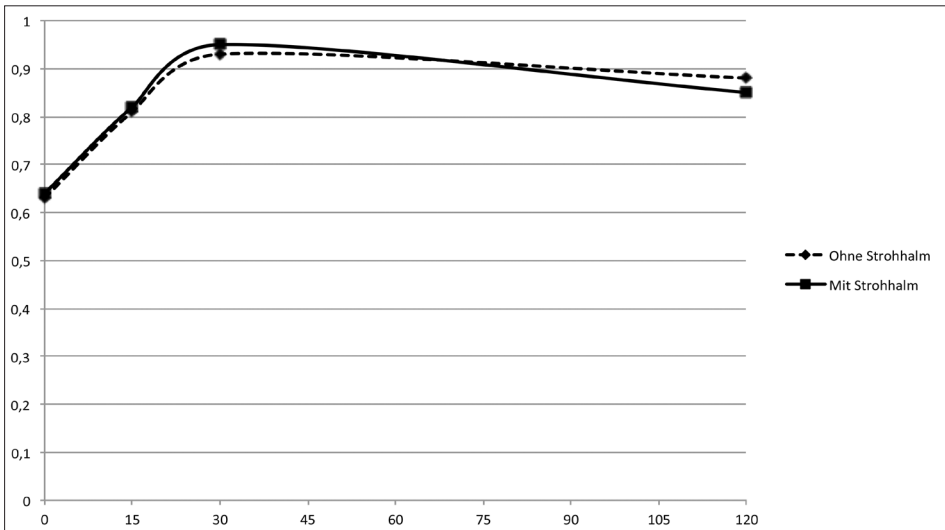


Abb. 2: Wbl., 69 kg, 1,5 Liter Bier. X-Achse: Zeit ab der ersten Blutentnahme [min]. Y-Achse: Blutalkoholkonzentration [g/kg Vollblut].

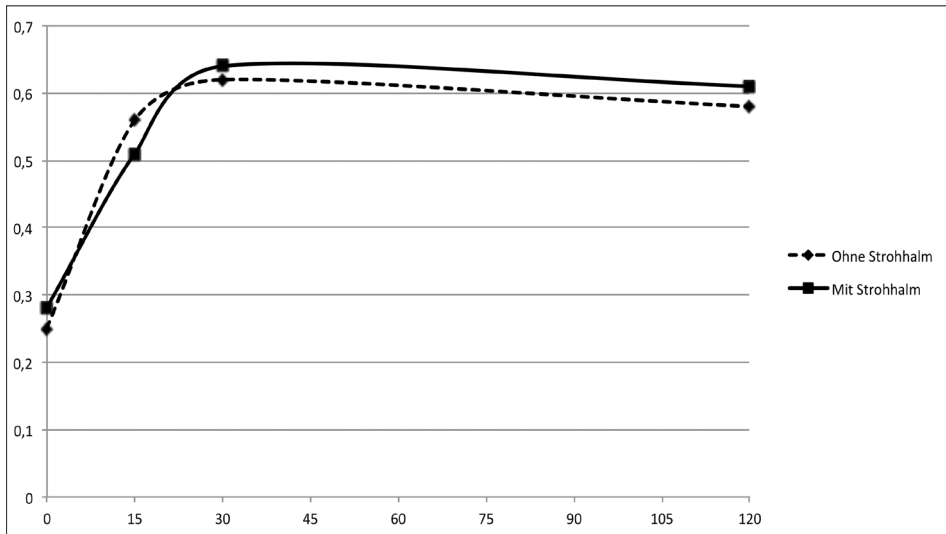


Abb. 3: Wbl., 70 kg, 0,44 Liter Rotwein (13 Vol.-%). X-Achse: Zeit ab der ersten Blutentnahme [min].  
Y-Achse: Blutalkoholkonzentration [g/kg Vollblut].

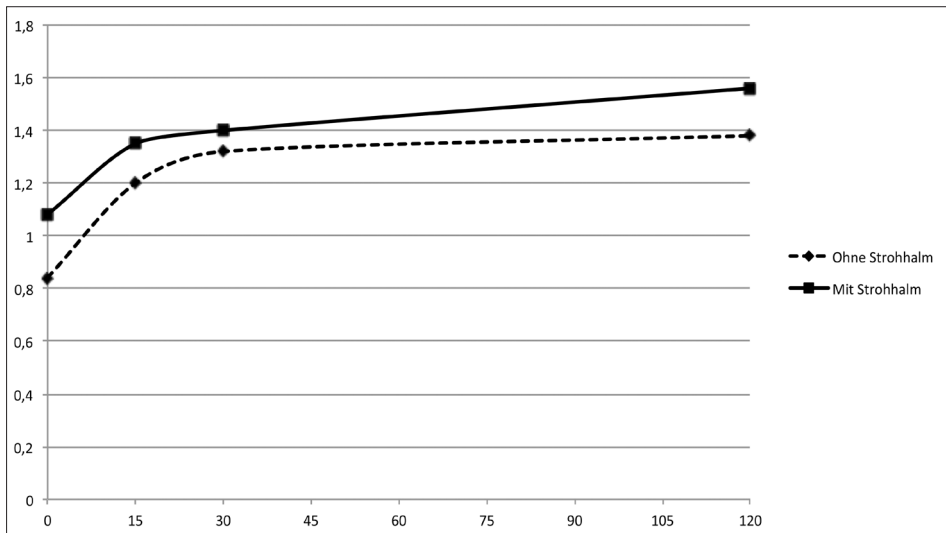


Abb. 4: Ml., 85 kg, 0,35 Liter Whisky (45 Vol.-%), 1:1 mit Cola. X-Achse: Zeit ab der ersten Blutentnahme [min].  
Y-Achse: Blutalkoholkonzentration [g/kg Vollblut].

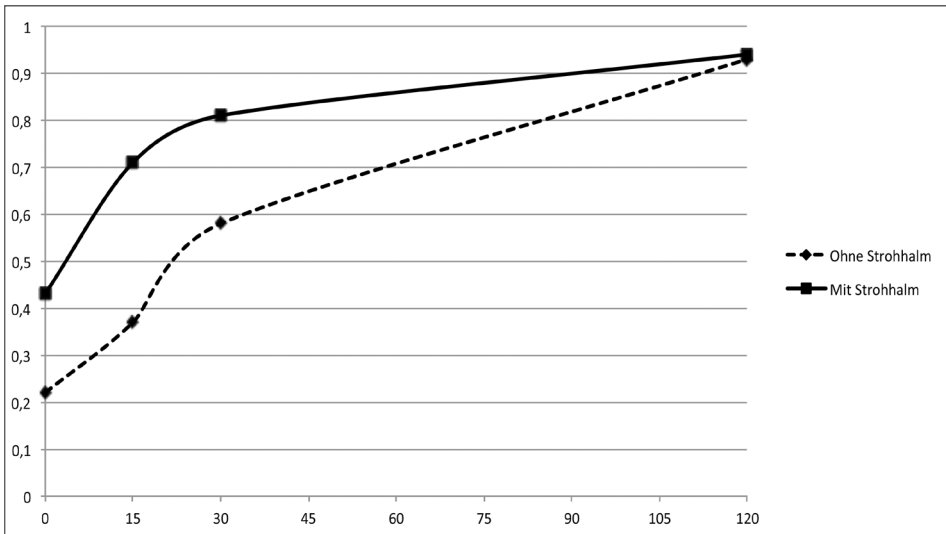


Abb. 5: Ml., 80 kg, 0,23 Liter Whisky (45 Vol.-%), 1:1 mit Cola. X-Achse: Zeit ab der ersten Blutentnahme [min]. Y-Achse: Blutalkoholkonzentration [g/kg Vollblut].

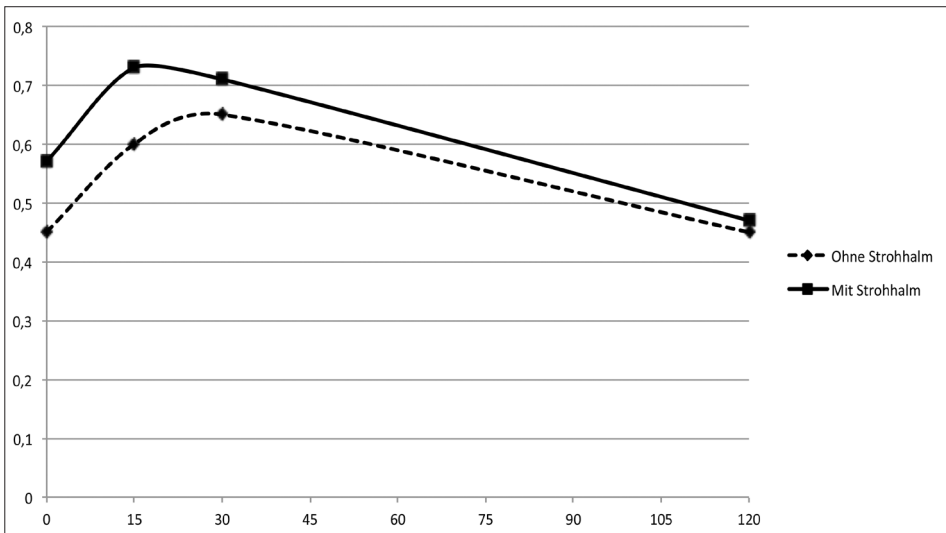


Abb. 6: Wbl., 55 kg, 0,11 Liter Rum (40 Vol.-%), 1:4 mit Energy-Drink. X-Achse: Zeit ab der ersten Blutentnahme [min]. Y-Achse: Blutalkoholkonzentration [g/kg Vollblut].

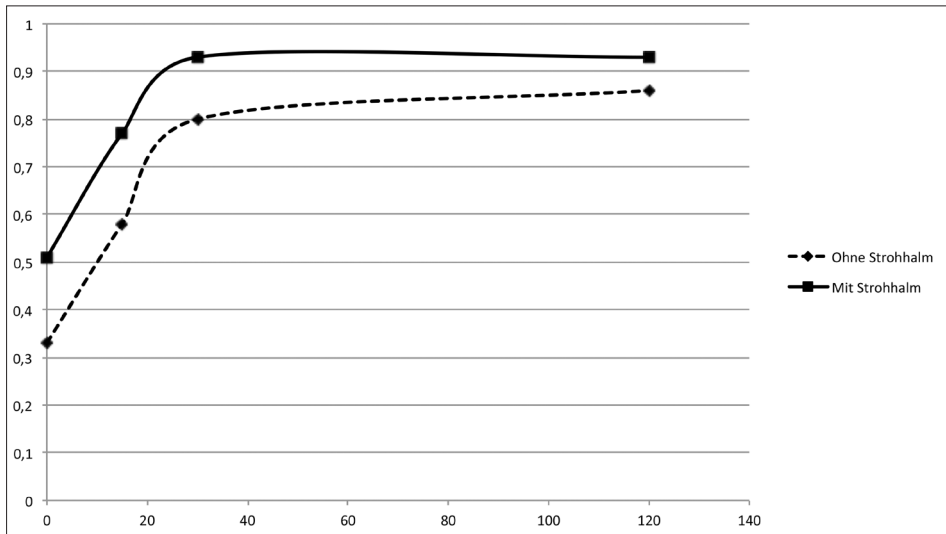


Abb. 7: Wbl., 60 kg, 0,20 Liter Tequila (38 Vol.-%). X-Achse: Zeit ab der ersten Blutentnahme [min]. Y-Achse: Blutalkoholkonzentration [g/kg Vollblut].

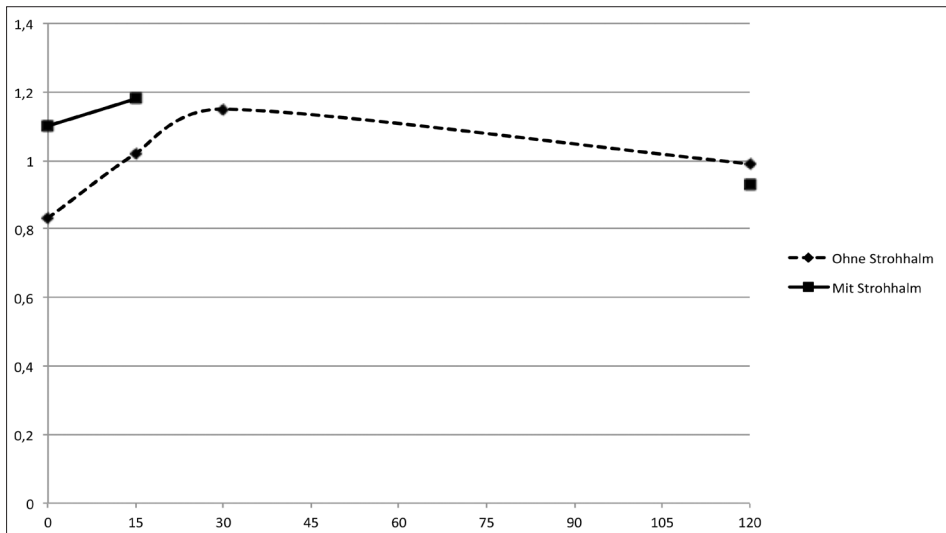


Abb. 8: Ml., 77 kg, 0,28 Liter Rum (37,5 Vol.-%). X-Achse: Zeit ab der ersten Blutentnahme [min]. Y-Achse: Blutalkoholkonzentration [g/kg Vollblut].



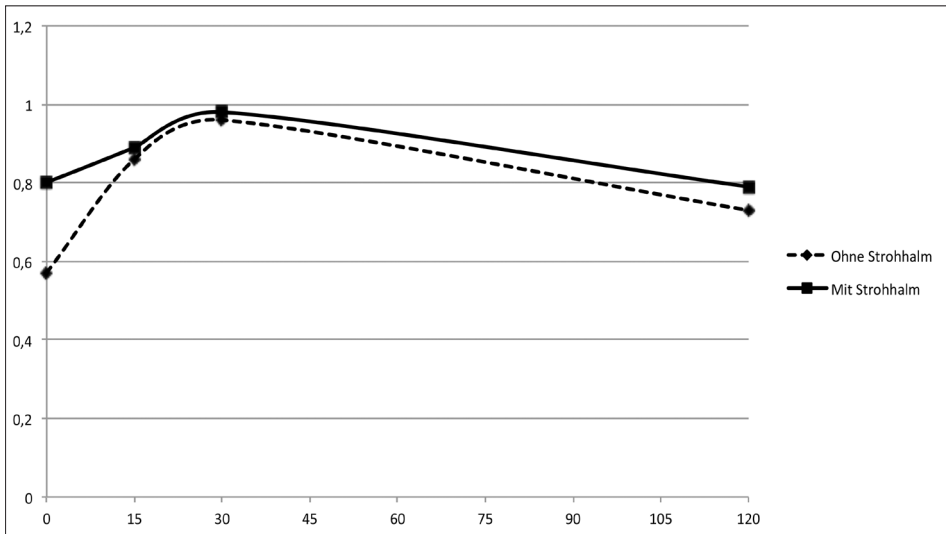


Abb. 9: Ml., 95 kg, 0,24 Liter Rum (37,5 Vol.-%). X-Achse: Zeit ab der ersten Blutentnahme [min]. Y-Achse: Blutalkoholkonzentration [g/kg Vollblut].

### Zusammenfassung

Landläufig verbreitet ist, dass die Aufnahme alkoholischer Getränke mittels Strohhalm zu einer verstärkten Alkoholwirkung führt. Diese Vorstellung wird von populärwissenschaftlichen Artikeln gestützt, wenngleich bislang keine experimentellen Daten diesbezüglich zur Verfügung standen.

Elf Probanden (6 wbl., 5 ml.) im jungen Erwachsenenalter haben im Abstand von einer Woche – einmal konventionell, das andere Mal mit Strohhalm – dieselbe, selbst gewählte Getränkeart und -menge konsumiert. Die Trinkzeit war auf 30 min begrenzt. Mit dem Trinken erfolgte die erste Blutentnahme (BE), die weiteren 15 min, 30 min und 120 min nach Trinken. Die Getränke waren 2mal Bier, 1mal Schaumwein (7,5 Vol.-%), 1mal Rotwein (13 Vol.-%), 2mal Rum (37,5 Vol.-%), 2mal Tequila (38 Vol.-%), 1mal Rum (40 Vol.-%) und 2mal Whisky (45 Vol.-%).

Alle 6 Probanden, die Spirituosen getrunken hatten, wiesen bei Trinken sowie 15 und 30 Minuten danach mit Strohhalm deutlich höhere Blutalkoholkonzentrationen (BAK) auf; bei 3 war mit Strohhalm auch die BAK 120 min nach Trinken höher und bei den anderen ergab sich etwa der gleiche Wert.

Der Konsum von Bier oder Rotwein zeigte dagegen keine nennenswerten Unterschiede in den beiden BAK-Kurven.

Die vorliegenden Ergebnisse deuten darauf hin, dass der Konsum von hochprozentigen alkoholischen Getränken in definierter Menge und Zeitraum mittels eines Strohhalms zu einer schnelleren Anflutung führt als konventionelles Trinken. Möglicherweise wird durch das Strohhalmtrinken das Resorptionsdefizit zusätzlich etwas verringert. Bei Bier und Wein scheint das Trinken durch einen Strohhalm dagegen keinen nennenswerten Einfluss zu haben.

### Schlüsselwörter

Strohhalmtrinken – Ethanolanflutung – Resorptionsdefizit – First-Pass-Effekt

### Summary

There is wide-spread belief that drinking alcohol through a straw will get you drunk faster. This belief is fostered by popular science articles, but empirical data on the issue has been lacking.

In an experiment, 11 young adults (6 women; 5 men) drank as much of an alcoholic beverage of their choice as they liked. A week later they drank the same amount of the same beverage through a straw. Both times, drin-

king was confined to a 30-minute period and blood samples (BE) were taken after drinking (0 min.), and 15, 30, and 120 minutes later. The chosen beverages were beer (5 Vol.-%), rum (37.5 Vol.-%), tequila (38 Vol.-%), and whisky (45 Vol.-%), twice each; and sparkling wine (7.5 Vol.-%), red wine (13 Vol.-%), and rum (40 Vol.-%), once each.

All 6 persons who had drunken strong drinks showed significantly higher blood alcohol concentrations (BAK) at 0, 15, and 30 minutes after drinking through a straw then after conventional drinking. After 120 minutes, 3 still had higher BAK values, while 3 had comparable BAK values to conventional drinking.

There were no differences between drinking modes for beer or red wine.

The results suggest that drinking strong alcoholic beverages through a straw may increase the surge of alcohol into the bloodstream, possibly by further decreasing the resorption deficit. This effect was not noticed for beer or wine.

#### Key words

drinking with straw – ethanol surge – resorption deficit – first-pass effect

#### Literatur

- [1] Brettel HF (1976) Die Rolle der Leber beim sog. Resorptionsdefizit. Eine Hypothese. *Z Rechtsmed* 76: 31–55
- [2] Hildebrand R (2010) Organe des Blutkreislaufs. In: Zilles K, Tillmann BN (Hrsg.) *Anatomie*. Springer, Heidelberg, S. 323–354
- [3] Huckenbeck W, Bonte W (2003) Alkohologie. In: Madea B, Brinkmann B (Hrsg.) *Handbuch Gerichtliche Medizin*, Bd. II. Springer, Berlin, Heidelberg, S. 379–636
- [4] Kienast T (2014) Macht Alkohol mit dem Strohhalm getrunken schneller betrunken? *Focus Online*, DOI: [http://www.focus.de/gesundheit/ratgeber/psychologie/krankheitenstoerungen/tid-9117/genussmittel\\_aid\\_263792.html](http://www.focus.de/gesundheit/ratgeber/psychologie/krankheitenstoerungen/tid-9117/genussmittel_aid_263792.html)
- [5] Merlot J (2014) Mythos oder Medizin: Verstärkt ein Strohhalm die Wirkung von Alkohol? *Spiegel Online*, DOI: <http://www.spiegel.de/gesundheit/ernaehrung/verstaerkt-ein-strohhalm-die-wirkung-von-alkohol-a-975049.html>

#### Dankagung

Die Autoren danken den Kolleginnen und Kollegen, die an dem Trinkversuch teilgenommen haben.

#### Anschrift für die Verfasser

Prof. Dr. med. Marcel A. Verhoff  
Institut für Rechtsmedizin  
Universitätsklinikum Frankfurt am Main  
Goethe-Universität  
Kennedyallee 104  
60596 Frankfurt am Main  
Email: verhoff@med.uni-frankfurt.de

Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

GERNOT BRAUERS, IRINA STEINER, PATRIZIA KLAKKA, THOMAS DALDRUP

## Bestimmung von Hordenin in Bier und seinen Braustufen mittels LC-MS/MS

### Determination of hordenine in beer and its brewing process steps by LC-MS/MS

#### Einleitung

Das Alkaloid Hordenin wurde erstmals 1894 von Arthur Heffter in dem Kaktus *Anhalonium fissuratum* nachgewiesen [1]. 1906 wurde Hordenin aus einem Malzkeimling-extrakt isoliert und die Struktur erstmalig beschrieben [2]. Hordenin konnte ebenfalls in Gramineae, Cactaceae, einigen Algen und *Citrus aurantium* nachgewiesen werden [3]. In Gerste (*Hordeum vulgare*) bildet sich Hordenin ausschließlich während der Keimphase und erreicht nach 3–9 Tagen Keimzeit seine maximale Konzentration [4, 5]. Hordenin entsteht in den Pflanzen aus Tyrosin (Abb. 1). Dieses wird zu Tyramin decarboxyliert, das anschließend mit S-Adenosyl-L-Methionin als Methylgruppendonator durch die N-Methyltransferase über die Zwischenstufe des N-Methyltyramins zu Hordenin (N,N-Dimethyltyramin) methyliert wird [4, 6, 7].

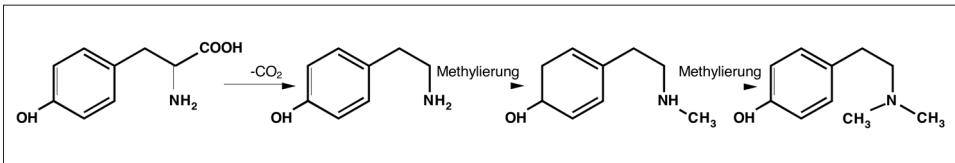


Abb. 1: Bildung von Hordenin (ganz rechts) aus Tyrosin (ganz links) über die Zwischenstufen Tyramin und N-Methyltyramin.

In Studien konnte gezeigt werden, dass Hordenin einen positiv inotropen Effekt auf das Herz von Mäusen und Hunden hat [8]. Auch soll es bei Insekten eine Fraßhemmung auslösen. Beim Menschen regt es die Diurese an [9]. Im Pferderennsport gilt Hordenin als Dopingmittel [10]. Es zeigte eine hemmende Wirkung auf das Wachstum verschiedener Pflanzen [11]. Das im Bier vorgefundene Hordenin stammt aus dem Gerstenmalz. Der Hordeningehalt des Malzes hängt dabei von den Bedingungen während des Mälzens (Temperatur, Feuchte, Keimzeit und der CO<sub>2</sub>-Konzentration) ab [12]. Hordenin ist als Marker für den Nachweis des Konsums von Bier, z. B. zur Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen, geeignet [13, 14, 15].

In Rahmen dieser Arbeit wurden die verschiedenen Braustufen vom Bier, z. B. zur Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen, verschiedene Biere, aber auch einige andere Getränke auf ihren Hordeningehalt hin untersucht. Ziel dieser Untersuchungen war es festzustellen, ob und wie viel Hordenin in Bieren zu finden ist. Weiterhin sollte untersucht werden, welchen Einfluss verschiedene Brauverfahren auf den Hordeningehalt in Bier haben.

## 2. Material und Methoden

### 2.1 Material

Die 96 untersuchten Getränke wurden zwischen 2012 und 2015 in Geschäften und Supermärkten in Deutschland, Belgien und Österreich erworben. Die untersuchten Braustufen wurden freundlicherweise von den Brauereien Sünner (Köln) und Fückschen (Düsseldorf) zur Verfügung gestellt. Methanol und Wasser wurde bei VWR International bezogen. Ameisensäure und Ammoniumformiat stammten von Sigma Aldrich Co. LLC, Dichlormethan und Diethylether von Merck. Der interne Standard (IS) Hordenin-D4 wurde im Rahmen einer anderen Arbeit synthetisiert.

### 2.2 Analyse der festen Braustufen (Malz und Treber)

Malzkörner (gemahlen, jeweils 200 mg) oder Treber (200 mg und 224 mg) wurden eingewogen und mit 0,6 ml Wasser versetzt und gründlich durchmischt. Nach Zugabe von 20  $\mu\text{l}$  des IS Hordenin-D4 (0,15 ng/ $\mu\text{l}$ ) wurden die Proben flüssig-flüssig extrahiert (Dichlormethan/Diethylether 70:30) und die Extrakte unter Stickstoff bis zur Trockne eingengt. Anschließend wurden die Proben in 60  $\mu\text{l}$  eines Gemisches aus mit 5 mM Ammoniumformiat gepufferten Wassers, Methanol und Ameisensäure (65:35:0,1) aufgenommen und 10  $\mu\text{l}$  im HPLC-MS/MS analysiert [13].

### 2.3 Analyse der Bierproben

20  $\mu\text{l}$  Bier wurden mit 980  $\mu\text{l}$  eines Gemischs aus mit 5 mM Ammoniumformiat gepuffertem Wassers, Methanol und Ameisensäure (65:35:0,1) verdünnt. Zur Entfernung der Kohlensäure wurde die Probe 15 min im Ultraschallbad behandelt. 40  $\mu\text{l}$  der Probe wurden in ein Probengeberfläschchen überführt und mit 20  $\mu\text{l}$  IS versetzt. 10  $\mu\text{l}$  dieser Probe wurden mittels HPLC-MS/MS vermessen [13].

## 3. Ergebnisse

Es wurden zwei Brauereien aufgesucht (Fückschen, Düsseldorf, Rateringerstr. 28; Sünner, Köln, Kalker Hauptstr. 260), die Alt (Fückschen) und Kölsch (Sünner) brauen. Proben der verfügbaren verschiedenen Stufen bzw. Zutaten wurden bei der Bierherstellung entnommen und der Hordeningehalt bestimmt. Neben den flüssigen Bestandteilen (Maische, Bierwürze, Jungbier, Nachgärung) wurden auch feste Bestandteile (Malz, Treber) analysiert (Tab. 1).

Stufe bzw. Zutat	Süner	Füchsen	Konsistenz	Arbeitsgang
mg/l (mg/kg)				
<b>Malz</b>	22,89	26,60	fest	Keimung von Gerste. Hordenin wird gebildet. Darren der Gerste
<b>Maische</b>	3,71	nicht verfügbar	flüssig	Versetzen der Malze mit Wasser, lösen der Malzinhaltstoffe
<b>Bierwürze</b>	4,10	3,74	flüssig/fest	Lösliche Bestandteile der Maische werden erhitzt und Hopfen wird zugesetzt
<b>Treber</b>	0,97	1,39	fest	Unlösliche Bestandteile der Würze
<b>Jungbier</b>	2,61	2,87	flüssig	Zugabe der Hefe und Gärung
<b>Nachgärung</b>	1,56*	2,83	flüssig	Lagerung und Reifung

Tab. 1: Hordeningehalte (mg/l bzw. mg/kg) in den verschiedenen Braustufen zweier Brauereien;  
\*möglichweise erfolgte eine Verdünnung des Braukörpers.

Insgesamt wurden 96 unterschiedliche Getränke bzw. Chargen untersucht. Es handelt sich meist um Biere, aber auch um Mixgetränke, Wein, Orangensaft und Aperol. Der festgestellte Hordeningehalt lag minimal bei 0,00 mg/l und maximal bei 8,56 mg/l. Die Hordeningehalte in den einzelnen Biertypen lagen im Mittel bei 5,41 mg/l (Starkbier), 3,40 mg/l (Kölsch), 2,65 mg/l (Alt), 2,46 mg/l (Pils) und 1,73 mg/l (Weizen). Sämtliche Ergebnisse können der Tabelle 2 entnommen werden.

Getränk	Hordenin [mg/l]
<b>Kölsch (MW)</b>	<b>3,40</b>
Dom Kölsch	2,48
Früh Kölsch (2012)*	4,04
Früh Kölsch (2014)*	3,54
Langenfelder Helles	4,30
Mühlen Kölsch (2012)*	3,88
Mühlen Kölsch (2014)*	3,83
Reißdorf Kölsch	3,26
Sion Kölsch	1,88
<b>Pils (MW)</b>	<b>2,46</b>
Aktien Original 1857	2,14
Alfa Edelpils	3,55
Astra Urtyp	2,23
Augustiner Bräu	1,44
Augustiner Edelstoff	2,40
Becks	3,08
Bitburger Pils (2014)*	3,52
Bitburger Pils (2015)*	3,65
Breznak Original Böhmisches	2,55

Getränk	Hordenin [mg/l]
Diebels premium Pils	2,42
Dortmunder Export	2,72
Flensburger Pilsener	2,43
Hacker Pschorr Hell	3,20
Hofbräu Original	1,62
Karlsberg Pils	3,09
Königs Pilsener (2013)*	3,33
Königs Pilsener (2015)*	3,18
Oscar Maxxum	2,26
Paderborner Pilsener	2,62
Platan Premium	2,50
Radeberger Pilsener	2,54
Radegast hell	1,90
Schloss Premium Pils	3,11
Stauder Pils	2,50
Stiegl Goldbräu	1,73
Tiroler Märzen	1,86
Val-Dieu Blonde	2,30
Veltins Pilsener	2,89

Getränk	Hordenin [mg/l]	Getränk	Hordenin [mg/l]
Walkenburger Kloster	2,60	Hofbräu-Weizen	1,62
Warka Pils	1,43	Zötler Hefe	1,97
Warsteiner Pilsener (2014)*	2,42	<b>andere Biere (MW)</b>	<b>2,23</b>
Warsteiner Pilsener (2015)*	2,23	Beer Premium Lager	0,64
Zillertaler Pils	1,32	Budweiser USA	1,30
Zillertaler Urtyp	1,43	Grimberger Double	2,60
Zipfer Märzen	1,95	Guinness	0,90
Zywiec Pils	2,52	Gutsherren Landbier	2,11
<b>Alt (MW)</b>	<b>2,65</b>	Karlovacko	1,30
Boltens Ur-Alt	3,73	Kilkenny	1,66
Diebels Alt (2014)*	2,41	Platan Granat	2,60
Diebels Alt (2015)*	2,05	Primator Starkbier	2,70
Frankenheim Alt (2014)*	2,84	Radegast Dunkel	3,10
Frankenheim Alt (2015)*	2,60	Schinner Braumbier	2,70
Füchschen Alt	2,17	Schinner Honigbier	3,40
Gatz Alt	1,78	Augustiner Dunkel	4,30
Gulasch Alt	2,76	Tripel Karmeliet	1,84
Langenfelder Alt	3,10	<b>Mischbiere (MW)</b>	<b>1,74</b>
Rhenania alt	1,70	Brinkhoffs No 1 (Radler)	2,19
Schlösser Alt	3,12	Corona Extra	1,29
Schumacher Alt	3,63	Desperados	1,75
Uerige Alt	2,55	MiXery (Karlsberg)	1,82
<b>Starkbier (MW)</b>	<b>5,41</b>	Salitos	1,80
Andechs Bergbock (Hell)	4,70	Veltins Radler	1,56
Andechs Doppelbock	6,15	<b>Alkohol freie Biere (MW)</b>	<b>1,34</b>
Doppelhirsch	8,56	Clausthaler	1,44
Einbecker Urbock (Hell)	4,38	Krombacher Radler	1,35
Köstritzer Pale Ale	4,20	Zötler Weizen	1,24
Mönchshof Bock	4,79	<b>andere Getränke (MW)</b>	
Neuzeller Bock	4,70	Aperol	nicht detektierbar
Paulaner Salvator	5,76	Bionade	nicht detektierbar
<b>Weizen Bier (MW)</b>	<b>1,73</b>	Orangensaft	Spuren; < 0,02
Erdinger Weißbier	1,84	Wein	nicht detektierbar
Flötzing 1543	1,49		

Tab. 2: Ergebnisse der Hordeninbestimmung aus verschiedenen Bieren und einigen anderen Getränken;  
\* Charge wurde im angegebenen Jahr erworben und analysiert.

## 4. Diskussion

Bei den untersuchten Braustufen der Brauerei Süner und der Brauerei Füchschen ließen sich in allen untersuchten Stufen Hordenin nachweisen. Da Hordenin erst mit der Keimung der Gerste gebildet wird [4, 5], kann geschlossen werden, dass ausgehend vom Malz (gekeimte und anschließend getrocknete Gerste [16]) Hordenin über die Maische (das Malz wird mit warmen Wasser versetzt, das Hordenin geht in Lösung) in die Bierwürze (gelöste Bestandteile aus der Maische) gelangt. Im Treber (fester Rückstand der Maische),

der beim sogenannten Abläutern von der Maische abgetrennt wird [16], findet sich immer noch Hordenin. Der Hordeningehalt ist im Treber mit 0,97 bzw. 1,39 mg/kg gegenüber 22,89 bzw. 26,60 mg/kg im Malz deutlich erniedrigt (Tab. 1), was für eine recht effektive Extraktion des Hordenins während des Maischens spricht. In der Würze konnten mit 4,10 bzw. 3,74 mg/l die zweithöchsten Hordeningehalte festgestellt werden, was sich mit dem Siedevorgang bei der Herstellung der Würze, bei dem Flüssigkeit verloren geht, erklären lässt. Den Bierwürzen werden nach dem Abkühlen (meist auf 5–20 °C) Hefe und Wasser zugesetzt, und es kommt zur Gärung. Das Jungbier entsteht [16]. Der Hordeningehalt im Jungbier ist mit 2,61 mg/l bzw. 2,87 mg/l niedriger als in der Würze und mit der Zugabe von Wasser (zusammen mit der Hefe) erklärbar. Das Jungbier wird schließlich in Lagertanks (je nach Verfahren können vorher noch Filtrationsschritte erfolgen) überführt, und es kommt während der Reifung (ca. 4–6 Wochen) zur Nachgärung [16]. Während sich beim untersuchten Altbier der Brauerei Füchschen der Hordeningehalt nicht mehr geändert hat, ist beim Kölsch der Brauerei Sünner der Hordeningehalt mit 1,56 mg/l niedriger als bei dem entsprechenden Jungbier. Möglicherweise wurde hier nochmals Flüssigkeit zugesetzt.

In allen Bieren, jedoch mit einer Ausnahme in keinem nicht bierhaltigen Getränk, konnte Hordenin nachgewiesen werden; nur in Orangensaft wurden Spuren (< 0,02 mg/l) von Hordenin festgestellt.

Die mit 4,20–8,56 mg/l höchsten Hordeninkonzentrationen konnten in Starkbieren (Stammwürze > 16 %; Alkoholgehalt > 6,5 %) festgestellt werden. Dies lässt sich durch den erhöhten Stammwürzeanteil im Vergleich zu anderen Biertypen wie Pils, Alt oder Kölsch (Stammwürze 11–13 %) erklären. Besteht die verwendete Stammwürze nicht nur aus Gerste, sondern auch aus anderen Bestandteilen (siehe weiter unten) oder wird ein höherer Alkoholgehalt durch Zugabe von Zucker erreicht, ist die vorgefundene Hordeninkonzentration im Vergleich zum Alkoholgehalt deutlich geringer. Somit ließe sich auch eine Qualitätskontrolle über die Hordeningehaltsbestimmung erreichen. Die am häufigsten getrunkenen Biere unterscheiden sich in ihren mittleren Hordeningehalten (Mittelwerte: 2,65 mg/l, 3,4 mg/l, 2,46 mg/l) nicht wesentlich voneinander. Dies ist nicht überraschend, da die Verfahren des Maischens vergleichbar sind [12, 16]. Damit dürften sie zu Braubeginn ähnliche Werte an Hordenin aufweisen. Bei sieben Bieren wurden Messungen zwei verschiedener Chargen vorgenommen. Dabei zeigte sich, dass die Hordeningehalte nur geringe Schwankungen zeigten. Dies lässt sich mit einem gleichbleibenden Produktionsverfahren und einer in weiten Teilen gleichbleibenden Qualität der Ausgangsstoffe für die Biere (insbesondere das Malz) erklären. Bei einer Rezepturänderung eines Bieres bei gleichem Brauverfahren wäre aber mit einem veränderten Hordeningehalt zu rechnen.

In Weizenbieren, die neben Gerstenmalz auch Weizenmalz bei der Produktion verwenden, sind die vorgefundenen Hordeninkonzentrationen erwartungsgemäß deutlich geringer (1,62–1,97 mg/l), da Weizenkeime kein Hordenin bilden. Somit lässt sich der niedrigere Hordeningehalt mit dem verringerten Gerstenanteil am Malz leicht erklären. Gleiches gilt, wenn für die Maische neben Gerste z.B. Hafer oder Mais verwendet (z.B. Karlovacko, Tripel Karmeliet) wurde. Niedrigere Hordeninkonzentrationen im Vergleich zu den anderen Bieren finden sich auch in alkoholfreien Bieren (1,24–1,44 mg/l) und Biermischgetränken z.B. Salitos und Veltins Radler (1,56–2,19 mg/l). Dies kann bei Mischgetränken mit dem geringeren Bieranteil erklärt werden. Bei den alkoholfreien Bieren könnte es an einem veränderten Herstellungsprozess zur Reduzierung des Alkoholgehaltes liegen. Details zur Herstellung alkoholfreier Biere sind öffentlich nicht bekannt; sie werden von den entsprechenden Brauereien bis dato geheim gehalten.



Auch sehr schnell gebraute Biere, bei denen häufig Extrakte und Zusätze (z. B. Zucker) einen Teil des Malzes ersetzen, führen in den fertig gebrauten Bieren zu deutlich geringeren Hordeninkonzentrationen (z. B. Budweiser, USA) bei ähnlichen Alkoholgehalten.

In anderen alkoholischen Getränken wie Wein oder Aperol konnte kein Hordenin nachgewiesen werden, was wenig überraschend ist, wird doch bei der Herstellung dieser Getränke kein Malz verwendet. Spuren von Hordenin konnten dagegen in Orangensaft (<0,02 mg/l) nachgewiesen werden, die aus den Citrusfrüchten selbst stammen sollten.

## 5. Fazit

Die Ergebnisse der analysierten Braustufen und der Biere haben deutlich gezeigt, dass für den Hordeningehalt eines Bieres die Art und Menge des eingesetzten Malzes bzw. das Maischen selbst entscheidend ist. Da innerhalb einer Biersorte die Qualitäten der Grundzutaten relativ gleichbleibend sind, sind die Unterschiede an Hordenin in verschiedenen Chargen auch nicht groß. Wird ein Bier nicht ausschließlich mit Gerste gebraut oder wird es mit anderen Getränken gemischt, resultiert daraus ein geringerer Hordeningehalt. Hordenin ist, wie bereits bei Tagungen vorgestellt [14, 15], auch ein geeigneter Begleitstoff, um Nachtrunkbehauptungen zu überprüfen.

### Zusammenfassung

Hordenin konnte in allen untersuchten Bieren und in seinen Braustufen nachgewiesen werden. Das in den Braustufen festgestellte Hordenin macht deutlich, dass das beim Keimen der Gerste entstandene Hordenin über die Maische ins Bier gelangt. Alle darauf folgenden Konzentrationsänderungen gehen in erster Linie auf eine Verdünnung oder Aufkonzentrierung des Braukörpers zurück. Entscheidend für den Hordeningehalt eines Bieres ist der Anteil der Stammwürze.

Die höchsten Hordeninkonzentrationen wurden in Starkbieren festgestellt (4,20–8,56 mg/l), was auf den erhöhten Stammwürzeanteil im Vergleich zu anderen Bieren zurückzuführen ist. Die festgestellten Konzentrationen in Alt, Pils oder Kölsch unterscheiden sich im Durchschnitt nicht deutlich voneinander (Alt 2,65 mg/l, Pils 2,46 mg/l, Kölsch 3,40 mg/l). Wird die Gerste im Malz zum Teil durch andere Zutaten ersetzt, sinkt der Hordeningehalt im hergestellten Bier. Biermixgetränke weisen aufgrund der Verdünnung mit anderen Getränken einen niedrigeren Hordeningehalt auf (1,29–2,19 mg/l). Bei alkoholfreien Bieren (1,24–1,44 mg/l) wird möglicherweise im Rahmen des Alkoholentzuges des Bieres auch Hordenin entzogen, oder es wird ein Brauverfahren eingesetzt, bei dem schon von Beginn an weniger Hordenin ins Bier gelangt. In anderen alkoholischen, aber alkoholfreien Getränken (Wein, Aperol) wurde kein Hordenin festgestellt, in Orangensaft konnten geringste Spuren (< 0,02 mg/l) festgestellt werden. Hordenin im Blut ist ein geeigneter Marker zum Nachweis eines Bierkonsums und damit geeignet, um Nachtrunkbehauptungen zu verifizieren.

### Schlüsselwörter

Hordenin – Braustufen – Malz – Bier – Alkohol – Nachtrunk

### Summary

Hordenine was detected in all examined beers and their different brewing stages. The hordenine discovered in the analysed brewing stages clearly showed, that the hordenine, which forms during the germination of barley ends up in the brewed beer with the malt. All the changes of hordenine concentrations in beer that follow are the result of dilution or concentration processes during the brewing of the beer.

The highest concentrations of hordenine were determined in strong beers (4,20–8,56 mg/l on average), due to the raised levels of original wort in strong beers compared to other beers. The hordenine concentrations found in Alt, Pils or Kölsch (Alt 2,65 mg/l, Pils 2,46 mg/l, Kölsch 3,40 mg/l) do not, on average, differ noticeably from each other. If the barley in mash is partly replaced with other ingredients (e. g. rice, maize), the concentration of hordenine in the brewed beer will drop. Beer cocktails (1,29–2,19 mg/l) show lower concentrations of hordenine,

due to the dilution with other beverages. In case of alcohol free beers (1,24–1,44 mg/l) hordenine is either extracted during the alcohol withdrawal process or is due to a different brewing process, where less hordenine ends up in the beer right from the beginning. Other alcoholic beverages (e. g. wine, Aperol) did not contain hordenine. Orange juice (<0,02 mg/l) yielded very low traces of hordenine (<0,02 mg/l). Hordenine in blood samples is a suitable marker to prove the consumption of beer or to verify if beer was consumed after an offence has been committed.

#### Keywords

hordenine – beer brewing steps – malt – beer – alcohol – drinking after driving

#### Literatur

- [1] Heffter A (1894) Über Pellote. Arch exp Path Pharmacol 34: 65–86
- [2] Léger E (1906) Sur l'hordenine: alcaloïde nouveau retiré des germes, dits touraillons, de l'orge. Compt Rend 142: 108–110
- [3] Nelson B, Putzbach K, Sharpless K, Sander L (2007) Mass spectrometric determination of the predominant adrenergic protoalkaloids in bitter orange (*Citrus aurantium*). J Agric Food Chem 55(24): 9769–9775
- [4] Mann J, Steinhart C, Mudd S (1963) Alkaloids and plants metabolism V. The distribution and formation of tyramine methyltransferase during germination of barley. J Biol Chem 238: 676–681
- [5] Rietschel HG (1937) Über die Pharmakologie des Hordenins. Naunyn-Schmiedeberg's Arch Exp Path. Pharmacol 16(20): 714
- [6] Leete E, Kirkwood S, Marion L (1952) The formation of hordenine and N-methyltyramine from tyramine in barley. Can J Chem 30(10): 749–760
- [7] Leete E, Marion L (1953) The biogenesis of alkaloids: VI. The formation of hordenine and N-methyltyramine from tyramine in barley. Can J Chem 31(2): 126–128
- [8] Hapke HJ, Strathmann W (1995) Pharmacological effects of hordenine. Dtsch Tierärztl Wochenschr 102(6): 228–232
- [9] Habermehl G, Lamman PE, Krebs H, Ternes W (2008) Naturstoffchemie, Axel-Springer, Heidelberg
- [10] Leistungsprüfungsordnung (LPO) – Regelwerk für den deutschen Reitsport 2013
- [11] Lovett JV (1991) Changing perceptions of allelopathy and biological control. Biol. Agric. Hortic 2: 89–100
- [12] Narziß L, Back W (2009) Die Bierbrauerei Band I: Die Technologie der Malzbereitung. Wiley-VCH, Weinheim
- [13] Steiner I, Brauers G, Temme O, Daldrup T (2016) A sensitive determination of hordenine in human serum by ESI+UPLC MS/MS for forensic toxicological applications. J Anal Bioanal Chem: 10.1007/s00216-016-9324-3
- [14] Steiner, I (2013) Determination of hordenine and its glucuronide in serum after beer consumption. ITMA, Hamburg
- [15] Daldrup, T (2013) Hordenin im Blut und Trinkangaben – Ergebnisse aus der Praxis. DGRM, Hannover
- [16] Narziß, L (1999) Abriss der Bierbrauerei, 7. aktualisierte und erweiterte Auflage, Wiley-VCH, Weinheim

#### Anschrift für die Verfasser

Dr. Gernot Brauers  
Institut für Rechtsmedizin  
Universitätsklinikum der Heinrich-Heine-Universität  
Moorenstraße 5  
D-40225 Düsseldorf  
Email: fortoxi@uni-duesseldorf.de

# Aus der Forschung

DEKRA e.V. Dresden, Dresden<sup>1)</sup>  
TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG, Erfurt<sup>2)</sup>  
DGVP Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie, Berlin<sup>3)</sup>

THOMAS WAGNER<sup>1,3)</sup>, DON DEVOL<sup>2,3)</sup>, LISA WEGNER<sup>1)</sup>, ILKA RETHFELDT<sup>2)</sup>

## Trunkenheitsfahrer – schon ab 1,1 Promille ein Risiko?\*)

## Drunk drivers – a high risk already at the level of 1.1 per mille?\*)

### 1. Einleitung

Alkohol im Straßenverkehr ist nach wie vor ein erheblicher Risikofaktor für die Entstehung von Unfällen und bei weitem kein seltenes Vergehen. Insgesamt wurden im Jahr 2015 bei Alkoholunfällen 256 Verkehrsteilnehmer getötet und 4.590 schwer verletzt, was nahezu jedem 14. Verkehrstoten und jedem 15. Schwerverletzten entspricht (Statistisches Bundesamt, 2016). Im Fahreignungsregister (FAER) waren am 01.01.2015 insgesamt 8.630.000 Eintragungen verzeichnet, davon 1.206.000 (14 %) wegen Alkoholstraftaten und 125.000 (1,5 %) wegen Alkoholordnungswidrigkeiten (Kraftfahrt-Bundesamt, 2015). Nur Geschwindigkeitsüberschreitungen sind mit 61 % aller Eintragungen noch häufiger im FAER vermerkt (Kraftfahrt-Bundesamt, 2015).

Trunkenheitsfahrer müssen sich einer MPU unterziehen, sofern eine der Voraussetzungen gemäß § 13 Abs. 2 Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zutrifft. Von den 91.276 Fahreignungsbegutachtungen, die in 2015 bundesweit durchgeführt wurden, fand beinahe jede zweite Begutachtung (49 %) aufgrund eines Alkoholdeliktes statt (BASt, 2016). Die Wirksamkeit der Fahreignungsüberprüfung einschließlich der funktionellen Spezialprävention der Maßnahme MPU dürfte auch dazu beigetragen haben, dass die Anzahl der Alkohol- und Drogendelikte im Straßenverkehr seit Jahren rückläufig ist (vgl. Abbildung 1, Statistisches Bundesamt, 2015).

\*) Vom 1. Februar 2017.

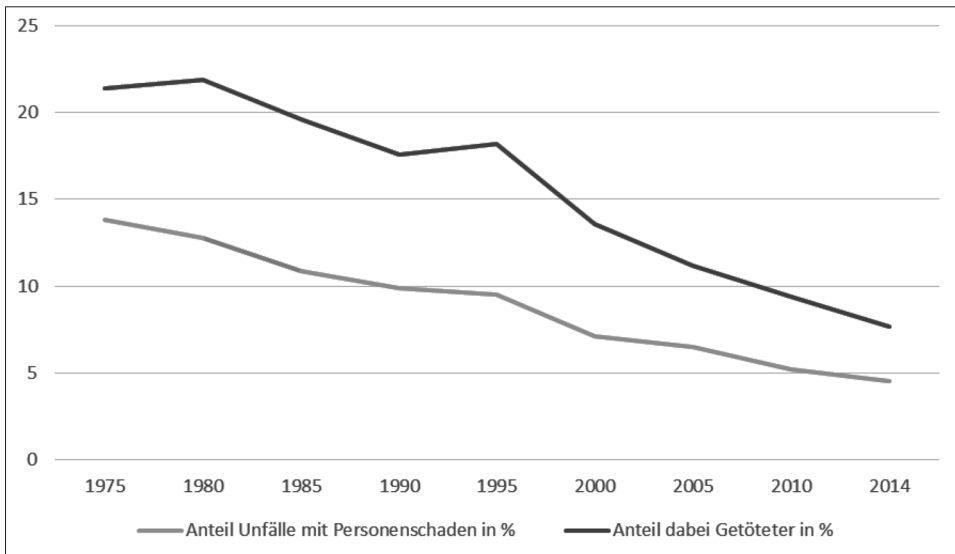


Abb. 1: Anteil von Unfällen mit Personenschaden unter dem Einfluss von berauschenden Mitteln an allen Straßenverkehrsunfällen von 1975 bis 2014 und Anteil der dabei Getöteten (Statistisches Bundesamt, 2015).

Dieser Rückgang von Unfällen unter Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln kann zum Teil auch darauf zurückgeführt werden, dass ein Umdenken in der Gesellschaft stattgefunden hat, denn der Konsum von Alkohol ist seit Jahren rückläufig. Die Prävalenzrate episodischen Rauschtrinkens reduzierte sich von 47,5 auf 36,7 % (KRAUS, PIONTK, ATZENDORF & GOMES DE MATOS, 2016). Weiterhin sank der durchschnittliche tägliche Alkoholkonsum bei Männern zwischen 1995 und 2015 von 22,7 auf 16,2 g reinen Alkohols pro Tag um fast 30 % (Querschnittsbefragung der deutschen Allgemeinbevölkerung; KRAUS et al., 2016). Dem gegenüber steht der jährliche Pro-Kopf-Verbrauch an Reinalkohol, der laut Jahresbericht Sucht 2016 von der Deutschen Hauptstelle für Suchtfragen mit rund 9,7 l anhaltend sehr hoch bleibt (DHS, 2016a). Im Jahr 2014 wurden ca. 140 l Fertigware (Bier, Wein, Schaumwein und Spirituosen) pro mündigem Einwohner gekauft (DHS, 2016b). Wenn man nun berücksichtigt, dass ca. 11 bis 12 Mio. Menschen jünger als 16 Jahre sind und sich unter der verbleibenden Bevölkerung sowohl abstinent Lebende als auch Konsumenten mit sehr geringem Alkoholverbrauch befinden, wird rasch klar, dass die auf subjektiven Befragungsdaten gestützten Studien nicht unerheblichen Verfälschungstendenzen unterliegen. Legt man die um Jugendliche, Abstinenzler und geringfügig Alkohol Trinkende bereinigten Konsumentenverteilungsdaten auf den tatsächlich versteuerten und damit verkauften Alkohol um, dann ergibt sich etwa eine Verdopplung des Pro-Kopf-Verbrauchs für Personen mit intensiveren Trinkgewohnheiten.

In der Gesellschaft wird Alkohol am Steuer von vielen nicht mehr als ein Kavaliersdelikt angesehen. RÖSSGER, SCHADE, SCHLAG UND GEHLERT (2011) konnten zeigen, dass die Bereitschaft, alkoholisiert zu fahren, mit nur 6 % der Befragten eher gering ist und sich die Mehrheit der Studienteilnehmer für eine Verringerung der zulässigen Promillegrenze aussprach. In der SARTE III-Studie befürworteten 46 % der Befragten eine Null-Promille-Grenze (CAUZARD, 2004). Schlagzeilen wie „Deutsche fahren auf Null-Promille-Grenze ab“ (STERN, 2014) und „Umfrage zu Alkohol am Steuer – Deutsche wollen Null-Pro-

mille-Grenze beim Autofahren“ (Focus, 2014) zeigen, dass sich die Toleranz gegenüber alkoholisiertem Fahren gewandelt hat. Dies spiegelt sich auch in einem Meinungsbild der bis 25-Jährigen wider, welches die Mitteldeutsche Zeitung (2011) online zum Thema Null-Promille-Grenze erhoben hat (Abb. 2).

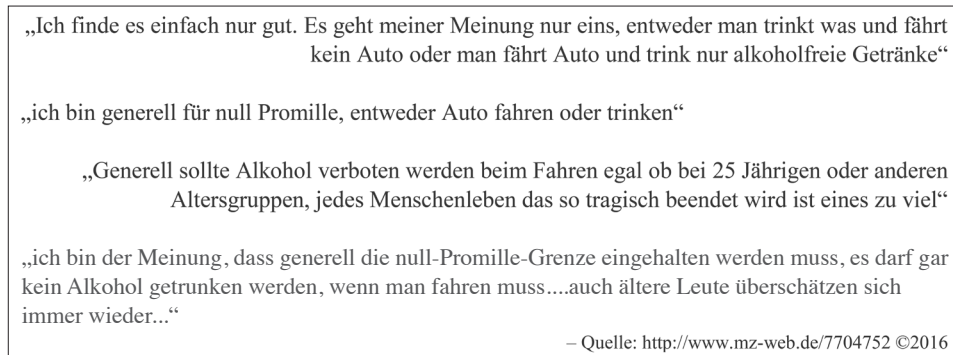


Abb. 2: Beispiele aus dem Meinungsbild der Mitteldeutschen Zeitung zur Null-Promille-Grenze (bis 25 Jahre; 2011).

Als weiteres Indiz für diesen Wertewandel und eine stärkere gesellschaftliche Missbilligung von alkoholisiertem Fahren kann eine Meinungsumfrage aus dem Jahr 2013 angeführt werden. Demnach lag die Akzeptanz einer MPU bei Erstdelikten unabhängig von der Promillezahl in der Bevölkerung bereits bei 40,5 % und somit höher als von vielen erwartet (DEVOL, SCHREIBER & PERLICH, 2016).

Da sich die soziale Norm in den letzten zwei Jahrzehnten stark verändert hat, darf man mit RÖSSGER et al. (2011) vermuten, dass es sich bei Personen, die trotzdem unter dem Einfluss von Alkohol fahren, um Mitglieder einer stark gefährdeten Teilgruppe handelt, die durch ihr Verhalten nicht nur verschärfte negative Sanktionen, sondern auch „soziale Stigmatisierung“ in Kauf nimmt. Obwohl die gesellschaftlichen Normen dem entgegenstehen, offenbart sich im mangelnden Vermögen und/oder mangelnder Bereitschaft, zwischen Trinken und Fahren zu trennen, eine stark reduzierte Selbstkontrolle, was im Besonderen auch für Straftäter gilt, die mit langen Fahrerlaubnissperren rechnen müssen. Dies stützt die These, dass klinischer Alkoholmissbrauch, also die Neigung zu gesundheitsgefährdendem Alkoholkonsum, einer starken Habituation und hohen Änderungsresistenz unterliegt, sodass die Zugehörigkeit zur Gruppe der Trunkenheitstäter bereits für sich genommen als Indiz für eine hohe Wiederholungswahrscheinlichkeit zu werten wäre (vgl. DUNAWAY, WILL, SABO & BRYAN, 2011; GLITSCH, BORNEWASSER, PHILIPP, DUNKEL & LIGNITZ, 2001; MULLEN, RYAN, MATHIAS & DOUGHERTY, 2015). Dies leitet über zu der Frage, ob das gegenwärtige System der Fahreignungsüberprüfung bei Kraftfahrern, die unter Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug geführt haben, noch hinreichend dem in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG) verbrieften fundamentalen Schutzbedürfnis Rechnung trägt oder einer Korrektur bedarf. Einen Klärungsbedarf sieht auch das Verwaltungsrecht, da sich derzeit bundesweit eine uneinheitliche Anordnungspraxis beobachten lässt, die nur schwerlich mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz in Übereinstimmung zu bringen ist.

Grundsätzlich gilt, dass bei erstmalig Alkoholauffälligen ab einem Promillewert von 1,6 ‰ eine MPU als ermessensfreie Entscheidung der Verwaltungsbehörde angeordnet werden muss, entsprechend der Normierung in § 13 Satz 1 Nr. 2 c Fahrerlaubnisverordnung

(FeV). Nach Entscheidungen des VGH Baden-Württemberg (2014) und des Bayerischen VGH (2014) wird die Anordnungsgrundlage in diesen und zwischenzeitlich auch in weiteren Bundesländern allerdings anders ausgelegt und es kann bereits unterhalb von 1,6 ‰ bei Alkoholerstauffälligen eine MPU angeordnet werden, ohne dass es zusätzlicher Risikomerkmale bedarf. Auf eine evidenzbasierte Harmonisierung der Regelungssystematik haben bereits DEVOL et al. (2016) hingewiesen und präsentierten erste Ergebnisse, wonach erstauffällige Trunkenheitsfahrer mit Promillewerten unter 1,6 ‰ im Ergebnis von Fahrereignungsbegutachtungen einen hohen Anteil negativer Prognosen bezüglich ihrer Wieder auffallenswahrscheinlichkeit aufwiesen. Zudem zeichneten die festgestellten Diagnosen ein unerwartet negatives Ursachenbild der zugrundeliegenden Alkoholproblematik.

Diese Vorarbeiten der Autoren sollten nun weiter ausgebaut und vertieft werden, indem neues und umfangreicheres Datenmaterial aus verschiedenen Quellen zusammengetragen und systematisch analysiert wurde. Hierzu wurden unabhängige Stichproben einbezogen, wobei die aus verschiedenen Erkenntnisquellen (Ermittlungsergebnisse der Polizei, gerichtsmedizinische Befunde, verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Befunde aus Fahrereignungsgutachten) gewonnenen Feststellungen und Resultate wie Mosaiksteine zu einem Gesamtbild zusammengefügt wurden.

Der dieser Arbeit zugrunde liegende Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „ARIS 1,1“<sup>1)</sup> greift zunächst theoretische Grundlagen auf, stellt die Erhebungs- und Analysemethoden sowie die verwendeten Stichproben vor und leitet nach der Ergebnisbeschreibung zur ausführlichen Diskussion der Resultate, insbesondere des „klinischen“ und „juristischen“ Alkoholmissbrauchsbegriffs, über. Abschließend wird eine Entscheidungshilfe formuliert.

## 2. Theoretische Grundlagen

Ob Trunkenheitsfahrer als „Hochrisikogruppe“ eingeschätzt werden müssen, kann zunächst und unter anderem durch die Betrachtung der Prävalenzen (Auftrittswahrscheinlichkeiten) bewertet werden. Eine Abschätzung der Alkoholprävalenz ermöglichen die Ergebnisse der DRUID-Studie (SCHULZE et al., 2012). Bei DRUID (DRiving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines) handelt es sich um eine groß angelegte Studie, bei der in 13 europäischen Ländern rund 50.000 Fahrer zufällig angehalten und auf den Einfluss von Alkohol, Drogen und psychoaktiv wirkenden Medikamenten geprüft wurden. Die Ergebnisse für Alkoholprävalenzen liegen aus zwölf Ländern vor. Im Rahmen der Studie wurden Roadside Surveys sowie 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. 3). 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.

<sup>1)</sup> ARIS 1,1 – Analyse der Risikopopulation Trunkenheitsfahrer ab 1,1 Promille.

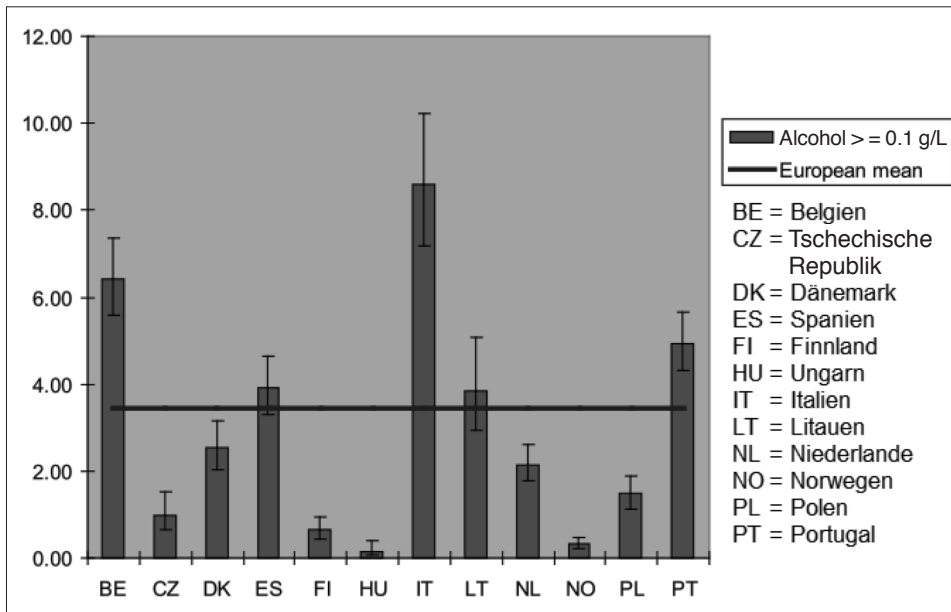


Abb. 3: Alkoholprävalenzen in den verschiedenen Ländern und im europäischen Durchschnitt in der DRUID-Studie (SCHULZE et al., 2012).

Trunkenheitsfahrer können vor diesem Hintergrund in doppelter Hinsicht als Hochrisikogruppe bezeichnet werden. Zum einen liegt das Unfallrisiko ab 1,1 ‰ Blutalkoholkonzentration (BAK) rund zehnmal höher als bei einem nüchternen Fahrer (KRÜGER, 1995). Zum anderen muss das Rückfallrisiko beachtet werden, wobei sich an dieser Stelle die Frage stellt, ob dieses wirklich erst ab 1,6 ‰ so stark ausgeprägt ist, dass von einer Nicht-eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen werden muss. 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 bspw. von MØLLER, HAUSTEIN und PRATO durchgeführt, deren Ergebnisse seit 2015 vorliegen. Das Besondere an dieser Studie ist, dass die Wissenschaftler die Gesamtpopulation Dänemarks im Alter von über 18 Jahren einbezogen haben, d. h. eine Stichprobe von rund 4,26 Mio. Menschen untersuchten. Als Bewährungszeitraum legten sie 2008 bis 2012 fest. In diesen fünf 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 BAK von 1,2 ‰ und mehr überrepräsentiert. Immerhin 4,3 % aller als Rückfällige erfassten Personen waren in mindestens einen Alkoholunfall verwickelt. Insgesamt fanden MØLLER et al. (2015) heraus, dass die Rückfallwahrscheinlichkeit mit der sozioökonomischen Situation einer Person korreliert, d. h. es ergaben sich Zusammenhänge zwischen Alter, Einkommen, Bildung, Wohnort sowie anderen Faktoren mit der Wahrscheinlichkeit,



erneut mit Alkohol auffällig zu werden. Leider wurde in ihrer Studie jedoch kein Zusammenhang mit der BAK der ersten Auffälligkeit hergestellt. Dies bedeutet jedoch nicht, dass ein solcher Zusammenhang fehlt. Er wurde hier lediglich nicht untersucht.

Es sollte zudem nicht unerwähnt bleiben, dass 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. Nach Ablauf des Bewährungszeitraums wird die Stichprobe aus der ersten Ziehung nochmals untersucht und überprüft, ob es erneute Auffälligkeiten gegeben hat.

Durch dieses spezielle Studiendesign entstehen jedoch meist hohe Kosten und lange Wartezeiten zwischen den einzelnen Erhebungszeitpunkten. Zudem gibt es häufig unterschiedliche Definitionen von „Rückfall“, verschieden lange Bewährungszeiträume etc., was die Vergleichbarkeit von Studien erschwert. Ein großes Problem stellt daneben auch immer die Dunkelzifferproblematik dar. All diese Faktoren führen dazu, dass nicht alle Studien zur Legalbewährung uneingeschränkt verwertbar sind.

Im Folgenden ist eine Auswahl von methodischen Fragen bzw. Problemen von Legalbewährungsstudien aufgeführt:

1. Allein bei der Definition des Rückfalls gibt es unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen. So ist die Frage zu stellen, ob jede Fahrt unter Alkohol als Rückfall zählt oder erst eine Fahrt bei Überschreiten einer gewissen (z. B. gesetzlich bestimmten) Grenze. Falls die gesetzlichen Grenzen als Definitionskriterien genutzt werden, so unterscheiden sich diese je nach Land und Studie. Schließlich verwenden die Studien zum Teil sehr unterschiedlich lange Bewährungszeiträume, wodurch ebenfalls die Vergleichbarkeit der Ergebnisse eingeschränkt ist.
2. Die in den einzelnen Studien zur Verfügung stehende Datenbasis wird beeinflusst durch Faktoren wie Überwachungsichte (und die dadurch bedingte Dunkelziffer), in den einzelnen Ländern vorhandene Sanktionssysteme und die darin implementierten Interventionsmaßnahmen sowie eine mögliche Selbstselektion der Stichprobe, um nur einige der Einflussfaktoren zu nennen.
3. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob es sich bei den Daten um offizielle Registerauszüge oder beispielsweise Selbstauskünfte handelt und was in den Registern erfasst wird. Bei offiziellen Registern spielt auch der Sachverhalt möglicherweise unterschiedlicher Verjährungsfristen eine Rolle.

DEVOL et al. (2016) haben in einer Literaturrecherche thematisch passende Studien zur Legalbewährung von Trunkenheitsfahrern identifiziert und anschließend einer Bewertung bzgl. ihrer Verwertbarkeit unterzogen. Nur sieben der gefundenen Studien waren uneingeschränkt, d. h. gut verwertbar und wurden daher im weiteren Verlauf näher betrachtet. Dabei konnten die Autoren feststellen, dass Personen, die bereits mit einem ersten Trunkenheitsdelikt aufgefallen waren, ein deutlich höheres Rückfallrisiko hatten als bislang unbescholtene Kraftfahrer. Zudem gibt es deutliche Hinweise, dass auch Trunkenheitsfahrer mit einer BAK von unter 1,6 ‰ ein über dem Durchschnitt liegendes Rückfallrisiko darstellen (siehe Tab. 1).

Erstauffälligkeit mit...	errechnete Rückfallraten (Spanne in %)
unter 1,0 ‰	8 bis 40 %
1,0 bis 1,59 ‰	24 bis 44 %
ab 1,6 ‰	26 bis 49 %

Tab. 1: Ergebnisse von Studien zur Legalbewährung von Trunkenheitsfahrern gemäß einer Literaturrecherche von DeVOL et al. (2016).

Was kennzeichnet nun aber einen Trunkenheitsfahrer? Worin unterscheidet er sich von dem „durchschnittlichen“ unauffälligen Kraftfahrer? Hierzu gibt es Ergebnisse von zum Teil weit zurückliegenden Studien, die sich u. a. mit dem prognostischen Wert biographischer und persönlichkeitsbezogener Daten von Trunkenheitsfahrern befassten. Bereits 1976 hat WELZEL in seinem Beitrag „Die Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern“ anhand empirischer Daten beschrieben, dass sich die rückfälligen von den nicht rückfälligen Fahrern

- durch eine stärkere Verkehrsdeliktbelastung,
- durch eine erhöhte Risikobereitschaft,
- durch intensivere Trinkgewohnheiten und
- insgesamt durch spezifische Persönlichkeitseigenschaften

unterscheiden. Der Autor kommt zu folgender Schlussfolgerung: „Die durch die Prädiktoren gewonnene Vorhersageverbesserung lässt sich mit der Erstellung einer Prognosetafel sichern. Die Prognosetafel ermöglicht im Vergleich mit einer zufälligen Zuordnung eine Verringerung der falschen Vorhersagen um fast 30 %.“ (S. 3).

DUNAWAY et al. (2011) haben in ihrem Buchkapitel „Alcohol-Impaired Driving“ als Ergebnis einer groß angelegten Literaturanalyse festgestellt, dass es eine ganze Reihe von Variablen sowohl demographischer (z. B. Alter, Geschlecht, ethnische Zugehörigkeit, Schulbildung) als auch biographischer Art (z. B. zur Zeit arbeitslos, Alkoholmissbrauch in der Familiengeschichte, aufgewachsen mit einem alleinerziehenden Elternteil) gibt, die bei Trunkenheitsfahrern überzufällig zu finden sind. Darüber hinaus geht nach Feststellung der Autoren insbesondere bereits gezeigtes „Risikoverhalten“ (wie z. B. Nichtbeachten der Anschnallpflicht, unangepasste Geschwindigkeit) mit Fahren unter dem Einfluss von Alkohol einher. Den höchsten Vorhersagewert haben allerdings die Trinkgewohnheiten von Fahrern: „Heavy drinking“ ist mit einem erhöhten Risiko für DUI (Driving Under Influence) assoziiert und episodisches Trinken, auch als Binge Drinking bekannt, ist typischerweise als ein Muster des Alkoholkonsums definiert, das sehr hohe BAK-Werte begünstigt. Binge Drinker haben zudem eine mehr als 30 mal höhere Wahrscheinlichkeit, unter Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug zu führen und 70 % der auffällig Gewordenen können als Heavy Drinker oder Alkoholabhängige bezeichnet werden (DUNAWAY et al., 2011).

In ihrer Studie „Treatment Needs of Driving While Intoxicated Offenders“ haben MULLEN et al. (2015) den Behandlungsbedarf von Trunkenheitsfahrern mit dem Ziel ermittelt, Empfehlungen für die Entwicklung von Behandlungsmodulen zu formulieren. Sie haben eine Stichprobe von 119 Personen mit mindestens einer Trunkenheitsfahrt einem klinisch-diagnostischen Interview unterzogen. Die Autoren kamen zu dem Ergebnis, dass

die Gruppe der Trunkenheitsfahrer einer klinischen Population entstammen und einen Bedarf an komplexer und qualitativ hochwertiger (Psycho-)Therapie aufweisen. Diesem Bedarf werden derzeit (laut Autoren zumindest in den USA) weder die gesetzlichen Regelungen noch die Beratungs-/Behandlungsangebote gerecht. Ein multimodaler Behandlungsansatz wird empfohlen, um die Rückfallwahrscheinlichkeit signifikant zu reduzieren.

Auf umgekehrtem Wege kommen in der Betrachtung deutscher Verhältnisse bereits 2001 Glitsch und Kollegen zu dem gleichen Ergebnis. Sie beschreiben in ihrem Beitrag einen alternativen Zugang zu der Risikogruppe alkoholgefährdeter Personen am Beispiel von Trunkenheitsfahrern. Die Autoren schlagen ein Screening-Verfahren vor und stellen Folgendes fest: Vor allem diejenigen, die im Zusammenhang mit Alkohol das erste Mal auffällig werden, können auf diese Weise ohne die Nutzung von Selbstauskunftsdaten gezielten Interventionsmaßnahmen zugewiesen werden.

Beim aktuellen Erkenntnisstand der Forschung zum Thema Trunkenheitstäter und deren Rückfallrisiko sowie Behandlungs- und Beratungsmöglichkeiten bleibt eine Frage offen: Kann die derzeitig bei der Anordnung einer MPU nach dem Erstvergehen eines Kraftfahrers herangezogene BAK-Grenze von 1,6 ‰ durch wissenschaftliche Befunde gestützt werden? Dazu müssen evidenzbasierte Ergebnisse zur Hetero- bzw. Homogenität der Tätergruppen unter und über dieser Grenze zusammengetragen werden. Nach Ansicht der Autoren ist es in diesem Zusammenhang von äußerster Wichtigkeit, sowohl Faktoren, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Tat stehen – wie sichtbare Beeinträchtigung von körperlichen und geistigen Fähigkeiten (z. B. Sprache, Gang) zum Deliktzeitpunkt – als auch Faktoren mit größerem zeitlichen Horizont – wie das zurückliegende Konsummuster und Trinkgewohnheiten – gleichermaßen in die Untersuchung einzubeziehen.

Die Auslegungspraxis des § 13 S. 1 Nr. 2 FeV unter Einbeziehung der ständigen Rechtsprechung führt derzeit zu unterschiedlicher Anordnung einer Fahreignungsüberprüfung durch eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung. Die daraus resultierenden Nebeneffekte wie Ungleichbehandlung und „Führerscheintourismus im eigenen Land“ verdeutlichen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit den Handlungsbedarf seitens des Verordnungsgebers. Das Projekt „ARIS 1,1“ soll in diesem Kontext eine evidenzbasierte Entscheidungshilfe leisten.

### 3. Erwartungen

Bei der Risikogruppe *Trunkenheitstäter* sind verschiedene Zusammenhänge denkbar. Eine populäre und stark am Promillewert von 1,6 ‰ orientierte Vorstellung ist in Abb. 4 dargestellt. Gemäß dieser Auffassung setze der Toleranzeffekt erst ab 1,6 ‰ abrupt ein, was einer „Sprungfunktion“ gleichkommt, sodass ab 1,1 ‰ zunächst mit höheren und dann „gewöhnungsbedingt“ ab 1,6 ‰ mit abnehmenden Wirkungseffekten zu rechnen wäre.

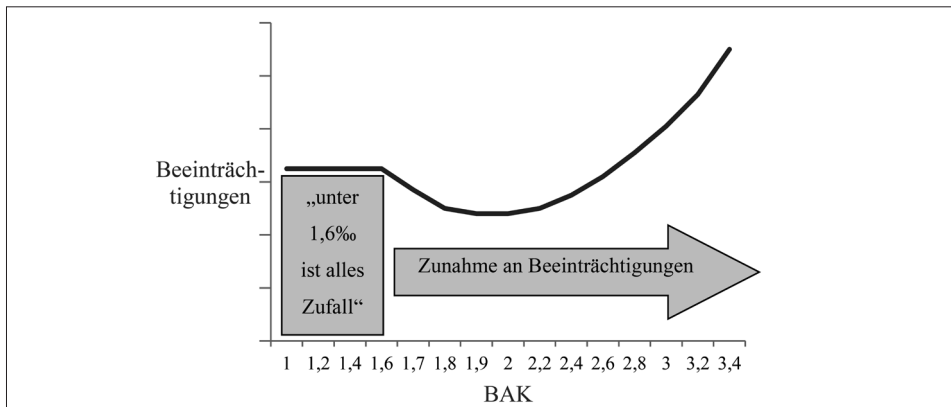


Abb. 4: Substanzadaption als Sprungfunktion (Laienerwartung).

Wird die Toleranzfähigkeit dagegen als graduell ansteigendes Kontinuum in den Zusammenhang zwischen BAK-Wert und Beeinträchtigungen einbezogen, ergeben sich Erwartungsbildungen gemäß Abb. 5. Hier wird daher zwischen umgangssprachlich als „Gewohnheitstrinkern“ bezeichneten Personen und solchen ohne ausgeprägte Toleranzfähigkeit unterschieden. Bei ersteren ist durch einen übermäßigen Alkoholkonsum über einen längeren Zeitraum bei gleichen BAK-Werten eine geringere Beeinträchtigung zu erwarten als bei der zweiten Gruppe. Der Grund dafür ist, dass es durch verschiedene neurochemische Mechanismen bei andauerndem Alkoholkonsum zu einer Gewöhnung an den Alkohol kommt. Bereits vor vielen Jahren wurde die absolute Fahruntauglichkeit auf 1,1 ‰ festgelegt, bei 1,6 ‰ liegt lediglich ein Häufigkeitsgipfel der unter Alkoholeinfluss auffällig gewordenen Kraftfahrer (GILG, 2005). Bezogen auf die im Zuge dieser Untersuchung erhobenen Variablen wird daher erwartet, dass sich die Personen im Wertebereich um 1,6 ‰ innerhalb der üblichen Grenzen der Verteilungscharakteristik (1 bis 2 Standardabweichungen vom Mittelwert) in den meisten Variablen zu alkoholtypischen Beeinträchtigungen nicht signifikant unterscheiden. Beide Gruppen sollten klinisch auffällige und normabweichende Konsummuster sowie ähnliche Trinkmotive und Trinksituationen aufweisen.

Bei diesen Überlegungen sollte jedoch nicht verkannt werden, dass bereits bei ca. 1,0 ‰ mit messbaren psychofunktionalen Leistungseinbußen gerechnet werden muss (vgl. NICKEL & SCHUBERT, 2012).

Bei Personen ohne Toleranzfähigkeit wären bereits ab 1,1 ‰ deutliche Beeinträchtigungen vorhanden, die mit zunehmender Alkoholisierung linear ansteigen. Dies soll die Regressionsgerade im oberen Bereich von Abb. 5 symbolisieren, wobei Alkoholisierungsgrade jenseits von 1,8 oder 2,0 ‰ nur theoretischer Natur sind, da infolge massiver Vergiftungserscheinungen mit einem früheren Abbruch der Trinkhandlung zu rechnen wäre.

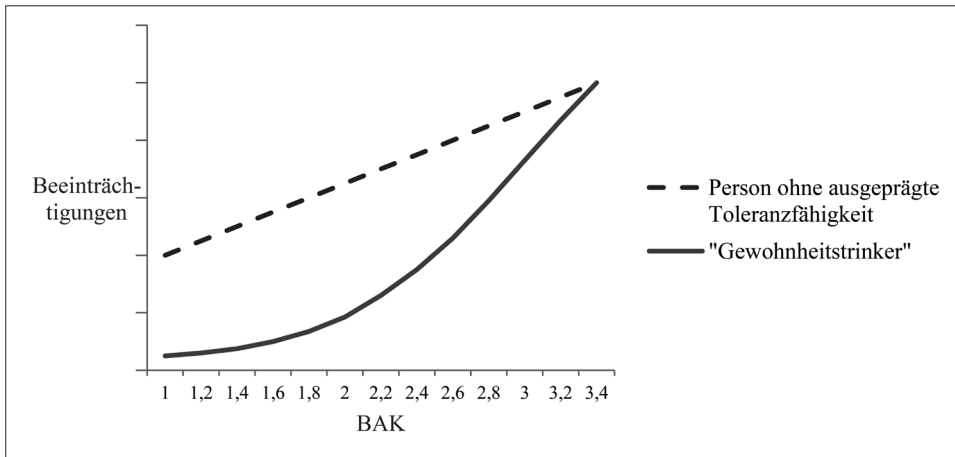


Abb. 5: Erwartungen in unterschiedlichen Personengruppen.

Die Entscheidung, den Fokus der Analyse auf Fälle ab 1,1 ‰ zu legen und nicht darunter, ergibt sich aus mehreren Gründen:

1. Es existieren kaum aussagekräftige Studien zur Rückfallgefahr ab 0,3 ‰.
2. Der klinische Missbrauchsbegriff ist nur schwerlich mit Alkoholisierungen von z. B. 0,6 ‰ beim Ersttäter in Einklang zu bringen.
3. Strafrechtliche Eignungsfeststellungen und verwaltungsrechtliche Feststellungen ab 1,1 ‰ weisen eine hohe Kohärenz auf.
4. Kognitive Prozesse und psychofunktionale Leistungsfähigkeit sind ab 1,0 ‰ statistisch signifikant beeinträchtigt und zwar so deutlich, dass Unfallzahlen exponentiell ansteigen (KRÜGER, 1995) und eben dadurch auch die „Erheblichkeit“ einer solchen Tat für die Verkehrssicherheit untermauert wird.
5. Schließlich markiert ein Wert von 1,1 ‰ durchaus den oberen Grenzbereich des sozialen Trinkens. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund eines seit Jahren rückläufigen Alkoholkonsums und einer insgesamt reduzierten Akzeptanz vermehrten Trinkens in der Gesellschaft.

## 4. Untersuchungsplanung und Methoden

### 4.1 Datenerhebung und Kodierung

Das Untersuchungsdesign sah eine retrospektive Auswertung von Archivmaterial vor, wobei auf zwei unterschiedliche Informationsquellen zurückgegriffen wurde: In Studie 1 wurden in der Verantwortung der Sachgebietsleiterin einer Fahrerlaubnisbehörde in Ostsachsen (Zittau) Fälle von Ersttätern ausgewählt, die ausschließlich mit Alkohol im Straßenverkehr und ab einem berichteten Promille-Wert von 1,1 ‰ auffällig wurden. Die Fahrerlaubnisakte enthält u. a. Gerichtsunterlagen mit dem ärztlichen Gutachten zur Blutentnahme, den Einsatz- bzw. Ermittlungsbericht der Polizei, den Strafbefehl und ggf. auch die Anklageschrift sowie sonstige Beweismittel wie Protokolle von Zeugenaussagen. Da diese Informationen mittels standardisierter Methoden (z. B. strukturiertes Blutentnahmeprotokoll mit kategorial abgestuften Skalierungen in den jeweiligen Bewertungsdimensionen)

nen) erhoben und auch als zentrale Beweismittel im Strafverfahren genutzt werden, kann von quasiobjektiven Daten ausgegangen werden.

Zur präzisen und transparenten Erfassung der Variablen lagen ein Kodierungsschlüssel mit Handanweisung, die die Anwendung der Kodierungsregeln mit Beispielen erleichtern sollte sowie eine vorstrukturierte Excel-Tabelle zum Eintragen der Werte, vor. Dadurch wurde eine zuverlässige Datenerfassung sichergestellt, da genau festgelegt war, welche individuelle Ausprägung pro Variable in welche Kategorie einzuordnen war. Für die aufgenommenen *alkoholbedingten Beeinträchtigungen* im Polizeibericht bspw. waren die Kategorien keine Hinweise (0), leichte Auffälligkeiten (1), erhebliche Auffälligkeiten (2) und erhebliche Auffälligkeiten und aggressives Verhalten (3) wählbar. Neben weiteren allgemeinen Variablen (z. B. *Alter, Geschlecht, Fahrzeug*) wurden auch Angaben zum Delikt (z. B. *Tatzeit, BAK-Wert*) und zur Toleranzentwicklung (z. B. *Gang, Sprache, Orientierung* und *Alkoholeinfluss* laut Blutentnahmeprotokoll) in Studie 1 berücksichtigt.

In Studie 2 wurden Handakten von verschiedenen Begutachtungsstellen für Fahreignung mehrerer Träger gesichtet. Die Daten wurden überwiegend in den Bundesländern Berlin, Brandenburg, Bayern und Baden-Württemberg gewonnen. Analog zu Studie 1 wurden ausschließlich Ersttäter mit Alkoholfragestellungen und Alkoholisierungen ab 1,1 ‰ ausgewählt und mithilfe eines Kodierungsschlüssels digitalisiert. Zusätzlich zu den Vorgeschichtstatsachen wurden die Ergebnisse der medizinischen Untersuchung und der psychologischen Exploration erfasst.

Der Variablenplan sah – analog zu Studie 1 – sowohl Deliktmerkmale (z. B. *Tatzeit, BAK-Wert*) als auch Komponenten der Toleranzentwicklung (z. B. *Fahrtstrecke, subjektives Empfinden der Fahrtüchtigkeit*) vor. Zudem wurde das Konsummuster für den Zeitraum vor der Tatauffälligkeit über Variablen wie die *Anzahl der Trinktage pro Woche, die durchschnittliche Alkoholmenge pro Trinktag, die maximale Alkoholmenge, die Anzahl an Trinkexzessen im Monat und typische Trinksituationen und -motive* kodiert. Allgemeine Variablen zum *Führerscheinstatus*, der Prognose (*Gutachten-Ergebnis*), der zugrundeliegenden Diagnose (*Hypothese* nach den Beurteilungskriterien) und der *Vorbereitung* auf die MPU wurden ebenfalls erhoben.

Für beide Studien wurden die Daten anonymisiert und als Excel-Tabellen an den *Fachbereich amtlich anerkannte Begutachtungsstellen für Fahreignung des Dekra e.V. Dresden* übermittelt. Dort wurden die Rohdaten einem „Data-Cleaning“ unterzogen, wobei nach Plausibilitätsprüfungen Fälle mit fehlerhaften Angaben ausgeschlossen sowie letzte Unsicherheiten der „Datenzulieferer“ (Beurteiler, die die Excel-Tabelle bearbeiten) bereinigt wurden. Bspw. mussten alle Angaben zur *durchschnittlichen Alkoholmenge*, die von den Beurteilern in Form von Menge in Litern und Art des alkoholischen Getränks übermittelt worden waren, aus Gründen der Vergleichbarkeit in Gramm reinen Alkohols umgerechnet werden. Dazu wurde die angegebene Getränkemenge in Litern mit den getränkenspezifischen Volumenprozent und dem Faktor 0,8 multipliziert. Diese Formel entspricht der gängigen Berechnung in der wissenschaftlichen Praxis (siehe bspw. GILG, 2005). Für die verschiedenen Getränkearten wurden einheitliche Volumenprozent wie folgt zugrunde gelegt: Bier mit 5 Vol-%, Wein und Sekt mit 10 Vol-%, Liköre mit 25 Vol-%, Whiskey und Wodka mit 40 Vol-% sowie nicht näher spezifizierter Schnaps mit 50 Vol-%.

Die bereinigten und damit verwertbaren Datensätze beider Studienarme (Studie 1 und Studie 2) wurden mit der Standardsoftware SPSS Statistics von IBM Corp. (Version 22, 2013) ausgewertet.

## 4.2 Stichprobenbeschreibung

Von den  $N = 152$  gültigen Fällen aus Studie 1 handelte es sich bei  $n = 137$  um männliche Personen. Im Durchschnitt waren die Probanden dieser Stichprobe zum Deliktzeitpunkt 37,67 Jahre alt (Minimum 19 Jahre, Maximum 70 Jahre, Standardabweichung von 13,57 Jahren). Ein Fall wurde ausgeschlossen, da der dort berichtete BAK-Wert nur 1,06 ‰ betrug.

Studie 2 umfasste  $N = 591$  Fälle, davon waren  $n = 484$  männliche Personen. Es mussten sechs Fälle ausgeschlossen werden, da die zur Verurteilung herangezogenen Promillewerte unter der Einschlussgrenze von 1,1 ‰ lagen. Die Stichprobe ließ sich zudem mit einem durchschnittlichen Alter von 40,38 Jahren zum Deliktzeitpunkt charakterisieren (Minimum 18 Jahre, Maximum 79 Jahre, Standardabweichung von 14,00 Jahren).

## 4.3 Statistische Auswertung

### 4.3.1 Studie 1: Rechtsmedizinische Befunde und Daten aus Polizeiberichten

Die Primärvariablen *alkoholbedingte Beeinträchtigungen* (aus Polizeiberichten) sowie *Gang, Sprache, Orientierung* und *Beurteilung des Alkoholeinflusses* entsprechend der Feststellungen im Blutentnahmeprotokoll wurden zur Bildung von Clustern herangezogen. Bei der sogenannten Clusteranalyse werden zunächst Fallpaare gebildet, bei denen sich die einzelnen Fälle bzgl. der relevanten Variablen am ähnlichsten sind. Anschließend werden diese Paare so lange zusammengefasst, bis eine bestimmte Zahl an Gruppen oder Clustern erreicht ist. Die im Ergebnis entstandenen Cluster unterscheiden sich maximal voneinander, während die Fälle innerhalb der Cluster eine große Homogenität aufweisen.

In Studie 1 wurden sowohl eine Zwei-Cluster- als auch eine Drei-Cluster-Lösung explorativ angefordert, d. h. zwei oder drei Gruppen, innerhalb derer sich die Fälle am ähnlichsten sind. Ergänzend wurden t-Tests zwischen den so ermittelten Gruppen gerechnet. Weiterhin wurden die zwei Gruppen in Bezug auf die Sekundärvariablen *Alter, Geschlecht, Fahrzeug, Anlass zur Kontrolle, Fahrzeuginsassen* und *Unfallbeteiligung* mittels t- und  $\chi^2$ -Tests auf ihre Unterschiedlichkeit geprüft.

### 4.3.2 Studie 2: Medizinische und psychologische Befunde in Fahreignungsgutachten

Die Fälle wurden in zwei bzw. drei Gruppen je nach der BAK bei der Tat eingeordnet. Dabei wurde die Gruppe 1 durch eine BAK von 1,1 bis 1,59 ‰, Gruppe 2 durch eine BAK von 1,6 bis 2,1 ‰ und Gruppe 3 durch eine BAK ab 2,1 ‰ definiert. Durch  $\chi^2$ -Tests wurden die kategorialen sowie ordinalen Variablen auf Unterschiedlichkeit nach den BAK-Gruppen getestet. Bei metrischen Variablen wie bspw. der *Anzahl der Trinktage pro Woche* wurden im Falle von zwei BAK-Gruppen t-Tests und bei drei Gruppen Varianzanalysen gerechnet. Zur Kontrolle von Dissimilationstendenzen wurden ausgewählte Datensätze – z. B. Angaben zum Alkoholkonsum in der Vorgeschichte – nur von positiv Begutachteten und Klienten mit Kursempfehlung nach § 70 FeV verwendet. Bei Personen mit negativer Prognose können Verzerrungseffekte durch z. B. Bagatellisierung nicht ausgeschlossen werden.

Des Weiteren wurden die Fälle der ersten BAK-Gruppe aus den Studien 1 und 2 noch weiter unterteilt und gegenübergestellt, um dadurch feinere Unterschiede aufzudecken. Es wurde dazu jeweils die Gruppe mit BAK-Werten zwischen 1,1 und 1,19 ‰ gegen die



restlichen Fälle (1,2 bis 1,6 ‰), anschließend die Gruppe mit BAK-Werten zwischen 1,2 bis 1,29 ‰ gegen die restlichen Fälle (1,3 bis 1,6 ‰) usw. getestet. Dabei wurde das Signifikanzniveau jeweils mithilfe der Bonferroni-Korrektur angepasst.

## 5. Ergebnisse

Zugunsten der Übersichtlichkeit werden nur diejenigen Ergebnisse ausführlich dargestellt, die sowohl signifikant als auch im Hinblick auf die Fragestellung der Untersuchung relevant sind.

### 5.1 Studie 1: Rechtsmedizinische Befunde und Daten aus Polizeiberichten

Eine rein deskriptive Betrachtung der BAK zeigt, dass die Werte zwischen 1,10 und 3,45 ‰ rangieren. Es ergibt sich zudem die in Abb. 6 dargestellte Häufigkeitsverteilung (aus Gründen der Übersichtlichkeit zusammengefasst in Zehntelschritten der BAK).

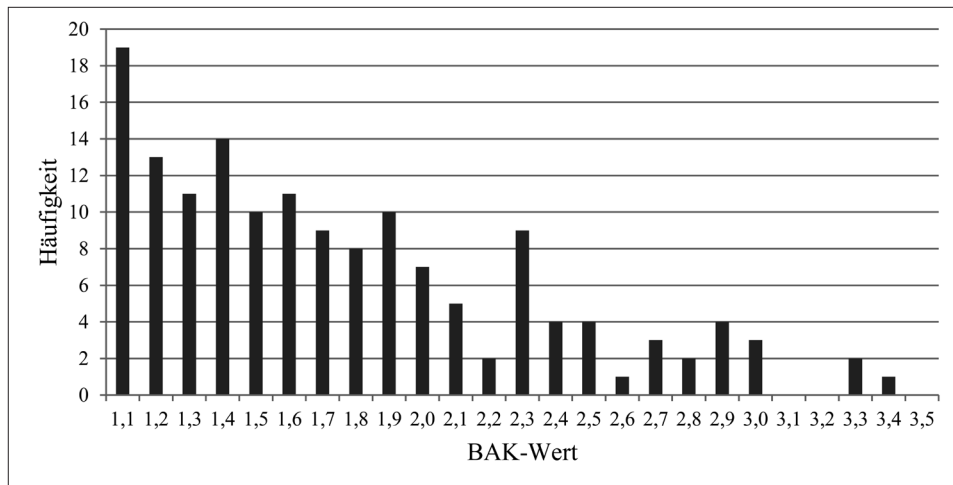


Abb. 6: Häufigkeitsverteilung BAK-Werte in Studie 1.

Die folgende Tab. 2 zeigt die Cluster-Lösungen mit zwei bzw. drei Gruppen. Sämtliche Unterschiede zwischen den so entstandenen Gruppen sind signifikant, d. h. die Cluster 1 und 2 sind hinsichtlich der Stärke alkoholbedingter Beeinträchtigungen überzufällig verschieden. In Cluster 1 wurden im Mittel nahezu kein oder nur ein leichter Alkoholeinfluss (Mittelwerte in den einzelnen Variablen rangieren von 0,05 bis 0,27) festgestellt. Die ärztliche Gesamtbeurteilung der Alkoholisierung liegt bei einem Mittelwert von 0,46 (bei einem möglichen Wertebereich zwischen 0 und 4) ebenfalls an der unteren Grenze. Darüber hinaus ist zu bemerken, dass es keinen Fall der mit unter 1,6 ‰ Auffälligen gab, bei dem erhebliche Auffälligkeiten und/oder Aggressivität, ein schwankender bis torkelnder Gang, eine lallende Sprache, deutliche Auffälligkeiten in Bezug auf die Orientierung oder ein starker allgemeiner Alkoholeinfluss beobachtet wurden.

Da sich für den im Zuge dieser Untersuchung interessanten Bereich unter 1,6 ‰ durch die Drei-Cluster-Lösung kein weiterer Erkenntnisgewinn bot, werden in der Tab. 2 nur die statistischen Kennwerte der Unterschiedstestung zur ersten Lösung präsentiert.

in die Analyse eingegan- gene Variablen	Zwei-Cluster-Lösung				Drei-Cluster-Lösung		
	Cl 1	Cl 2	t	p	Cl 1	Cl 2	Cl 3
<i>alkoholbedingte Beeinträchtigungen</i> (PB: 0-3)	0,2727	1,2857	-10,04	.000	0,2727	1,0323	2,0000
<i>Gang</i> (nach RMB: 0-3)	0,1909	1,5952	-15,56	.000	0,1909	1,3548	2,2727
<i>Sprache</i> (nach RMB: 0-3)	0,1909	1,5000	-14,84	.000	0,1909	1,2258	2,2727
<i>Orientierung</i> (nach RMB: 0-3)	0,0455	1,2143	-17,72	.000	0,0455	0,9677	1,9091
<i>Beurteilung Alkoholeinfluss</i> (nach RMB: 0-4)	0,4636	2,1905	-15,86	.000	0,4636	1,9355	2,9091
N	110	42			110	31	11
BAK-Median	1,4950	2,3150			1,4950	2,0400	2,8900

Tab. 2: Ergebnisse der Clusteranalyse aus Studie 1. Anmerkungen. Cl 1 = Cluster 1, Cl 2 = Cluster 2, Cl 3 = Cluster 3; PB = Polizeibericht (Skala von 0 bis 3); RMB = Rechtsmedizinischer Befund (Skala von 0 bis 3 bzw. von 0 bis 4); Kategorien alkoholbedingte Beeinträchtigung: siehe 4.1; Kategorien Gang: 0 = sicher, 1 = schleppend, 2 = schwankend, 3 = torkelend; Kategorien Sprache: 0 = deutlich, 1 = Silbestolpern, 2 = verwaschen, 3 = lallend; Kategorien Orientierung: 0 = unauffällig, 1 = leichte Auffälligkeiten, 2 = deutliche Auffälligkeiten, 3 = erhebliche/massive Auffälligkeiten; Beurteilung des Alkoholeinflusses: 0 = nicht merkbar, 1 = leicht, 2 = deutlich, 3 = stark; 4 = sehr stark; t = statistischer Kennwert; p = Signifikanzwert.

Zudem wurden die einzelnen BAK-Mediane bestimmt (siehe Tab. 2). Im Rahmen dieser Untersuchung wurde der Median gewählt, da dieser den Wert zwischen den 50 % der unteren und den 50 % der oberen BAK-Werte bildet und damit „unempfindlicher“ gegenüber Ausreißern ist als der arithmetische Mittelwert. Die Mediane liegen bei 1,49 ‰ im Cluster 1 und 2,32 ‰ im Cluster 2. Die minimale BAK in Cluster 1 beträgt 1,1 ‰, die maximale 2,96 ‰. Die BAK-Werte im Cluster 2 liegen zwischen 1,14 und 3,45 ‰.

Um das Ausmaß der Beeinträchtigungen im Cluster 1 deutlich zu machen, wurde pro Fall das arithmetische Mittel gebildet und nachfolgend in Abhängigkeit zum BAK-Wert (bis 2,1 ‰) dargestellt (siehe Abb. 7). Die in diesen „Globalwert“ eingehenden Variablen sind:

- *alkoholbedingte Beeinträchtigung*
- *Gang*
- *Sprache*
- *Orientierung*
- *Beurteilung des Alkoholeinflusses*

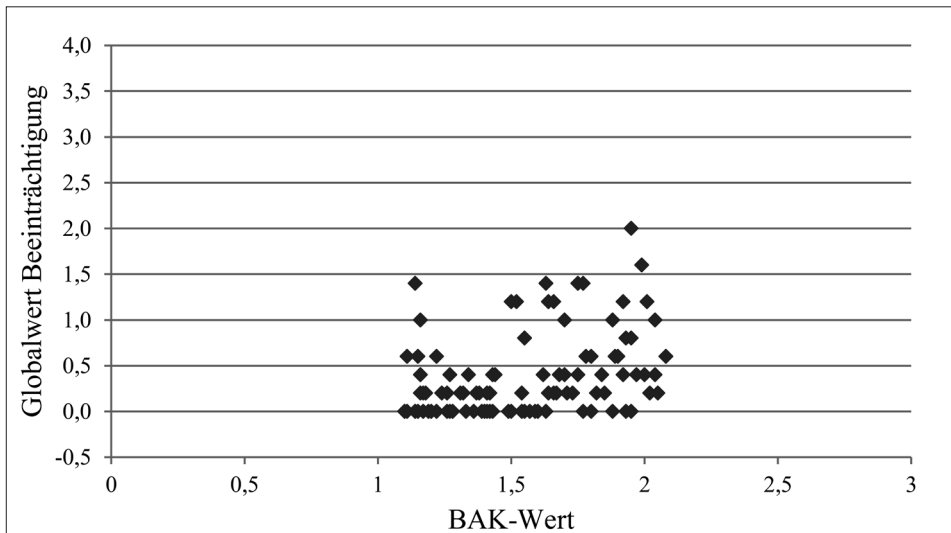


Abb. 7: Globalwert der Beeinträchtigung in Abhängigkeit vom BAK-Wert.

Eine genauere Betrachtung der Zwei-Cluster-Lösung im Hinblick auf die Sekundärvariablen ergab nur bezüglich des Anlasses zur Kontrolle ein signifikantes Ergebnis ( $\chi^2 = 12,558$ ,  $p = .000$ ). Demnach wurden die Personen der Cluster-Gruppe 1 signifikant häufiger durch Zufall kontrolliert als diejenigen der Gruppe 2. Hinsichtlich der Variablen *Alter*, *Geschlecht*, *Fahrzeug*, *Fahrzeuginsassen* und *Unfallbeteiligung* wurden keine Unterschiede gefunden.

Die „Feinanalyse“, d. h. die Betrachtung der Subgruppen bis 1,6 ‰, erbrachte nach Bonferroni-Korrektur des Signifikanzniveaus ( $\alpha = 0,05/30 = 0,0017$ ) kein signifikantes Ergebnis.

Bezüglich der Tatzeit konnte festgestellt werden, dass 21 Personen am Vormittag (zwischen 6 und 11:59 Uhr), 30 Personen am Nachmittag (zwischen 12 und 17:59 Uhr), 45 Personen am Abend (zwischen 18 und 23:59 Uhr) und 56 Personen in der Nacht (zwischen 0 und 5:59 Uhr) aufgegriffen wurden.

## 5.2 Studie 2: Medizinische und psychologische Befunde in Fahreignungsgutachten

Die Häufigkeitsverteilung der BAK-Werte ist in Abb. 8 dargestellt. Das Minimum der BAK lag in dieser Stichprobe ebenfalls bei 1,1 ‰, das Maximum jedoch bei 4,13 ‰.

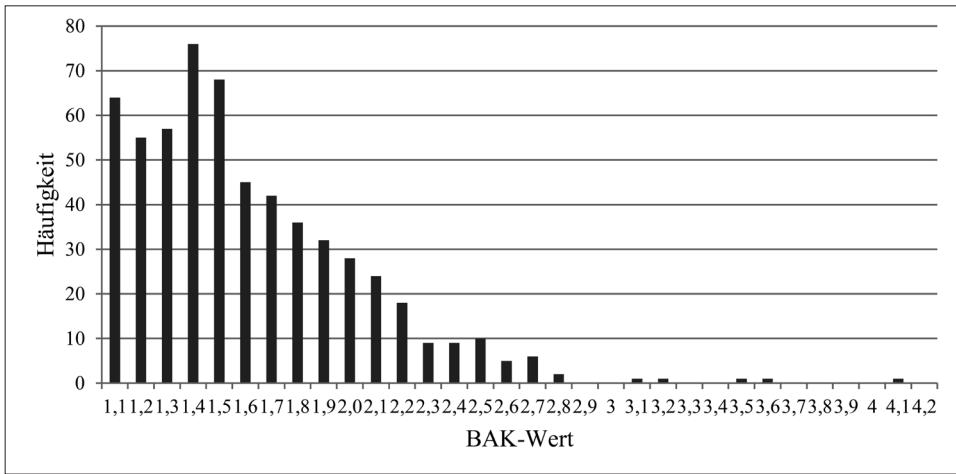


Abb. 8: Häufigkeitsverteilung der BAK-Werte in Studie 2.

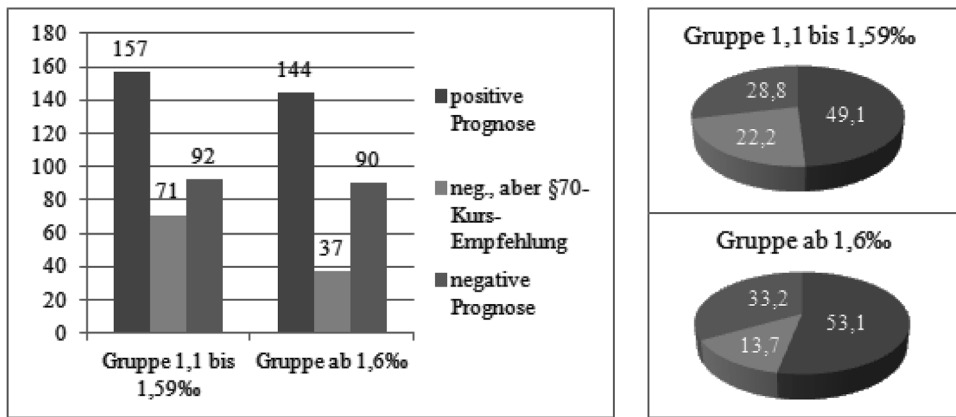


Abb. 9: Häufigkeit (links) und Prozentangaben (rechts) bzgl. der Prognosen (Gutachten-Ergebnisse).

Abb. 9 zeigt die Häufigkeitsverteilung der Prognosen (Gutachten-Ergebnisse) sowie die prozentuale Verteilung in den beiden BAK-Gruppen 1,1 bis 1,59 ‰ und ab 1,6 ‰. Ein  $\chi^2$ -Test ergab signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen ( $\chi^2 = 7,275$ ;  $p = .026$ ). Das bedeutet, dass sich die Häufigkeitsverteilungen unterscheiden, insbesondere finden sich in Gruppe 1 mehr Personen mit Kursempfehlung nach § 70 FeV.

In Tab. 3 sind die Häufigkeiten und prozentualen Anteile für die Variablen *Hypothese* (Diagnose) und *Hinweise auf Ausfallerscheinungen* aus der Akte dargestellt. Bei dieser Betrachtung wurden nur die Fälle eingeschlossen, bei denen ein positives Ergebnis oder eine Kurs-Empfehlung gemäß § 70 FeV vorlag. Die Unterschiede zwischen den Gruppen bis 1,59 ‰ und ab 1,6 ‰ wurden mittels  $\chi^2$ -Tests überprüft. Dabei zeigte sich, dass hinsichtlich der *Diagnose* Personen der BAK-Gruppe bis 1,59 ‰ häufiger der A3-Hypothese zugeordnet wurden als Personen der BAK-Gruppe ab 1,6 ‰. Der Anteil an A1- und A2-Hypothesen stieg zudem in der zweiten BAK-Gruppe signifikant an ( $\chi^2 = 52,202$ ;  $p = .000$ ). Im Vergleich dazu konnten bei Betrachtung der *Hinweise auf Ausfallerscheinungen*

	Hypothese (Diagnose)			Hinweise auf Ausfallerscheinungen	
	A1	A2	A3	nein	ja
BAK-Gruppe 1 (1,1 bis 1,59‰)	1 (0,4 %)	15 (6,6 %)	210 (92,9 %)	118 (77,6 %)	34 (22,4 %)
BAK-Gruppe 2 (ab 1,6‰)	12 (6,7 %)	51 (28,7 %)	115 (64,6 %)	95 (72,5 %)	36 (27,5 %)

Tab. 3: Häufigkeit und Prozentangaben bzgl. der Hypothesen (Diagnosen) und der Hinweise auf Ausfallerscheinungen (nur positiv Begutachtete bzw. Kurs-Empfehlung nach § 70 FeV). Anmerkungen. Aufgelistet sind die Häufigkeiten in absoluten Zahlen und dahinter in Klammern die prozentualen Anteile; N = 404 für die Variable Hypothese (Diagnose); N = 283 für die Variable Hinweise auf Ausfallerscheinungen.

gen keine Unterschiede zwischen den BAK-Gruppen nachgewiesen werden ( $\chi^2 = 0,988$ ;  $p = .320$ ).

Aus der Gesamtheit der Fälle mit positiver Prognose oder mit einer Kurs-Empfehlung nach § 70 FeV wurden solche mit einer A3-Hypothese einer gesonderten Analyse unterzogen. Dazu wurden diese Fälle in zwei Gruppen (1,1 bis 1,59 ‰ und 1,6 bis 2,1 ‰) unterteilt und auf Unterschiede in den Konsummustervariablen *Anzahl der Trinktage pro Woche*, *durchschnittliche Alkoholmenge pro Trinktag* (in Gramm reinen Alkohols), *maximale Alkoholmenge* (in Gramm reinen Alkohols) und *Anzahl an Trinkexzessen im Monat* untersucht. Die Ergebnisse der t-Tests sind in Tabelle 4 dargestellt und zeigen, dass lediglich bei der Variable maximale Alkoholmenge ein Unterschied zwischen den BAK-Gruppen bestand. Demnach ergab sich in der BAK-Gruppe 1,1 bis 1,59 ‰ eine geringere *maximale Alkoholmenge* als in der BAK-Gruppe 1,6 bis 2,1 ‰. In beiden Gruppen wurden allerdings an durchschnittlich beinahe drei Tagen in der Woche alkoholische Getränke konsumiert, wobei pro Trinktag durchschnittlich circa 80 bis 87 g reinen Alkohols aufgenommen wurden. Dies entspricht einem Liter Wein bzw. Sekt oder zwei Litern Bier. In der Anzahl an Trinkexzessen gleichen sich die Gruppen ebenfalls mit durchschnittlich 1,5 Ausschweifungen pro Monat.

Konsummustervariable	BAK-Gruppe	Mittelwert	t	p
Anzahl Trinktage/ Woche	1,1 bis 1,59 ‰	2,6152	-0,924	.356
	1,6 bis 2,1 ‰	2,8346		
durchschn. Alkohol- menge/Trinktag	1,1 bis 1,59 ‰	80,0450	-1,043	.298
	1,6 bis 2,1 ‰	86,7682		
maximale Alkohol- menge	1,1 bis 1,59 ‰	130,9935	-3,971	.000
	1,6 bis 2,1 ‰	163,4253		
Anzahl an Trinkexzes- sen/Monat	1,1 bis 1,59 ‰	1,2148	-1,466	.146
	1,6 bis 2,1 ‰	1,7572		

Tab. 4: Unterschiedstestung in den Konsummustervariablen bei Fällen mit positiver Begutachtung bzw. Empfehlung nach § 70 FeV und A3-Hypothese. Anmerkungen. t = statistischer Kennwert; p = Signifikanzwert.

Die Betrachtung der *typischen Trinksituationen*, aufgeteilt auf drei BAK-Gruppen (1,1 bis 1,59 ‰; 1,6 bis 2,1 ‰; ab 2,1 ‰), ergab zwischen den beiden ersten Gruppen eine identische Hierarchie: Die häufigste Trinksituation bildete die *Geselligkeit*, gefolgt von *Trinken allein zu Hause*, *Kneipenbesuch*, *Trinken bei Fernsehen/Mahlzeit* und *Trinken am Arbeitsplatz*. In der dritten Gruppe liegt das *Trinken allein zu Hause* jedoch vor der Trinksituation der *Geselligkeit*. Die prozentuale Gegenüberstellung dieser Ergebnisse ist in Abb. 10 dargestellt. Ebenfalls wurden *typische Trinkmotive* erhoben und gleichermaßen dargestellt (siehe Abb. 11). Hier zeigte sich, dass sich die Hierarchien zwischen den Gruppen ebenfalls stark ähneln: Das häufigste Trinkmotiv bildete in allen Gruppen die *Bewältigung von Belastungen*, anschließend folgten *Gewohnheitstrinken* und *gruppenabhängiges Trinken* und erst an letzter Stelle das *Trinken zur Stimmungsanhebung*. Dabei stieg der prozentuale Anteil des *Gewohnheitstrinkens* bezogen auf die drei BAK-Gruppen an, während sich der Anteil des *gruppenabhängigen Trinkens* verringerte.

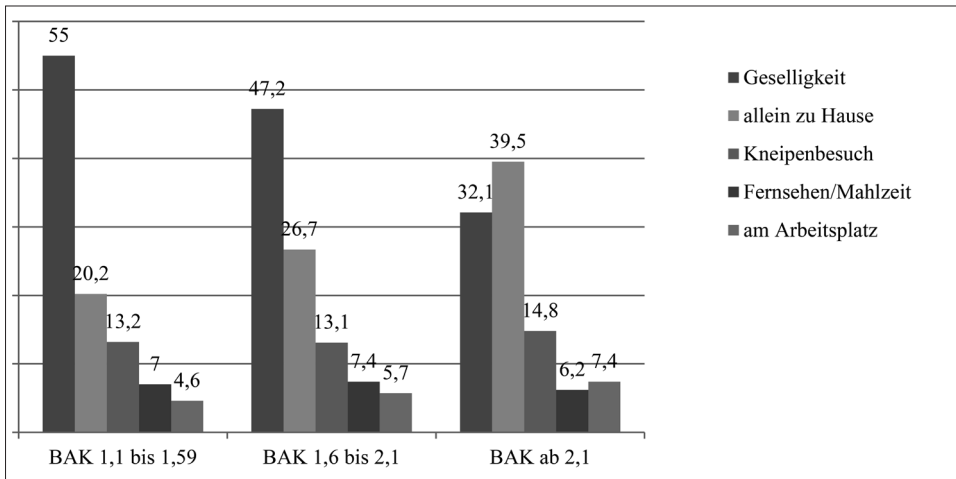


Abb. 10: Typische Trinksituationen in drei BAK-Gruppen (Angaben in Prozent).

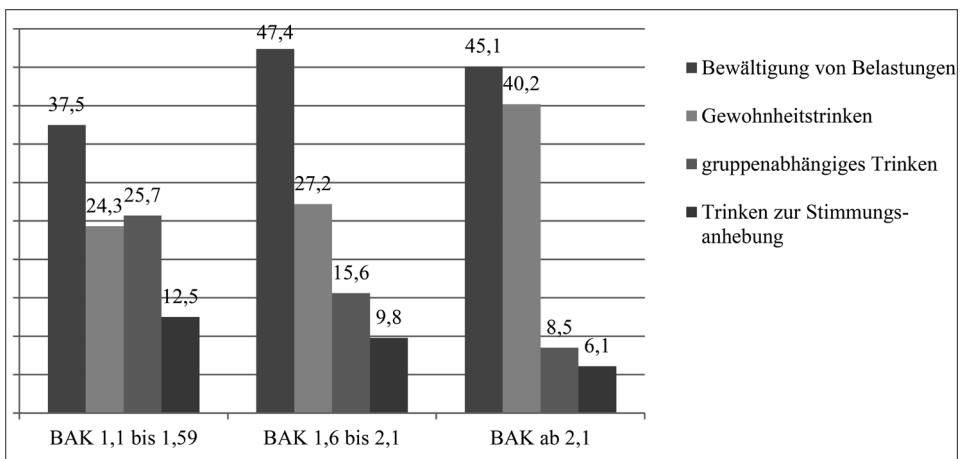


Abb. 11: Typische Trinkmotive in drei BAK-Gruppen (Angaben in Prozent).

Abschließend lässt sich die Risikogruppe der mit 1,1 bis 1,59 ‰ auffällig gewordenen Kraftfahrer (ohne negativ Begutachtete) mit folgenden qualitativen Merkmalen beschreiben:

- Sie berichten von zwei bis drei Trinktagen in der Woche.
- Sie konsumieren durchschnittlich ca. 80 g reinen Alkohols pro Trinktag.
- Sie erreichen eine Menge von mehr als 130 g reinen Alkohols als maximale Trinkmenge an einem Trinktag.
- Sie kommen auf ein bis zwei Trinkexzesse im Monat.
- Ein Anteil von circa 30 % hat Rauscherlebnisse in der Vorgeschichte.

## 6. Diskussion

Mit Hilfe zweier Studien, die retrospektiv auf unabhängige Stichproben aus verschiedenen Quellen zurückgriffen, wurden archivierte Daten aus mehreren Regionen Deutschlands hinsichtlich der Fragestellung analysiert, inwiefern auffällig gewordene Kraftfahrer ab 1,1 ‰ in Abhängigkeit ihrer Intoxikation und ihrer Alkoholkonsummuster einer identischen Risikogruppe angehören. Hierbei wurde ein besonderes Gewicht auf die Gruppe der Kraftfahrer zwischen 1,1 und 1,59 ‰ gelegt, um den Erkenntnisstand über das mögliche Risikopotenzial dieser Gruppe zu verbessern.

Dabei wurde durch eine explorative Clusteranalyse (Studie 1) ausgehend von den Ausprägungen in den Beeinträchtigungsvariablen geprüft, welche Gruppen sich bilden und in Bezug auf die BAK charakterisieren lassen. Die hierfür verwendeten Daten wurden objektiven Quellen wie Polizeiberichten oder Blutentnahmeprotokollen entnommen, die anschließend eindeutig und nachvollziehbar kodiert wurden.

Das spezielle Ziel von Studie 2 bestand darin, die im *BAK-Gruppe 1,1 bis 1,59 ‰* gegen die *BAK-Gruppe ab 1,6 ‰* abzugrenzen. Dabei stützte sich die Analyse vor allem auf Angaben im Untersuchungsgespräch bei der MPU. Um Verzerrungseffekte wie Dissimulation, Verleugnung oder Täuschung weitgehend zu minimieren, wurden bei Konsummusteranalysen nur jene Untersuchten einbezogen, die eine positive Prognose oder die Empfehlung zu einem Kurs nach § 70 FeV erhielten. Dies setzt u. a. voraus, dass die erhobenen Befunde als verwertbar eingestuft wurden. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

In Studie 1 konnten durch die Analyse verschiedener Beeinträchtigungskomponenten zwei Cluster identifiziert werden, deren BAK-Mediane sich deutlich voneinander unterscheiden. Durch den im Anschluss gebildeten Globalwert konnte gezeigt werden, dass es sich bei den Cluster-1-Fällen im Wertebereich zwischen 1,1 und 2,1 Promille um eine sehr homogene Gruppe handelt, die durch einen sicheren Gang, eine deutliche Sprache und eine unauffällige Orientierung charakterisierbar ist. Dies sind deutliche Anzeichen einer gesteigerten Alkoholtoleranz. Die Betrachtung der Subgruppen bis 1,6 ‰ erbrachte kein signifikantes Ergebnis, was die Homogenität des Clusters bestätigt. Zudem wird dadurch die Feststellung unterstrichen, dass es sich bei Kraftfahrern mit BAK-Werten zwischen 1,1 und 1,59 ‰ um eine einheitliche Risikogruppe handelt. Dadurch kann die Hypothese, wonach es sich bei Kraftfahrern mit einer BAK unter 1,6 ‰ um eine atypische Zufallsgruppe handeln soll, nicht gestützt werden. Die Personen von Cluster-Gruppe 1 gehören offensichtlich einer Population mit gesteigerter Alkoholtoleranzfähigkeit an. Lediglich in der Zufälligkeit der Kontrolle unterscheiden sich die Clustergruppen, wobei bei der zweiten Gruppe (ab 1,6 ‰) durch eine langsame oder anderweitig auffällige Fahrweise häufiger



der Anlass zur Kontrolle gegeben war als in der ersten Gruppe. Zusätzlich wurde der Tatzeitpunkt untersucht, um eine Verzerrung durch mögliche Restalkohol-Fälle abschätzen zu können. Die sedierende Wirkung von Alkohol am frühen Morgen kann die Betroffenen stoisch und träge wirken lassen, sodass Ausfallerscheinungen kaum feststellbar sind. Rund zwei Drittel der Tatzeiten verteilen sich auf die Abend- und Nachtstunden und nur in 13,8 % der Fälle lässt aufgrund der Tatzeit zwischen 6 und 11:59 Uhr die Vermutung einer „klassischen“ Restalkohol-Fahrt zu. Diese Verteilung gestaltete sich zudem zwischen den BAK-Gruppen ähnlich. Diese Betrachtung schließt Heavy Drinker, die schon am Morgen Alkohol konsumierten, nicht grundsätzlich aus.

Die Analysen der größeren Stichprobe aus Studie 2 ergaben Unterschiede zwischen den Gruppen 1,1 bis 1,59 ‰ und ab 1,6 ‰ in Bezug auf die Prognosen sowie auf die der Alkoholproblematik zugrunde liegenden Diagnosen. Während sich keine Unterschiede bzgl. der Hinweise auf Ausfallerscheinungen zum Tatzeitpunkt zeigten, wurden signifikant mehr Begutachtete aus der ersten BAK-Gruppe (1,1 bis 1,59 ‰) der Diagnose A3 (Alkoholgefährdung) zugeordnet als aus der zweiten BAK-Gruppe (ab 1,6 ‰). Bei genauerer Betrachtung der Fälle mit A3-Diagnose gemäß den Festlegungen in den Beurteilungskriterien zeigte sich ferner, dass sich die Konsummuster der Personen in den unterschiedlichen BAK-Gruppen in der Anzahl der Trinktage pro Woche, der durchschnittlichen Trinkmenge an einem Trinktag sowie der Anzahl an Trinkexzessen im Monat nicht statistisch signifikant unterschieden. Bezüglich der typischen Trinksituationen und -motive ergaben sich ähnliche Hierarchien, wobei das Trinken in einer geselligen Situation und der Alkoholkonsum allein zu Hause in allen Gruppen am häufigsten angegeben wurden. Als häufigstes Trinkmotiv wurde die Bewältigung von Belastungen identifiziert; in der Priorität folgten Trinken aus Gewohnheit und gruppenabhängiges Trinken. Dieses Lagebild stützt die Feststellungen aus Studie 1, wonach Kraftfahrer mit einer BAK zwischen 1,1 und 2,1 ‰ eine identische und weitgehend homogene Risikogruppe bilden, bei der gleichartige Trinkmotive in entsprechenden Trinksituationen „ausgelebt“ werden. Die Dominanz belastungsbezogenen Bewältigungstrinkens unterstreicht die funktionale Bedeutung des Alkohols als „Lösungsinstrument“ und weniger als Mittel zur Stimmungsmodulation. Zusammengefasst sprechen die Resultate aus Studie 2 dafür, dass es sich bei der Gruppe der mit einer BAK von 1,1 bis 1,59 ‰ Auffälligen um eine Teilmenge einer Gesamtpopulation handelt, deren Obergrenze deutlich oberhalb von 1,6 ‰ liegt.

Die dezidierte Analyse der Konsummuster in der Gruppe mit BAK-Werten von 1,1 bis 1,59 ‰ ergab, dass durchschnittlich an zwei bis drei Tagen in der Woche circa 80 g reinen Alkohols ( $\approx$  1 l Wein) konsumiert wurden. Zudem berichteten die Untersuchten von ein bis zwei Trinkexzessen im Monat, wobei an solchen Tagen Maximalmengen von mehr als 130 g reinen Alkohols aufgenommen werden. Ein Rauscherlebnis hatten 30 % dieser Gruppe in ihrer Vorgeschichte.

Die berichteten Trinkmuster können mit Bezug auf fachliche Empfehlungen für kontrolliertes Trinken (BÜHRINGER & RUMPF, 2015) als „auffällig“ und „nicht risikoarm“ sowie „von der Norm abweichend“ bezeichnet werden. Die Autoren sprechen von einer vernünftigen Konsumkontrolle, wenn risikoarme tägliche Konsummengen umgesetzt werden und Rauschtrinken ebenso vermieden wird wie Alkoholkonsum in kritischen Situationen (z. B. Verkehr, Arbeit, gefährliche Sportarten, bestimmte Erkrankungen und bei Einnahme bestimmter Medikamente). Im Ergebnis umfangreicher epidemiologischer Studien kann nur bei einem Alkoholkonsum in den letzten 30 Tagen von unter 24 g reinen Alkohols pro

Tag bei Männern bzw. 12 g bei Frauen von einem risikoarmen Konsum gesprochen werden (BÜHRINGER et al., 2000; BURGER, BRONSTRUP & PIETRZIK, 2004; KRAUS, PABST, GOMES DE MATOS & PIONTEK, 2014; SEITZ, BÜHRINGER & MANN, 2008). Dies entspricht für Frauen etwa einer kleinen Flasche Bier (0,33 l) und für Männer etwas mehr als 0,5 l bei 4,8 Vol-% Alkoholgehalt im Bier. Die in Studie 2 abgeleiteten Konsummengen liegen zumindest an den berichteten Konsumtagen deutlich darüber. Die Projektion aller Trinkmusterangaben auf die Kriterien zur Problemausprägung in den Beurteilungskriterien, die als Grundlage für die Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung dienen (Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie [DGVP] & Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin [DGVM], 2013), ergibt das „typische Bild“ für die Diagnose „Alkoholgefährdung“: gesteigerte Alkoholgewöhnung, unkontrollierte Trinkepisoden und Entlastungstrinken. Allerdings könnte die Validität der aus qualitativen Interviewdaten gewonnenen Konsummusterangaben selbst bei positiven Begutachtungsfällen (wenn auch nicht so stark wie bei den negativ entschiedenen Fällen) reduziert sein. Aufgrund der „Prüfungssituation“ in der MPU können Dissimulationstendenzen ebenso wenig ausgeschlossen werden wie eine Tendenz zur sozialen Erwünschtheit oder Gedächtniseffekte, zumal von den Betroffenen lediglich ein Problemverständnis und keine detaillierte und tagebuchgleiche Wiedergabe des Konsums verlangt wird. Zudem steht dem sachverständigen Gutachter in der Abwägung von prognostisch günstigen mit weniger günstigen Aspekten der Befundlage ein erheblicher (aber auch notwendiger) Ermessensspielraum zu<sup>2)</sup>. Daher sind im Einzelfall auch als grenzwertig einzustufende Angaben noch in eine prognostisch günstige Gesamtbeurteilung integrationsfähig. Schließlich wurden in methodischer Hinsicht auch „Verluste“ bei der Übertragung der qualitativen Angaben in standardisierte numerische Variablen in Kauf genommen. Diese Einschränkungen entwerten nicht etwa den analysierten Datensatz, sondern sind Ausdruck einer fein austarierten und datensensitiven Ergebnisinterpretation. Die erhobenen Befunddaten markieren daher die untere Grenze und demnach die Minimalausprägung der Phänomenologie im Sinne eines „Bodeneffektes“. Diese methodischen Limitationen sind erfahrungsgemäß bei nicht experimentell ausgerichteten Untersuchungsdesigns mit aufbereiteten Daten aus Archivmaterial nichts Ungewöhnliches. Trotz dieser methodischen Einschränkungen bleibt festzuhalten, dass eine Alkoholgefährdung nach der diagnostischen Hypothese A3 als missbräuchlich eingestuft werden muss, wenn auch als schwächere Variante im Vergleich zur abstinenzpflichtigen Ausprägung nach Hypothese A2. Dies leitet nun über zur Frage, ob eine Synopse zwischen klinischem und juristischem Missbrauchs begriff gelingt und welche Empfehlungen schlussendlich daraus abgeleitet werden können.

Der klinische Missbrauchs begriff orientiert sich an deutlich spürbaren negativen Folgen körperlicher, psychischer und sozialer Art sowie an reduzierten oder fehlenden Kontrollfähigkeiten (DILLING, 2006; SASS, 2003). Er unterscheidet sich daher vom juristischen Missbrauchs begriff, der (vom Ordnungsgeber vorgegeben) das fehlende Trennungsvermögen zwischen Trinken und Fahren in den Mittelpunkt der Definition rückt. Folgen gesetzeswidrigen Verhaltens sollen den einschlägigen Diagnoseschlüsseln entsprechend nicht zu den schädlichen Folgen gerechnet werden (DILLING, 2011). Dies bedeutet, dass der klinische Missbrauchs begriff für eine rechtliche Beurteilung eines Sachverhalts nicht herangezogen werden sollte.

<sup>2)</sup> Vgl. AG Bautzen vom 25.08.2005, 22 C 1402/04; im Tenor ähnlich LG Bautzen, Urteil vom 03.03.1999, 4 O 864/98.

Um im juristischen, fahrerlaubnisrechtlichen Sinn von einem Alkoholmissbrauch sprechen zu können, reichen erheblicher Alkoholkonsum oder eine vorliegende Alkoholgewöhnung allein nicht aus. Der Alkoholkonsum des Kraftfahrers wird erst dann zum Missbrauch, wenn davon auszugehen ist, dass der Kraftfahrer wahrscheinlich auch zukünftig Trunkenheitsfahrten begehen wird, so dass sich aus der Spezifik der Trunkenheitsfahrt und/oder der Gesamtpersönlichkeit des Fahrers mit überwiegender Wahrscheinlichkeit die Besorgnis ableiten muss, dass sich ein solches Ereignis wiederholen könnte. Dies entspricht höchstrichterlicher Rechtsprechung<sup>3</sup>). Bei der Beurteilung der Rückfallwahrscheinlichkeit verbinden sich daher Risikomerkmale der Population mit individuellen Merkmalen der Person des Kraftfahrers, insbesondere seiner Vorgeschichte (z. B. bereits stattgehabte Trunkenheitsfahrt). Je unbelasteter die einschlägige Vorgeschichte des Fahrers, desto stärker müssen Umstände identifizierbar sein, die eine Tendenz zur Regelmissachtung im Sinne mangelnden Trennungsvermögens nahelegen<sup>4</sup>). Unzureichendes Trennungsvermögen, ablesbar an einer stattgehabten Trunkenheitsfahrt sowie zusätzlich festzustellende Hinweise auf eine unzureichende Trennungsbereitschaft im Sinne erhöhter Risikobereitschaft können als Gefahrenindikatoren für eine Tatwiederholung angesehen werden.

Mit Blick auf die einschlägige Fachliteratur lässt sich feststellen, dass mangelndes Trennungsvermögen und unzureichende Trennungsbereitschaft nahe beieinander liegen. Während der Begriff „Trennungsvermögen“ eine Fähigkeit anspricht, kennzeichnet der Terminus „Trennungsbereitschaft“ eine Komponente dieser Fähigkeit, nämlich die motivationale Tendenz im Sinne einer Orientierung, dieses Verhalten mit erhöhter Wahrscheinlichkeit auszuführen. In der psychologischen Literatur wird zwischen proximalen und distalen Faktoren unterschieden (vgl. KANFER, 1992; SÜMER, 2002; FISHBEIN & AJZEN, 1974). Zu den distalen Faktoren gehören z. B. Persönlichkeitsmerkmale wie sensation-seeking oder Impulsivität, die eine generalisierte Tendenz erzeugen, die zur Ausformung der proximalen Faktoren beiträgt. Proximale Faktoren sind handlungsspezifisch bzw. handlungsleitend und erhöhen daher die Neigung, ein bestimmtes Verhalten auszuführen, indem sie das dafür erforderliche Motivationspotenzial bereitstellen. Es handelt sich um Orientierungen wie z. B. Einstellungen, Bewertungsdispositionen oder auch die Trennungsbereitschaft. Dieses Konstrukt wiederum setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen, die nachfolgend, abgeleitet aus der Literatur, beleuchtet werden. So lässt sich gut erklären, weshalb von Trunkenheitsfahrern ein besonderes Gefahren- und Rückfallpotential ausgeht (TAYLOR et al., 2010): Sie schätzen die Eigen- und Fremdgefährdung beim Fahren unter Alkoholeinfluss unrealistisch niedrig und ihre persönlichen Kräfte zu optimistisch ein (vgl. DUNAWAY et al., 2011).

Als prognostisch ungünstig ist die gesteigerte Alkoholtoleranz zu bewerten. Mit zunehmender Toleranz fällt es dem Alkoholkonsumenten schwerer, seine BAK realistisch einzuschätzen. In einem Überblicksartikel von Verster und Roth (2012) konnte gezeigt werden, dass stärkere Trinker („Problemtrinker“) im Gegensatz zu moderaten Trinkern nicht in der Lage waren, ein sogenanntes BAK-Einschätzungstraining erfolgreich zu absolvieren. Defizite in der realistischen Wahrnehmung sozial üblicher Trinkmengen bis ca. 0,7 ‰ sind insbesondere deswegen besorgniserregend, weil Personen, die ihre BAK eher unterschätzen, mehr Alkohol trinken, höhere BAK erreichen und sich trotzdem noch fahrtüchtig

<sup>3</sup>) Vgl. BVerwG vom 20.02.1987, 7 C 87/84.

<sup>4</sup>) Vgl. OVG Nordrhein-Westfalen vom 29.07.2015, 16 B 584/15.

fühlen (BEIRNESS, 1987). In einer Fahrsimulatorstudie (BERNSKY-SMITH, SHANNON, ROTH & LIGUORI, 2011) konnte gezeigt werden, dass sich stärkere Trinker („Binge Drinker“) hinsichtlich selbst eingeschätzter Fahrkompetenz nach Alkoholkonsum und einer Alkoholisierung von 0,8 ‰ ähnlich leistungsfähig fühlten wie eine Placebo-Vergleichsgruppe. Da „geübte Trinker“ ihre Trinkanlässe schlechter planen, indem zum Beispiel kein Fahrer bestimmt wird, der nüchtern bleibt (SLOAN, ELDRED & XU, 2014), fällt die Entscheidung, ein Kraftfahrzeug zu führen oder eben nicht, dann oft erst in intoxikiertem Zustand. Dies ist besonders problematisch, da Alkohol die an der Entscheidungsfindung beteiligten kognitiven Prozesse negativ beeinflusst (z. B. KIRCHNER & SAYETTE, 2003; MARCZINSKI, ABROMS, VAN SELST & FILLMORE, 2005; MOCAIBER et al., 2011; STEELE & JOSEPHS, 1990). Außerdem erhöht die Alkoholwirkung die generelle Risikobereitschaft, da die Gefährlichkeit riskanter Verhaltensweisen als geringer eingeschätzt wird (z. B. DAVIS, HENDERSHOT, GEORGE, NORRIS & HEIMAN, 2007; FROMME, KATZ & D’AMICO, 1997; MACDONALD, MACDONALD, ZANNA & FONG, 2000). Dies gilt auch für das Fahren unter Alkoholeinfluss (BEIRNESS, 1987). In verschiedenen Studien konnte gezeigt werden, dass die Gefahreinschätzung des Fahrens unter Alkoholeinfluss die Entscheidung für eine Trunkenheitsfahrt vorhersagen kann (AMLUNG, MORRIS & MCCARTHY, 2014; MORRIS, TRELOAR, NICULETE & MCCARTHY, 2014). Die Probanden schätzten die Gefahren des Autofahrens im betrunkenen Zustand als geringer ein und waren eher bereit, alkoholisiert zu fahren. Außerdem konnte in diesen Studien die zusätzliche Gefahr der sogenannten akuten Toleranz in der Phase der abnehmenden BAK aufgezeigt werden. Bei abnehmender BAK werden die alkoholbedingten Einschränkungen als geringer empfunden als bei ansteigender BAK und damit steigt auch die Bereitschaft zur Kraftfahrzeugführung, obwohl sich die Fahrfähigkeiten an sich nicht verbessern (AMLUNG et al., 2014; SCHWEIZER & VOGEL-SPROTT, 2008; WEAVER & FILLMORE, 2012). Dies könnte sich vor allem bei intensiven Alkoholkonsumenten, die das Risiko von Restalkohol am Morgen regelmäßig unterschätzen, besonders negativ auswirken.

Auch die vorliegende Studie basiert zu großen Teilen auf der Selbsteinschätzung der Kraftfahrer und ist daher nicht davor gefeit, von Simulationstendenzen und Bagatellisierungen beeinflusst zu sein. Gerade aber in persönlichen Aspekten wie bspw. den Konsummustern müssen solche Verzerrungen in Kauf genommen und professionell bewertet werden. Mit einem großen Stichprobenumfang, dem Ausschluss von negativ Begutachteten aus bestimmten Berechnungen und dem Einbezug möglichst objektiver Daten aus rechtsmedizinischen und polizeilichen Akten wurden geeignete Anstrengungen unternommen, um die Genauigkeit der Studienergebnisse zu gewährleisten. Die Ergebnisse der beiden Studien gehen Hand in Hand, obwohl es sich um zwei unabhängige Stichproben handelt. Sie lassen sich zudem komplementär in die aktuelle Literatur einbinden.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die eher positiven Einstellungen gegenüber Alkohol und dem Fahren unter Alkoholeinfluss (HOWER & BRUYCKER, 2007), die verminderte Fähigkeit, eine gesetzeswidrige BAK realistisch einzuschätzen und die veränderte Wahrnehmungs- und Entscheidungsfähigkeit unter Alkoholeinfluss bei Kraftfahrern mit einer erhöhten Alkoholtoleranz auch nach einem Trunkenheitsdelikt im Straßenverkehr eine intensive Auseinandersetzung mit dem eigenen Fehlverhalten deutlich erschwert, so dass Rückfälle begünstigt werden. Mit HUTTER, BRAUN, BUKASA, PONOCNY-SELIGER, SCHERMANN und WENNINGER (2000) und im Einklang mit den Anforderungen an einen stabilen Veränderungsprozess in den Beurteilungskriterien (DGVP & DGVM, 2013) können weitere Risikofaktoren in der Population der Trunkenheitsfahrer identifiziert werden, die die

Trennungsbereitschaft im Hinblick auf Trinken und Fahren negativ beeinflussen und die Quote an negativen Prognosen in Studie 2 plausibel erklären. Zu diesen Risikofaktoren zählen unzureichendes Problemverständnis bezüglich der eigenen Trinkgewohnheiten, Informationsdefizite zu körperlichen und psychischen Auswirkungen des Alkoholkonsums, mangelndes Gefahrenbewusstsein, alkoholaffine Einstellungen, unzureichende Regelakzeptanz sowie Einflüsse aus der peer-group (alkoholaffines Umfeld).

Unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus Rückfallstudien, der Fachliteratur zu Unterscheidungsmerkmalen zwischen Trunkenheitstätern und Nicht-Tätern sowie der Ergebnisse von Studie 1 und 2 ergibt sich abschließend für die Risikogruppe der zwischen 1,1 und 1,59 %o intoxikierten Kraftfahrer folgendes Gesamtbild:

- Diese Risikogruppe unterliegt einer deutlich erhöhten Rückfallgefahr, die gemäß dem Lagebild einschlägiger Studien ab 1,0 %o deutlich ansteigt.
- Trunkenheitsfahrer und Nicht-Fahrer unterscheiden sich insbesondere in der Intensität der Konsummuster und der Alkoholtoleranz.
- Studie 1 kann für die o. g. Risikogruppe das Phänomen gesteigerter Alkoholtoleranz aufgrund nahezu völlig ausbleibender Beeinträchtigung eindrucksvoll bestätigen und zudem zeigen, dass dieses „Risiko-Cluster“ weit über 1,6 %o hinaus eine homogene Gruppe bildet.
- Studie 2 ergänzt diese Befundlage durch Konsummuster-Analysen, wobei sich die o. g. Risikogruppe hauptsächlich durch die Diagnose A3 (Alkoholgefährdung mit Toleranzsteigerung, unkontrollierten Trinkepisoden und ausgeprägtem Entlastungstrinken) beschreiben lässt. Das Konsumniveau liegt deutlich über den Kriterien eines sogenannten „kontrollierten Trinkens“ und des „risikoarmen Alkoholkonsums“.
- Verstärkt wird die Änderungsresistenz dieser Risikogruppe durch eine ganze Reihe weiterer kognitiver Risikofaktoren: Gefahrenverkennerung, mangelnde Sensitivität in der Einschätzung des Alkoholisierungsgrades und dadurch fehlerhafte Selbsteinschätzung der Fahrtüchtigkeit, erhöhte Risikobereitschaft, unzureichendes Problemverständnis bezüglich eigener Trinkgewohnheiten, Informationsdefizite, alkoholaffine Einstellungen, unzureichende Regelakzeptanz und Einflüsse aus der peer-group (alkoholaffines Umfeld). Dies erklärt zudem die negativen Prognosen aus den ausgewerteten medizinisch-psychologischen Begutachtungen.

Das Bündel an Risikofaktoren beeinflusst die Trennungsbereitschaft und das Trennungsvermögen negativ und widerlegt gleichzeitig die Hypothese, dass es sich bei Trunkenheitsfahrern unter 1,6 %o um Personen mit allein mangelnder Regelakzeptanz oder um Zufallsergebnisse im Sinne von Ausnahmerscheinungen handelt. Die Besorgnis einer fortgesetzten Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit lässt sich nicht entkräften. Das durch die Trunkenheitsfahrt verwirklichte mangelnde Trennungsvermögen wird bei dieser Gruppe zusätzlich durch eine unzureichende Trennungsbereitschaft verstärkt. Beide Konstrukte sind in ihrer Kombination als eindeutig rückfallbegünstigend einzustufen, sodass empfohlen wird, in jedem Einzelfall ab 1,1 %o den individuellen Nachweis zu verlangen, dass von dem jeweiligen Kraftfahrer zukünftig kein erhöhtes Risiko für die Verkehrssicherheit ausgeht. Diese Überprüfung kann nur durch eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung erfolgen.

Allerdings sei an dieser Stelle noch einmal betont, dass es nach derzeitiger Faktenlage keine wissenschaftliche Argumentationsbasis gibt, die eine MPU-Anordnung unterhalb von 1,1 %o begründen könnte. Es existieren kaum aussagekräftige Studien zur Rückfallge-



fahr ab 0,3 ‰. Auch in den von DeVOL und Kollegen (2016) ausgewerteten Legalbewährungsstudien konnten keine Hinweise gefunden werden, die auf eine durchgängig erhöhte Rückfallwahrscheinlichkeit unterhalb einer Promillegrenze von z. B. 1,0 ‰ schließen lassen. Auch wird man beim Ersttäter nur schwerlich bei einer Alkoholisierung von z. B. 0,6 ‰ von einem problematischen Konsumverhalten im klinischen Sinne reden können. Die strafrechtliche Feststellung der Nichteignung und das verwaltungsrechtliche Handeln können erst ab 1,1 ‰ parallelisiert werden. Dies würde sicherlich auch gesellschaftliche Akzeptanz finden, da immerhin ein Wert von 1,1 ‰ durchaus den oberen Grenzbereich des sozialen Trinkens markiert. Schließlich ist in vielen Studien belegt, dass die Beeinträchtigung der psychophysischen Leistungsfähigkeit erst ab 1,0 ‰ so stark ansteigt, dass das entsprechende Unfallrisiko exponentiell anwächst (Krüger, 1995) und dadurch die Bedeutsamkeit einer solchen Trunkenheitsfahrt für die Verkehrssicherheit belegt wird.

#### Literatur

- AG Bautzen (2005). Beschluss vom 25.08.2005 – 22 C 1402/04. Online verfügbar unter <https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=AG%20Bautzen&Datum=25.08.2005&Aktenzeichen=22%20C%201402%2F04>
- Amlung, M. T., Morris, D. H., & McCarthy, D. M. (2014). Effects of acute alcohol tolerance on perceptions of danger and willingness to drive after drinking. *Psychopharmacology*, 231(22), 4271-4279.
- Beirness, D. J. (1987). Selfestimates of blood alcohol concentration in drinking-driving context. *Drug and Alcohol Dependence*, 19(1), 79-90.
- Bernosky-Smith, K. A., Shannon, E. E., Roth, A. J., & Liguori, A. (2011). Alcohol effects on simulated driving in frequent and infrequent binge drinkers. *Human Psychopharmacology: Clinical and Experimental*, 26(3), 216-223.
- Bühringer, G., Augustin, R., Bergmann, E., Bloomfield, K., Funk, W., Junge, B., ... & Stander, V. (2000). *Alkoholkonsum und alkoholbezogene Störungen in Deutschland*. Baden-Baden: Nomos.
- Bühringer, G. & Rumpf, H.J. (2015). Therapieziel Alkoholmengenreduktion: Ein Beitrag zur Verbesserung der Behandlung von Personen mit Alkoholkonsumstörungen? *Sucht*, 61(1), 5-7.
- Bundesanstalt für Straßenwesen. (2016). *Begutachtung der Fahreignung 2015*. Abgerufen am 10.12.2016 unter [https://www.bast.de/DE/Presse/Downloads/2016-16-langfassung-pressemitteilung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bast.de/DE/Presse/Downloads/2016-16-langfassung-pressemitteilung.pdf?__blob=publicationFile&v=2)
- Burger, M., Brönstrup, A., & Pietrzik, K. (2004). Derivation of tolerable upper alcohol intake levels in Germany: a systematic review of risks and benefits of moderate alcohol consumption. *Preventive medicine*, 39(1), 111-127.
- BVerwG (1987). Beschluss vom 20.02.1987 – 7 C 87/84. Online verfügbar unter <https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=BVerwG&Datum=20.02.1987&Aktenzeichen=7%20C%2087.84>
- BVerfG (2002). Kammerbeschluss vom 10.06.2002 – 1 BvR 2062/96. Online verfügbar unter [https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2002/06/rk20020620\\_1bvr206296.html](https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2002/06/rk20020620_1bvr206296.html)
- Cauzard, J.-P. (2004). *European drivers and road risk. Part 1: Report on principle analyses. SARTE III*. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS).
- Davis, K. C., Hendershot, C. S., George, W. H., Norris, J., & Heiman, J. R. (2007). Alcohol's effects on sexual decision making: an integration of alcohol myopia and individual differences. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, 68(6), 843-851.
- Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie & Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (2013). *Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien*. Bonn: Kirschbaum.
- Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen e.V. (2016a). *Pressemitteilung – Jahrbuch Sucht 2016*. Abgerufen am 23.11.2016 unter [http://www.dhs.de/fileadmin/user\\_upload/pdf/news/PM\\_Daten\\_und\\_Fakten.pdf](http://www.dhs.de/fileadmin/user_upload/pdf/news/PM_Daten_und_Fakten.pdf)
- Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen e.V. (2016b). *Verbrauch je Einwohner an Bier, Wein, Schaumwein und Spirituosen (Liter Fertigarware)*. Abgerufen am 10.12.2016 unter <http://www.dhs.de/datenfakten/alkohol.html>
- DeVol, D. M., Schreiber, F., & Perlich, M.-C. (2016). Anordnung einer MPU – auch unter 1,6‰? Ein Beitrag zum 54. Verkehrsgerichtstag 2016. *Blutalkohol*, 53, 156-168.
- Dilling, H. (2006). *Internationale Klassifikation psychischer Störungen. ICD-10 Kapitel V (F): diagnostische Kriterien für Forschung und Praxis*. Bern: Huber.
- Dilling, H. (2011). *Internationale Klassifikation psychischer Störungen. ICD-10 Kapitel V (F): klinisch-diagnostische Leitlinien*. Bern: Huber.

- Dunaway, K., Will, K. E., Sabo, C. S., & Bryan, E. P. (2011). Alcoholimpaired driving. In B.E. Porter *Handbook of Traffic Psychology* (S. 231-248). San Diego: Academic Press.
- Focus. (2014). *Umfrage zu Alkohol am Steuer – Deutsche wollen Null-Promille-Grenze beim Autofahren*. Abgerufen am 06.10.2016 unter [http://www.focus.de/auto/news/umfrage-zu-alkohol-am-steuer-mehrheit-der-deutschen-befuerworten-null-promille-grenze\\_id\\_3738204.html](http://www.focus.de/auto/news/umfrage-zu-alkohol-am-steuer-mehrheit-der-deutschen-befuerworten-null-promille-grenze_id_3738204.html)
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1974). Attitudes toward objects as predictors of single and multiple behavioral criteria. *Psychological Review*, 81(1), 59-74.
- Fromme, K., Katz, E., & D'Amico, E. (1997). Effects of alcohol intoxication on the perceived consequences of risk taking. *Experimental and clinical psychopharmacology*, 5(1), 14-23.
- Gilg, T. (2005). Alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit – Beurteilung und Begutachtung in der forensischen Praxis, Teil 1. *Rechtsmedizin* 15(1), 39-50.
- Glitsch, E., Bornewasser, M., Philipp, K.-P., Dunkel, F., & Lignitz, E. (2001). Subjektive und objektive Alkoholmarker beim Screening eines riskanten Umgangs mit Alkohol – Ein alternativer Zugang zu Risikopopulationen im Rahmen der Prävention von Gesundheitsstörungen durch Alkohol. *Blutalkohol*, 38, 131-154.
- Houwer, J. & Bruycker, E. (2007). The identification-EAST as a valid measure of implicit attitudes toward alcohol-related stimuli. *Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry*, 38(2), 133-143.
- Hutter, M., Braun, E., Bukasa, B., Ponocny-Seliger, E., Schermann, W., & Wenninger, U. (2000). *TAAK. Testverfahren für alkoholauffällige Kraftfahrer. Testhandbuch, Kurzfassung*. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- IBM Corp. (2013). *IBM SPSS Statistics for Windows, Version 22.0*. Armonk, NY: IBM Corp.
- Kanfer, R. (1992). Work motivation: New directions in theory and research. In C. L. Cooper & I. T. Robertson, *International review of industrial and organizational psychology* (S. 1-54). Chichester: Wiley.
- Kirchner, T. R. & Sayette, M. A. (2003). Effects of alcohol on controlled and automatic memory processes. *Experimental and clinical psychopharmacology*, 11(2), 167-175.
- Kraftfahrt-Bundesamt (2015). *Verkehrsauffälligkeiten (VA) – Bestand im Fahreignungsregister*. Abgerufen am 06.10.2016 unter [http://www.kba.de/SharedDocs/Publicationen/DE/Statistik/Kraftfahrer/VA/2015/va1\\_2015\\_pdf.pdf;jsessionid=A1271779EF6C93BFD98CE1B6CF51848F.live11292?\\_\\_blob=publication-File&v=3](http://www.kba.de/SharedDocs/Publicationen/DE/Statistik/Kraftfahrer/VA/2015/va1_2015_pdf.pdf;jsessionid=A1271779EF6C93BFD98CE1B6CF51848F.live11292?__blob=publication-File&v=3)
- Kraus, L., Pabst, A., Gomes de Matos, E., & Piontek, D. (2014). *Kurzbericht Epidemiologischer Suchtsurvey 2012. Tabellenband: Prävalenz des Alkoholkonsums, episodischen Rauschtrinkens und alkoholbezogener Störungen nach Geschlecht und Alter im Jahr 2012*. München: Institut für Therapieforschung.
- Kraus, L., Piontek, D., Atzendorf, J., & Gomes de Matos, E. (2016). Zeitliche Entwicklungen im Substanzkonsum in der deutschen Allgemeinbevölkerung. *Sucht*, 62(05), S. 283-294.
- Krüger, H. P. (1995). *Das Unfallrisiko unter Alkoholeinfluss – Analyse, Konsequenzen, Maßnahmen*. Stuttgart: Fischer.
- LG Bautzen (1999). Beschluss vom 03.03.1999 – 4 O 864/98. Online verfügbar unter <https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=LG%20Bautzen&Datum=03.03.1999&Aktenzeichen=4%20O%20864/98>
- MacDonald, T. K., MacDonald, G., Zanna, M. P., & Fong, G. (2000). Alcohol, sexual arousal, and intentions to use condoms in young men: applying alcohol myopia theory to risky sexual behavior. *Health Psychology*, 19(3), 290-298.
- Marczinski, C. A., Abrams, B. D., Van Selst, M. & Fillmore, M. T. (2005). Alcohol-induced impairment of behavioral control: differential effects on engaging vs. disengaging responses. *Psychopharmacology*, 182(3), 452-459.
- Mitteldeutsche Zeitung (2011). *Promille-Grenze Meinungen bei VZ*. Abgerufen am 06.10.2016 unter <http://www.mz-web.de/promille-grenze-meinungen-bei-vz-7704752>
- Mocaiber, I., David, I. A., Oliveira, L. D., Pereira, M. G., Volchan, E., Figueira, I. ... & Machado-Pinheiro, W. (2011). Alcohol, emotion and attention: revisiting the Alcohol Myopia Theory. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 24(2), 403-410.
- Møller, M., Hausteijn, S., & Prato, C. G. (2015). Profiling drunk driving recidivists in Denmark. *Accident Analysis and Prevention*, 83, 125-131.
- Morris, D. H., Treloar, H. R., Niculate, M. E. & McCarthy, D. M. (2014). Perceived danger while intoxicated uniquely contributes to driving after drinking. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, 38(2), 521-528.
- Mullen, J., Ryan, S. R., Mathias, C. W., & Dougherty, D. M. (2015). Treatment needs of driving while intoxicated offenders: the need for a multimodal approach to treatment. *Traffic injury prevention*, 16(7), 637-644.
- Nickel, W.-R. & Schubert, W. (2012). *Best Practice Alkohol-Interlock – Erforschung alkoholsensitiver Wegfahrsperrren für alkoholauffällige Kraftfahrer*. Bonn: Kirschbaum.
- OVG Nordrhein-Westfalen (2015). Beschluss vom 29.07.2015 – 16 B 584/15. Online verfügbar unter <https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Text=16%20B%20584/15>
- Rößger, L., Schade, J., Schlag, B., & Gehlert, T. (2011). *Verkehrsregelakzeptanz und Enforcement. Forschungsbericht VV 06 des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Berlin: Unfallforschung der Versicherer*.



- Sass, H. (2003). *Diagnostisches und statistisches Manual psychischer Störungen. Textrevision – DSM-IV-TR*. Göttingen: Hogrefe.
- Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Alvarez, J., Bernhoft, I. M., de Gier, H. D. G., ... & Zlender, B. (2012). *Driving under the influence of drugs, alcohol and medicines in Europe – findings from the DRUID project*. Lissabon: European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction.
- Schweizer, T. A. & Vogel-Sprott, M. (2008). Alcoholimpaired speed and accuracy of cognitive functions: a review of acute tolerance and recovery of cognitive performance. *Experimental and clinical psychopharmacology*, 16(3), 240-250.
- Seitz, H. K., Bühringer, G., & Mann, K. (2008). Grenzwerte für den Konsum alkoholischer Getränke. *Jahrbuch Sucht*, 7, 205-209.
- Sloan, F. A., Eldred, L. M. & Xu, Y. (2014). The behavioral economics of drunk driving. *Journal of health economics*, 35, 64-81.
- Statistisches Bundesamt. (2015). *Verkehrsunfälle – Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr 2014*. Abgerufen am 06.10.2016 unter [https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleAlkohol5462404147004.pdf?3F\\_\\_blob%3DpublicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleAlkohol5462404147004.pdf?3F__blob%3DpublicationFile)
- Statistisches Bundesamt (2016). *Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2015, Begleitmaterial zur Pressekonferenz am 12. Juli 2016 in Berlin*.
- Steele, C. M. & Josephs, R. A. (1990). Alcohol myopia: Its prized and dangerous effects. *American Psychologist*, 45(8), 921-933.
- Stern (2014). *Deutsche fahren auf Null-Promille-Grenze ab*. Abgerufen am 06.10.2016 unter <http://www.stern.de/auto/sternumfrage-deutsche-fahren-auf-null-promille-grenze-ab-3720666.html>
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35(6), 949-964.
- Taylor, B., Irving, H. M., Kanteres, F., Room, R., Borges, G., Cherpitel, C., ... & Rehm, J. (2010). The more you drink, the harder you fall: a systematic review and metaanalysis of how acute alcohol consumption and injury or collision risk increase together. *Drug and Alcohol Dependence*, 110(1), 108-116.
- Verster, J. C. & Roth, T. (2012). Drivers can poorly predict their own driving impairment: a comparison between measurements of subjective and objective driving quality. *Psychopharmacology*, 219(3), 775-781.
- VGH Baden-Württemberg (2014). Beschluss vom 15.02.2014 – 10 S 1748/13. Online verfügbar unter <http://open-jur.de/u/672557.html>
- VGH München (2014). Beschluss vom 08.10.2014 – 11 CE 14.1776. Online verfügbar unter <http://www.gesetz-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-BECKRS-B-2014-N-57782?hl=true>
- Weafer, J. & Fillmore, M. T. (2012). Acute tolerance to alcohol impairment of behavioral and cognitive mechanisms related to driving: drinking and driving on the descending limb. *Psychopharmacology*, 220(4), 697-706.
- Welzel, U. (1976). Die Rückfallprognose bei Trunkenheitstätern. In Der Mensch im Verkehr e.V. (Hrsg.): *Faktor Mensch im Verkehr, Heft 25*. Darmstadt: Tetzlaff-Verlag.

## Zusammenfassung

**Hintergrund.** Trunkenheitsfahrer stellen im doppelten Sinn eine Hochrisikogruppe im Straßenverkehr dar: Zum einen ergibt sich durch den Alkoholeinfluss eine deutlich erhöhte Unfallgefahr, zum anderen spricht das fehlende Vermögen oder die fehlende Bereitschaft, zwischen dem Alkoholkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen, für ein erhöhtes Rückfallrisiko. Verschiedene Studien zur Legalbewährung von Trunkenheitstätern konnten zeigen, dass das Risiko, wieder auffällig zu werden, unter anderem von sozio-demografischen Daten, den Trinkgewohnheiten und den vorangegangenen Delikten abhängt.

**Methoden.** In Studie 1 wurde mithilfe von rechtsmedizinischen Befunden und Daten aus Polizeiberichten eine Clusteranalyse durchgeführt, die auf den alkoholbedingten Beeinträchtigungen zum Tatzeitpunkt basierte. Die darauf aufbauende Studie 2 beinhaltete zudem medizinische und psychologische Befunde aus Fahreignungsgutachten mehrerer Begutachtungsstellen und sollte Unterschiede zwischen den Gruppen unterschiedlicher Blutalkoholkonzentrationen (BAK; 1,1 bis 1,59 ‰; 1,6 bis 2,1 ‰; über 2,1 ‰) aufzeigen. In beiden Studien wurden deskriptive Untersuchungen, explorative t- und  $\chi^2$ -Tests sowie Feinanalysen genutzt, um die relevanten Ergebnisse möglichst umfassend darzustellen.

**Ergebnisse.** Die Clusteranalyse im Zuge der Studie 1 ergab zwei homogene Cluster hinsichtlich der Beeinträchtigungen, z. B. in Sprache, Gang und Orientierung. Obwohl in Cluster 1 durchweg keine erheblichen Einflüsse auf die psychofunktionalen Fähigkeiten der Trunkenheitstäter sichtbar waren, lagen die BAK-Werte zwischen 1,1 und 2,96 ‰, wobei sich die meisten Fälle um 1,6 ‰ gruppierten (mit den Grenzen 1,1 bis 2,1 ‰). Allerdings ist bei dieser Gruppe durchaus von einer gesteigerten Alkoholtoleranz auszugehen. In Studie 2 zeigten sich Unterschiede zwischen den o. g. BAK-Gruppen bezogen auf die Prognose und die Diagnose im Rahmen der MPU und auf die maximale Alkoholmenge. Bei den Variablen zu Ausfallerscheinungen sowie zum Kon-

summuster ließen sich keine Unterschiede feststellen. Ferner gaben beide BAK-Gruppen ähnliche Trinkmotive (v. a. Bewältigung von Belastungen) und typische Trinksituationen (v. a. geselliges Trinken und Trinken allein zu Hause) an.

**Schlussfolgerungen.** Die erhöhte Alkoholtoleranz sowie überdurchschnittliche Konsummengen der untersuchten Probanden sind als prognostisch ungünstig zu werten, außerdem liegt dadurch ein erhöhtes Rückfallrisiko vor. Bei den Trunkenheitstaten unter 1,6 ‰ kann es sich aufgrund der vorliegenden Ergebnisse nicht nur um Ausnahmeseinungen oder Zufallsereignisse handeln, weshalb die Empfehlung zur individuellen Untersuchung des Trennungsvermögens von Trinken und Fahren ab einem BAK-Wert von 1,1 ‰ im Rahmen einer MPU ausgesprochen werden muss.

#### Schlüsselwörter

Trunkenheitsfahrer – BAK-Wert – Rückfallwahrscheinlichkeit – Medizinisch-Psychologische Untersuchung – Fahreignung

#### Summary

**Background.** Alcoholimpaired driving is a high-risk behavior in two ways: First, alcohol consumption leads to an increased risk for traffic accidents. Secondly, the disability or the unwillingness to separate drinking alcohol from driving a motorvehicle results in a higher risk for recidivism. As different studies revealed, repeated driving under the influence of alcohol is associated with socio-demographic aspects, alcohol consumption behaviors and other offences the driver committed in the past.

**Methods.** In study 1, a cluster analysis was computed using data from forensic medicine and police reports and was based on the alcoholrelated impairments the drivers showed while or shortly after the police control. Study 2 additionally included medical and psychological findings from driving assessment reports and was carried out to reveal differences between groups of different blood alcohol concentrations (BAC; 1.1 to 1.59 ‰, 1.6 to 2.1 ‰, over 2.1 ‰). In both studies, descriptive examinations, explorative t and  $\chi^2$  tests as well as detailed analysis were used to provide the most comprehensive picture of the relevant results.

**Results.** Study 1 showed two homogeneous clusters using variables of registered impairments, e. g. in the way and ability of speaking, walking and orientation. Although there was no evidence for severe or strong influences on psycho-functional abilities in Cluster 1, the BAC level ranged between 1.1 and 2.96 ‰, while for the most part of all cases examined the range of BAC level was found between 1.1 and 2.1 ‰. This indicates an increased alcohol tolerance. Study 2 revealed differences between the BAC groups related to the prognosis and the diagnosis within the medical-psychological assessment (MPA) and to the maximum amount of consumed alcohol. No differences were found regarding characteristic symptoms that indicate alcohol abuse as well as remaining consumption pattern variables. In addition, both BAC groups declared similar drinking motifs (mainly coping with stress) and typical drinking situations (mainly social drinking and drinking alone at home).

**Conclusion.** Study 1 and 2 showed evidence for an increased alcohol tolerance as well as above-average consumption levels of the examined subjects which must be estimated as prognostic unfavorable. Thus, there is also an increased risk of recidivism. Due to the results regarding drivers with a BAC level less than 1.6 ‰, their behavior can not only be exceptional or random. Therefore the authors recommend an individual assessment of the ability to separate drinking and driving in cases of a BAC level beyond 1.1 ‰ via a MPA.

#### Keywords

Drunk driving – BAC level – relapse rate – Medical-Psychological Assessment – Fitness-to-drive

#### Hinweise der Autoren

Die gewaltige Entwicklung, die der Straßenverkehr in den letzten Jahrzehnten genommen hat, erfordert größte Anstrengungen, um allen Bürgern eine sichere Verkehrsteilnahme zu gewährleisten. Überhöhte Geschwindigkeit, Vorfahrtsverletzungen, Fahren ohne Fahrerlaubnis und Fahren unter dem Einfluss von Alkohol sind besonders häufige Regelverstöße, die im Fahreignungsregister (FAER) dokumentiert sind. Die erfolgreiche Umsetzung staatlicher Schutzpflichten gelingt nur, wenn denen, die daran mitwirken, das nötige Rüstzeug an die Hand gegeben wird, um Risikoträger zutreffend zu identifizieren und sie bei begründeten Anlässen einer Fahreignungsüberprüfung zuzuführen. Vor diesem Hintergrund wird seit längerer Zeit die Diskussion geführt, ob die gegenwärtige Festlegung der Indikation einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) ab 1,6 ‰ noch dem aktu-

ellen Stand der Wissenschaft entspricht. Diese Arbeit verfolgt das Ziel, eine evidenzbasierte Entscheidungshilfe zu dieser Frage zu leisten. Initiiert wurde das Projekt „ARIS 1,1“ beim 33. Erfahrungsaustausch der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) am 03.12.2015. Im Zusammenhang mit der MPU-Statistik erkundigte sich Herr INGO BUCHARDT vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach den Auswirkungen des Urteils des Verwaltungsgerichtshofs (VGH) Mannheim, wonach eine MPU ab 1,1 ‰ angeordnet werden könne, und ob bei den Trägern Statistiken zu dieser Fallgruppe geführt würden. Er regte an, dass sich die Träger unter Vorlage einschlägiger statistischer Daten an der Diskussion einer möglichen Absenkung der Indikation einer MPU beteiligen sollten. Diesen „Forschungsauftrag“ nahmen die Träger TÜV Süd, TÜV Hessen, AVUS, IAS und DEKRA gern auf, wobei sich die Autoren herzlich für die Bereitstellung der Daten sowie für die Arbeitszeit der jeweils für die Datenerfassung eingesetzten Gutachter bedanken. Für die Unterstützung der Datenerhebung in Studie 1 (Auswertung rechtsmedizinischer Befunde und Polizeiberichte) gebührt der Sachgebietsleiterin Fahrerlaubniswesen beim Landratsamt Zittau, Frau UTE AUGUSTIN, besonderer Dank. Unter ihrer Anleitung stellte ein Praktikant der Fachhochschule der Polizei in Rothenburg/OL, Herr SEBASTIAN GRIESSIG, die Falldaten zusammen. Während der Berichtslegung wurden die Ergebnisse der vorliegenden Arbeit in mehreren Gremien (BASt, Juristischer Beirat des DVR, ADAC) vorgestellt, wobei sich die Autoren dieser Studie bei den Diskutanten für wertvolle Anregungen und Beiträge bedanken. Auch für die Rückmeldungen zum Berichtsentwurf danken die Autoren Frau Dr. SIMONE KLIPP von der BASt. Für die fachliche Beratung im Zusammenhang mit dem Studiendesign und statistischer Auswertung danken die Autoren Herrn Prof. Egon Stephan.

#### Anschrift für die Verfasser

Dr. Thomas Wagner  
DEKRA e.V. Dresden  
Fachbereich amtlich anerkannte BfF  
Köhlerstraße 18  
01239 Dresden  
Email: thomas.wagner@dekra.com

## Alles Wichtige zur Verkehrsmedizin – Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion



- Das Lehrbuch der Verkehrsmedizin: umfassend, praxisnah und verständlich
- Alles über Fahreignung und Fahrsicherheit unter Berücksichtigung der Situation in Österreich und in der Schweiz
- Einschränkung der Fahreignung und Fahrsicherheit durch den Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten
- Plausible Rekonstruktion des Unfallgeschehens mit Differenzierung nach Fahrzeug- und Unfallart
- Ein Muss für die verkehrspsychologische Begutachtung

Alle mit der Begutachtung der Fahreignung und Fahrsicherheit befassten Berufsgruppen finden in der Monographie die relevanten Informationen zum Einfluss von Krankheiten und anderen Determinanten auf das Fahrvermögen.

**> Sichern Sie sich jetzt das aktuellste Fachwissen!**

2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012,  
835 Seiten, 157 teils farbige Abbildungen, 128 Tabellen,  
ISBN 978-3-7691-1285-6, gebunden € 149,-

Irrtümer und Preisänderungen vorbehalten. Preise zzgl. Versandkosten  
€ 4,50. Deutscher Ärzteverlag GmbH – Sitz Köln – HRB 106 Amtsgericht Köln.  
Geschäftsführung: Norbert A. Froitzheim, Jürgen Führer

## Direkt bestellen: [www.aerzteverlag.de/buecher](http://www.aerzteverlag.de/buecher)

> Versandkostenfreie Lieferung innerhalb Deutschlands bei Online-Bestellung  
E-Mail: [bestellung@aerzteverlag.de](mailto:bestellung@aerzteverlag.de) | Telefon: 02234 7011-314



Ausfüllen und an Ihre Buchhandlung oder den Deutschen Ärzteverlag senden. Fax und fertig: 02234 7011-476 oder per Post: Postfach 400244, 50832 Köln

**Ja,**

hiermit bestelle ich mit 14-tägigem Widerrufsrecht  
Ex. Madea, Verkehrsmedizin, € 149,-  
ISBN 978-3-7691-1285-6

Herr  Frau

Name, Vorname  Klinik/Praxis/Firma  Fachgebiet

Straße, Nr.  PLZ, Ort

E-Mail-Adresse   (Die Deutsche Ärzteverlag GmbH darf mich per E-Mail zu Werbezwecken über verschiedene Angebote informieren) Datum, Unterschrift

---

---

# Literatur

---

---

MARIA FOCKEN

## Wolfgang von Renteln-Kruse, Ulrike Dapp, Lilli Neumann, Jennifer Anders, Franz Pröfener, Paul Brieler, Klaus Püschel: Mobilität und Verkehrssicherheit im Alter

**Verlag de Gruyter, Berlin/Boston, 2017, 154 Seiten, € 34,95, ISBN 987-3-11-037726-2**

Das Thema „Senioren im Straßenverkehr“ wird immer wieder und häufig auch sehr kontrovers diskutiert. Besonders dann, wenn sich ein spektakulärer Unfall ereignet, der von einem „lebensälteren“ Fahrzeugführer verursacht wurde, gerät dieses Thema auch in den Fokus der Medien. „78-Jährige rammt beim Einparken acht Autos“, „Rentner (84) fährt Amok in Blankenese“ oder gar „Vorsicht – Greisverkehr!“ lauten dann die entsprechenden Schlagzeilen. Dabei richtet sich die Aufmerksamkeit hauptsächlich auf Senioren als Fahrzeugführer und selten auf Senioren als sonstige Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer etc.).

Das vorliegende Buch befasst sich mit dem Thema „Mobilität im Alter“ aus verschiedenen Blickwinkeln und ist Teil einer Buchreihe mit dem Titel „Praxiswissen Gerontologie und Geriatrie kompakt“.

Der Band soll Informationen zur Mobilität und zur Verkehrssicherheit im Alter vermitteln und richtet sich an alle Berufsgruppen in gesundheitsrelevanten Versorgungsbereichen für ältere und alte Menschen (Pflegerkräfte, Physiotherapeuten, Ergotherapeuten, Logopäden, Psychologen, Ärzte etc.). Die Herausgeber erheben dabei keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sehen das Werk vielmehr als Beitrag zur Beratungs- und Handlungsgrundlage, sowie zur Förderung des Diskurses, der neben Sicherheitsaspekten auch den lebenswichtigen Nutzen von Mobilität berücksichtigen soll.

Das Werk ist im Wesentlichen in drei Teile aufgeteilt.

Im Teil I werden unter dem Titel „Grundlagen der Mobilität im Alter“ neben der demografischen Entwicklung auch verschiedene Faktoren, die Einfluss auf die Mobilität der älteren Bevölkerung haben, wie z. B. raumstrukturelle oder gesundheitsbezogene Faktoren, dargestellt. Ein weiterer Abschnitt befasst sich mit den Straßenverkehrsunfällen älterer Personen und deren Ursachen. Die Ausführungen werden durch Statistiken und Grafiken belegt und ergänzt.

In den Vorbemerkungen zu Kapitel 3 (Einflüsse auf die Mobilität im Alter) wird auf die Hamburger Langzeitstudie zum Älterwerden hingewiesen ([www.geriatrie-forschung/LUCAS.de](http://www.geriatrie-forschung/LUCAS.de)), die seit dem Jahr 2000 den Alterungsprozess einer repräsentativen Gruppe älterer Hamburger Bürgerinnen und Bürger begleitet. Es folgen Erläuterungen zum Begriff der Mobilität und ergänzende Ausführungen zu Einflüssen auf die Mobilität (z. B. Lebensstil, Traumata etc.), die mit einzelnen Fallbeispielen belegt werden. Ergebnisse der bereits oben erwähnten Longitudinalen Urbanen Kohorten-Alters-Stu-

die (LUCAS) werden im Kapitel 4 unter dem Titel „Mobilität und funktionale Kompetenz im Alter“ dargestellt. Ein Unterabschnitt ist dabei der Sturzgefahr und des daraus resultierenden Einflusses auf die Mobilität gewidmet. Abschließend erfolgt der Hinweis auf Netzwerkstrukturen in Hamburg, die Konzepte für eine interdisziplinäre, sektorenübergreifende Versorgung älterer Menschen entwickeln und dabei auf die Ergebnisse der LUCAS-Forschung zurückgreifen.

Im Kapitel 5 werden Aspekte der Mobilität weitgehend selbstständig lebender älterer Großstadtbewohnerinnen und -bewohner mit Gebrechlichkeit (Frailty) beschrieben. Basierend auf den Feststellungen der LUCAS-Studie werden Einschränkungen in der Lebensführung aufgrund von Gebrechlichkeit, teils nach Geschlechtern getrennt, dargestellt. Als Folge der Gebrechlichkeit erfolge ein Rückzug in das eigene Zuhause. Diese Personen lebten zu Hause häufig allein, aber nicht zwangsläufig einsam, was als „Intimität auf Distanz“ bezeichnet wird. Abschließend wird auf die Einschränkungen einer sicheren Teilnahme am Straßenverkehr hingewiesen, die aus den motorischen Einschränkungen und dem häufig ausgeprägtem Medikamentenkonsum resultieren. Besonders betont wird in diesem Zusammenhang darauf, dass das Auto im Einzelfall ein wichtiges Hilfsmittel der Fortbewegung sein kann. Dabei unterstellt der Autor den Personen mit Gebrechlichkeit eine „nüchterne, vernunftorientierte Nutzung“.

In Ergänzung zu Kapitel 4 werden im Kapitel 6 anschaulich zahlreiche gesundheitliche und verkehrsbezogene Aspekte der im Rahmen der LUCAS-Studie erhobenen Daten vorgestellt und miteinander in Beziehung gesetzt. Dabei wird die Notwendigkeit unterstrichen, die demografischen Veränderungen in Infrastrukturprogrammen und städtebaulichen Planungen zu berücksichtigen. Als Beispiele werden u. a. Aufbau ambulanter geriatrischer Kompetenzzentren mit geriatrischen Institutsambulanzen, die Stärkung und Flexibilisierung der ÖPNV, stadtverträgliche Gestaltung von Verkehrs- und Lebensräumen genannt.

Zu Beginn von Teil II wird in Kapitel 7 die Problematik der Fahrtauglichkeit im Alter dargestellt. Dabei wird in diesem Abschnitt mehrfach auf die Rolle der Ärzte, insbesondere auf deren Aufklärungspflichten und Kontrollaufgaben, hingewiesen (s. S. 99, 100, 108, 115). Bei den fahreignungsrelevanten Aspekten werden zahlreiche Beispiele dargestellt, die Einfluss auf die Fahreignung und, tagesformabhängig, auf die Fahrtüchtigkeit haben können. Es erfolgt der Hinweis auf die von der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) veröffentlichten Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, sowie Ausführungen zu Unfalltypen und Verkehrsunfall-Analysen im Zusammenhang mit medizinisch bzw. krankheitsbedingten Verkehrsunfällen und Aspekte zur Aufklärung von scheinbar „unerklärlichen Verkehrsunfällen“. Abschließend werden verwaltungsrechtliche, sowie straf- und zivilrechtliche Aspekte erläutert.

Kapitel 8 befasst sich mit der Fahrtauglichkeit von Menschen mit kognitiven Einschränkungen. Zunächst wird erläutert, was unter „kognitiven Einschränkungen“ zu verstehen ist und wodurch diese entstehen. Abschließend wird auf die daraus resultierende bedingte (Fahr-)Eignung, die ggf. durch geeignete Auflagen und Beschränkungen kompensiert werden kann, hingewiesen.

In Kapitel 9 erfolgt ein Ausblick auf andere europäische Länder mit einer umfassenden Darstellung der jeweiligen länderspezifischen Regelungen. Dabei werden auch Ergebnisse einer Umfrage unter 78 Mitgliedern der Europäischen Akademie für Altersmedizin (European Academy for Medicine of Ageing, EAMA) vorgestellt. Im abschließenden Teil III des Werks erfolgt eine Bewertung von Mobilität und Fahr-

tauglichkeit im Alter unter Berücksichtigung der Ausführungen aus den vorangegangenen Kapiteln.

Übereinstimmend in allen Kapiteln wird festgestellt, dass Autofahren als Teil alltagsrelevanter Mobilität eine Möglichkeit zu aktiver Teilhabe eröffnet. Es sollte deshalb unter Berücksichtigung der eigenen Sicherheit und der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer möglichst lange erhalten bleiben.

Den Kapiteln vorangestellt sind, neben dem Autorenverzeichnis und dem Vorwort der Herausgeber, Verzeichnisse der Formelzeichen und Indizes sowie der Abkürzungen und Symbole. Daran schließt sich eine sehr umfangreiche Inhaltsübersicht an, wodurch die gezielte Suche nach themenspezifischen Abhandlungen erleichtert wird.

Die Ausführungen in den jeweiligen Kapiteln sind verständlich und mit zahlreichen, teils farbigen Darstellungen ergänzt. Da es das Werk mehrerer Autoren ist, lassen sich Themenüberschneidungen nicht ganz vermeiden.

Am Ende der einzelnen Kapitel finden sich umfangreiche Literaturhinweise, am Ende des Buches ein umfassendes Register, welches aufgrund der genannten detaillierten Inhaltsübersicht kaum benötigt werden dürfte.

Als Fazit lässt sich abschließend feststellen, dass die, mit wissenschaftlichem Sachverstand, aber gleichwohl einer – dem Thema angemessenen – Sensibilität aus verschiedenen Blickwinkeln dargestellten Aspekte der „Altersmobilität“ einer hohen fachlichen Qualität entsprechen. Das Buch dürfte außer für die genannte Zielgruppe der in diesem Bereich tätigen Personen auch für jeden Laien, der Informationsbedarf hat, gut lesbar und von großem Nutzen sein.

**Anschrift der Verfasserin**

Maria Focken  
Amtsanwältin  
Kaiser-Wilhelm-Str. 100  
20355 Hamburg  
Email: Maria.Focken@t-online.de

*Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«*

(1961–2016, Vol. 1–53), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.  
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

**Einbanddecken Vol. 53/2016**

und ebenso Vol. 1–52 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

---

## 55. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2017 in Goslar

### **Bericht über die Eröffnungsveranstaltung und die Arbeitskreise**

Wie in den Vorjahren fanden sich auch diesmal wieder rund 2.000 Teilnehmer zur Tagung im Harz ein.

Die *Eröffnungsansprache* wurde traditionell von KAY NEHM, Generalbundesanwalt a. D. und Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages (VGT), gehalten. Darin nahm er u. a. zu dem vom Bundeskabinett am 21.12.2016 gebilligten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Strafgesetzbuches, des Jugendgerichtsgesetzes, der Strafprozessordnung und weiterer Gesetze kritisch Stellung. In Bezug auf die im Gesetzesentwurf vorgesehene Öffnung des Fahrverbotes i. S. d. § 44 StGB für alle Straftaten stellte NEHM die Frage in den Raum, was die Koalitionäre zur Wiederbelebung veranlasst habe, nachdem sich der Vorschlag in der Vergangenheit trotz mehrfacher Anläufe nicht durchzusetzen vermochte? „Wen und welche Defizite haben Koalitionäre und Justizminister im Blick? Den Unterhaltsschuldner, der sich seinen finanziellen Verpflichtungen gegenüber Frau und Kind entzieht? Soll ihm nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit anstelle der Verwertung seines Fahrzeuges zunächst das Fahren verboten werden? Oder handelt es sich um einen „lex Quandt“, um diejenigen auf den Fuß-Pfad des Rechts zu führen, die mit einer Geldstrafe von 360 Tagessätzen zu 30.000 Euro = 10.800.000 Euro, im Falle einer Gesamtstrafe von 720 Tagessätzen = 21.600.000 Euro, nicht zu beeindrucken sind? Hat die deutsche Politik wirklich keine anderen Sorgen? Zugegeben, manches Kontra-Argument erweist sich als schwach. Zugegeben, unsere Sanktionspraxis offenbart Defizite. Aber bevor sich der Gesetzgeber anschickt, deren Mängel mit zweifelhaften Mitteln zu kurieren, sollten wir zunächst die Ursachen in den Blick nehmen. Dass es Gesetzesentwürfe heutzutage leichter zur Kabarett- als zur Kabinettsreife zu bringen scheinen, ist bedauerlich genug. Dass sich eine ohnehin überlastete Justiz nun auch noch mit der Aufklärung individueller Straftoleranzen herumschlagen soll, müsste dem Gesetzgeber nicht weniger Sorge bereiten, als die geschlechtsneutrale Benennung von Radlern, Fußgängern und Fahrzeugführern.“

Den im benannten Gesetzesentwurf ebenfalls vorgesehenen Wegfall des Richtervorbehaltes i. S. d. § 81a Abs. 2 StPO in Fällen, in denen bestimmte Tatsachen den Verdacht einer Straftat nach § 315a I Nr. 1, 315c I Nr. 1 a oder § 316 StGB begründen, begrüßte NEHM ausdrücklich: „Die gebotene richterliche Kontrolle wird – und dies zweifellos wirklicher als im defizitären nächtlichen Bereitschaftsdienst – im Wege nachträglichen Rechtsschutzes und im Erkenntnisverfahren gewährleistet. Nachdem der Referentenentwurf bar jeglichen reformerischen Ansatzes den Richter- in einen Staatsanwaltsvorbehalt verwandeln wollte, haben sich also doch die unabwiesbaren naturwissenschaftlichen und juristischen Argumente durchgesetzt. Hoffen wir, dass im weiteren Verfahren nicht diejenigen Gehör finden, die der Reduktion des Richtervorbehaltes wider besseres Wissen mit verfassungsrechtlichen Bedenken im Hinblick auf die Gewährung effektiven Rechtsschutzes



entgegengetreten. Verfassungswidrig ist, was das Bundesverfassungsgericht für verfassungswidrig erklärt. Karlsruhe hat jedoch mehrfach klargestellt, dass das Grundgesetz eine vorherige richterliche Entscheidung für einen derartigen Eingriff nicht erfordert und das der einfachgesetzliche Richtervorbehalt nicht zum rechtsstaatlichen Mindeststandard zählt.“

Dr. OLIVER JUNK, Oberbürgermeister von Goslar, thematisierte in seiner *Begrüßungssprache* die Entwicklung der Stadt und verwies mit Stolz darauf, dass Goslar zum ersten Mal seit 22 Jahren wieder einen Einwohnerzuwachs zu verzeichnen habe. Ursache dafür sei ein Mix aus drei Komponenten: 1. Geburten, 2. Flüchtlinge und 3. Zuzug von Stammbevölkerung. Außerdem kündigte er an, dass Goslar einen ICE-Anschluss bekommen werde, was mit Sicherheit auch für die Tagungsgäste des VGT von Bedeutung sein dürfte.

Den *Plenarvortrag* mit dem Titel „*Europa auf dem Wege in die digitale Zukunft*“ hielt in diesem Jahr GÜNTHER H. OETTINGER, Kommissar für Digitale Wirtschaft und Gesellschaft, Europäische Kommission, Brüssel.

Anschließend tagten die acht Arbeitskreise (AK). Der *AK I* unter Leitung von WERNER KAESSMANN, Rechtsanwalt und Notar, Dortmund, beschäftigte sich mit dem Thema „*Fahrverbot als Nebenstrafe bei allgemeiner Kriminalität?*“. Gegenstand der Diskussion bildete der erneute Vorstoß der Bundesregierung, den Katalog der strafrechtlichen Sanktionen um die Möglichkeit der Verhängung eines bis auf sechs Monate erweiterten Fahrverbotes bei allen Straftaten (also auch bei solchen, die keinen engen Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder den Pflichten im Straßenverkehr aufweisen) zu erweitern. Die Referate wurden gehalten von Prof. Dr. TORSTEN VERREL, Geschäftsführender Direktor des Kriminologischen Seminars, Universität Bonn, RÜDIGER WEIDHAAS, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Strafrecht, Bad Dürkheim, und Prof. Dr. JAN ZOPFS, Lehrstuhl für Strafrecht und Strafprozessrecht, Johannes Gutenberg-Universität Mainz.

VERREL betonte, dass seit dem Mittelalter im Strafrecht auf sog. spiegelnde Strafen verzichtet werde und bei der Geld- und Freiheitsstrafe auch nicht verlangt würde, dass ihr jeweiliges Strafübel in einer besonderen Beziehung zur Art der Straftat stehen muss. Ebenso wenig haltbar sei deshalb nach seiner Ansicht die Kritik, das Fahrverbot lasse sich mangels eines Umrechnungsschlüssels nicht in das Sanktionensystem integrieren und es sei auch nicht kontrollierbar. Dass ein Fahrverbot nur Fahrerlaubnisinhaber und die unter Umständen nur ungleich treffen würde, sei zwar richtig. Das solle jedoch kein Grund sein, auf Fahrverbote als im Einzelfall bessere Sanktion gegenüber dieser keineswegs kleinen Bevölkerungsgruppe von vornherein zu verzichten, und selbstredend könne und müsse eine unterschiedliche Strafempfindlichkeit bei der Sanktionsauswahl und -bemessung berücksichtigt werden.

WEIDHAAS hingegen lehnte den Referentenentwurf kategorisch ab. Seiner Meinung nach unterstelle der Entwurf dem strafrechtlichen Sanktionssystem im Bereich der Geldstrafe ein Systemversagen und verkenne dabei, dass nicht das vorhandene Geldstrafensystem wirkungslos sei, sondern seine suboptimale Anwendung. Die Einführung eines zusätzlichen Fahrverbots würde lediglich zu einer Erhöhung des Sanktionsniveaus und zudem zu Ungerechtigkeiten innerhalb der Tätergruppen mit und ohne Fahrerlaubnis führen. Sei der Täter im Besitz einer Fahrerlaubnis, die er nicht benötige, würde er ungerechtfertigt privilegiert. Der Nicht-Fahrerlaubnisinhaber müsse ins Gefängnis, während der Fahrerlaubnisinhaber Bewährung bekäme und nur das Fahrverbot absitze.

ZOPFS lehnte ein Fahrverbot ohne Straßenverkehrsbezug ebenfalls ab und nannte dafür drei Gründe: Als Nebenstrafe sei es ungeeignet, als Hauptstrafe ungerecht und als jugend-

strafrechtliches Zuchtmittel unverhältnismäßig. Genauer führte er dazu aus, dass ein Fahrverbot als Nebenstrafe zum Zweck habe, die ineffektive Hauptstrafe zu ergänzen, diesen aber gar nicht erreichen könne, da die Mängel der Hauptstrafe bestehen blieben, auch wenn der Täter neben ihr noch ein Fahrverbot erhalte. Ein Fahrverbot als dritte Hauptstrafe führe zudem zu nicht behebbaren Ungleichheiten und verstieße gegen den Grundsatz der Strafgleichheit: Eine Straftat, die jeder begehen könne, müsse auch mit einer Strafe geahndet werden, die grundsätzlich jeder erhalten könne. Auch würde der Fahrerlaubnisinhaber zusätzlich dann kriminalisiert, wenn er sich nicht an das Fahrverbot halte (Strafbarkeit aus § 21 StVG). Überdies müsse ein Fahrverbot im Jugendstrafrecht erzieherisch wirken können. Dazu seien seine Akzeptanz als gerechte Maßnahme und seine Folgewirkungen sehr sorgfältig abzuwägen. Dem würde jedoch die Anordnung eines Fahrverbots ohne Verkehrsbezug nicht gerecht.

Abschließend kam der *AK I* zu folgender Empfehlung:

*Der Arbeitskreis lehnt mit einer weit überwiegenden Mehrheit den Gesetzentwurf ab.*

*– Er sieht für eine solche Nebenstrafe kein praktisches Bedürfnis.*

*– Soweit der Vorschlag damit begründet wird, anderenfalls zu vollstreckende Freiheitsstrafen abzuwenden, würde dies zu einer sachlich nicht zu rechtfertigenden Privilegierung der Fahrerlaubnisinhaber führen.*

*– Statt eines Fahrverbots sollte auch bei Vermögenden das Potential der Geldstrafe durch eine gründliche Ermittlung der Vermögensverhältnisse ausgeschöpft werden.*

*– Der Arbeitskreis sieht mehrheitlich kein Bedürfnis für eine weitere Ausdifferenzierung des Sanktionensystems im Bereich der leichten und mittleren Kriminalität.*

Thema des *AK II*, geleitet von Prof. Dr. ANDREAS RANSIEK, LL.M., Fakultät für Rechtswissenschaft, Universität Bielefeld, war die „Unfallursache Smartphone“. Von den Referenten vorgestellt wurden die ersten groß angelegten Beobachtungsstudien zur Ablenkung der Autofahrer in Deutschland. Sie belegen eine beunruhigende Häufigkeit insbesondere bei der Bedienung des Smartphones (Nutzung von Apps, Chats, WhatsApp) und zeigen, dass die aktuellen Vorschriften im Hinblick auf die rasante Entwicklung der Technik der modernen mobilen Kommunikationsmittel nicht mehr in die heutige Zeit passen. Der *AK II* kam in seiner Empfehlung zu der Auffassung, dass eine gesellschaftliche Ächtung der Nutzung von elektronischen Geräten während des Fahrens erreicht werden müsse. Dazu sei eine Kombination von psychologischen, edukativen, technischen und rechtlichen Maßnahmen notwendig. Hinsichtlich der Tatfolgen müsste der wiederholt innerhalb eines Jahres auffällig gewordene Täter mit einem Regelfahrverbot und/oder einer Teilnahme an einem Verkehrsunterricht nach § 48 StVO belegt werden. Hierneben sei der Verstoß gegen § 23 Abs. 1a StVO im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe als schwerwiegender Verstoß („A-Verstoß“) zu werten. Außerdem erging die Empfehlung an den Gesetzgeber, sich dem Problem der Ablenkung von Fußgängern durch elektronische Geräte zu widmen.

Zu „Senioren im Straßenverkehr“ tagte der *AK III* unter Leitung von Dr. PETER DAUER, LL.M., Leitender Regierungsdirektor a. D., Hamburg. Es referierten SIEGFRIED BROCKMANN, Leiter Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), Berlin, Prof. Dr. WOLFGANG FASTENMEIER, Professur für Psychologie des Verkehrswesens, Psychologische Hochschule Berlin (PHB), MARIA FOCKEN, Amtsanwältin, Staatsanwaltschaft Hamburg, und THOMAS HOFSTÄTTER, Regierungsamtsrat, Regierung von Oberbayern, München.

BROCKMANN stellte in seinem Referat klar, dass die tatsächlichen Unfallzahlen von Senioren derzeit noch keinen Grund zu gesetzgeberischen Maßnahmen geben. Dennoch zeigten die relativen Zahlen schon heute, dass mit veränderter Demographie und der zunehmenden Zahl auch weiblicher Führerscheinbesitzer die Zahl hochbetagter Fahrzeugführer in den nächsten Jahren deutlich anwachsen werde. Deshalb regte er an, die Zeit, bis aus dem relativen auch ein tatsächliches Problem geworden sei, für die Entwicklung wissenschaftlich fundierter Antworten und für die notwendige gesellschaftspolitische Diskussion zu nutzen. Dabei solle man sich besonders auf die Altersgruppe jenseits des 75. Lebensjahres konzentrieren. Aus seiner Sicht sei erwiesen, dass sämtliche aus dem Ausland bekannte Screenings keinen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit haben. Auch eine kritische Ansprache durch den Hausarzt habe, wo sie denn erfolge, den Nachteil, dass sie sich auf medizinische Probleme konzentriere und der Arzt nicht mit im Auto sitze. Ein Ausweg könne jedoch eine zu entwickelnde obligatorische Rückmeldefahrt sein, deren Ergebnis unter vier Augen bleibe.

Auch FASTENMEIER kam in seinem Referat zu dem Schluss, dass sich weltweit ein klares und eindeutiges Ergebnis zeige: Eine auf das Alter bezogene Überprüfung werde die Verkehrssicherheit nicht verbessern, unabhängig von der Art der eingesetzten Prüfmethode. Es existieren keine reliablen Indikatoren innerhalb der institutionalisierten Prozeduren zur Überprüfung älterer Fahrer. Vielmehr überwiegen sogar negative Effekte hinsichtlich Sicherheit, Mobilität und Lebensqualität älterer Verkehrsteilnehmer. Vielversprechender erschienen dagegen individuelle Beratungs- und Trainingsangebote sowie die Entwicklung eines Katalogs anlassbezogener Überprüfungen anhand seriöser wissenschaftlicher Kriterien.

FOCKEN stellte die strafrechtlichen Aspekte in den Vordergrund und ging auf einzelne Fallbeispiele ein. Das Lebensalter allein könne und dürfe aus ihrer Sicht nicht als Grundlage für fahreignungsrelevante Überprüfungen herangezogen werden. Fälle aus der staatsanwaltschaftlichen Praxis machten aber deutlich, dass verschiedene gesundheitliche (auch psychofunktionale und motorische) Beeinträchtigungen bei Unfallereignissen von älteren Fahrzeugführern durchaus eine Rolle spielen (können). Die strafrechtliche Aufarbeitung dieser Fälle sei schwierig. Solange kein Personen- oder Sachschaden eintrete, fänden auch keine strafrechtlichen Ahndungen statt. Neben rechtlichen Problemen gestalteten sich auch die Ermittlungen sehr schwierig, denn oft würden diese Beeinträchtigungen von den aufnehmenden Polizeibeamten nicht als solche erkannt und notwendige Ermittlungsmaßnahmen, wie z. B. Blutentnahmen, Hinzuziehung von technischen und/oder medizinischen Sachverständigen etc. nicht veranlasst. Nahe Angehörige machten regelmäßig von dem ihnen zustehenden Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch. Bei einigen Erkrankungen bzw. Beeinträchtigungen sei eine fehlende Einsichtsfähigkeit Teil des Krankheitsbildes, sodass eine Verurteilung wegen der fehlenden Schuldfähigkeit nicht erfolgen dürfe. Strafrechtliche Ermittlungen und die daraus resultierenden Möglichkeiten seien daher als Instrument der Fahreignungsüberprüfung nur bedingt geeignet. Einer besonderen Bedeutung komme aber der Beratung durch den behandelnden Arzt zu, wie eine beachtenswerte Studie aus Kanada zeige (REDELMEIER, D. A., YARNELL, C. J., THIRUCHELVAM, D., TRBISHIRANI, R. J.: Physicians warning for unfit drivers and the risk of trauma from road crashes. *N Engl. J Med* 367/13), 1228–1236/2012). Unter Umständen sei in diesem Zusammenhang auch ein etwaiges Melderecht der Ärzte zu beachten, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu befürchten sei. Es werde weiter zu diskutieren sein, ob bzw. in welcher

Weise eine Fahreignungsüberprüfung stattfinden solle bzw. stattfinden könne (z. B. sog. „Pflichtchecks“, Fahrproben etc.).

HOFSTÄTTER plädierte vor dem Hintergrund von Multimorbidität, nicht ausreichender Adhärenz und oft nicht überschaubarer Medikamentengabe bei älteren Verkehrsteilnehmern eindeutig dafür, zur Beurteilung ihrer Fahreignung der Untersuchung der psycho-physischen Leistungsfähigkeit deutlich mehr Bedeutung beizumessen und – zur Vermeidung aufwendiger und die Betroffenen stark belastender Begutachtungsverfahren – diese durch Schaffung bzw. Ergänzung einer entsprechenden Rechtsgrundlage unmittelbar in der FeV zu verankern. Nicht das Vorliegen einer Erkrankung an sich sei häufig das Problem, sondern die mangelnde Kenntnis über die Erkrankung, das mangelhafte Befolgen ärztlicher Ratschläge (Tun und Unterlassen bestimmter Dinge im Hinblick auf eine positive Beeinflussung der Erkrankung) und eine damit einhergehende unzuverlässige Medikation. Multimorbidität, polytoxische Medikation und fehlende Adhärenz führen letztendlich in der Summe dazu, dass die psycho-physische Leistungsfähigkeit langsam aber stetig herabgesetzt werde; falle diese dann unter das erforderliche Maß, würden die bekannten Auffälligkeiten im Straßenverkehr auftreten.

Nach der anschließenden Diskussion kamen die Teilnehmer des AK III zu folgender Empfehlung:

*Es gibt Hinweise darauf, dass ältere Menschen als Kraftfahrer ein zunehmendes Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen. Politik und Forschung sind aufgefordert, zeitnah die notwendige Datengrundlage hinsichtlich der Risikoabschätzung zu schaffen.*

*Für die Einführung genereller, obligatorischer und periodischer Fahreignungsüberprüfungen gibt es derzeit keine Grundlage.*

*Instrumente zur besseren Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz sind zu entwickeln und wissenschaftlich zu evaluieren. Vorgeschlagen wird eine qualifizierte Rückmeldefahrt, deren Ergebnis ausschließlich dem Betroffenen mitgeteilt wird. Falls sich herausstellt, dass solche Instrumente auf freiwilliger Basis nur unzureichend in Anspruch genommen werden, ist die Teilnahme obligatorisch zu machen.*

*Die anlassbezogene Fahreignungsüberprüfung muss insbesondere zur Vermeidung von Mehrfachbegutachtungen älterer Kraftfahrer verbessert werden. Dazu gehört:*

- Verankerung der psycho-physischen Leistungsüberprüfung (Interview, Leistungstest, Fahrverhaltensbeobachtung) als eigenständiges Instrument in der Fahrerlaubnis-Verordnung, da in erster Linie kognitive Leistungseinschränkungen vorliegen,*
- größere Sensibilisierung der Ermittlungsbehörden für Fahreignungsmängel.*

*Die verkehrsmedizinische Kompetenz der Ärzte muss verbessert werden. Es ist zu prüfen, welche Meldepflichten für Ärzte hinsichtlich der Fahreignung ihrer Patienten vorgegeben werden sollen.*

*Die älteren Kraftfahrer werden aufgerufen, in Eigenverantwortung jederzeit zu prüfen, ob und wie sie auf eventuelle Einschränkungen ihrer Fahreignung angemessen reagieren müssen.*

Im AK IV wurde unter Leitung von BURKHARD PAUGE, Richter am Bundesgerichtshof a. D., Karlsruhe, zur „Sicherheit des Radverkehrs“ referiert und diskutiert. Fahrradfahren werde seit Jahren immer attraktiver, weil es gut für die Umwelt, für die körperliche Fitness und auch für die Geldbörse sei. Der Anstieg des Radverkehrs in den Städten gehe dabei einher mit Forderungen an den Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur, dem besseren Schutz anderer Verkehrsteilnehmer und der Radfahrer sowie effizienter Reglementierung und Überwachung. Die Teilnehmer des Arbeitskreises strukturierten diese Gemengelage und

beleuchteten u. a. typische Verkehrsverstöße, die von anderen Verkehrsteilnehmern zum Nachteil von Radfahrern begangen werden. Im Rahmen der in diesem Zusammenhang zu betrachtenden typischen Unfallkonstellationen stellen aus Sicht des Arbeitskreises die sogenannten Abbiegeunfälle (abbiegender Kraftfahrzeug kollidiert mit einem geradeaus fahrenden Fahrrad) ein besonderes Problem dar, weil diese – insbesondere bei abbiegenden Lkw – häufig mit erheblichen Verletzungen des Radfahrers einhergingen. Empfohlen wurde u. a. die Einführung von durchgehenden Radverkehrsnetzen, von verpflichtenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) für alle Straßenbaulastträger und zeitnah von geeigneten Fahrerassistenzsystemen auf europäischer Ebene.

Die „*Medizinische Begutachtung von Unfallopfern*“ wurde im AK V, geleitet von NORMAN DOUKOFF, M. A., Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht a. D., München, thematisiert. Bei der Regulierung von Personenschäden spielen medizinische Gutachten eine entscheidende Rolle. So bedürfe es nicht nur in gerichtlichen Verfahren, sondern bereits bei den außergerichtlichen Verhandlungen sachverständiger Stellungnahmen zum Ausmaß der unfallbedingten Verletzungen, zum erwartbaren Heilungsprozess sowie zu etwa verbleibenden Behinderungen und Einschränkungen. Neben seiner fachlichen Qualifikation müsse der Sachverständige auch als Gutachter geeignet sein. Diskutiert wurde u. a. darüber, welche Eigenschaften ein medizinischer Gutachter demnach besitzen muss und welche Anforderungen an sein Gutachten zu stellen sind. Die Teilnehmer kamen abschließend u. a. zu der Empfehlung, dass zur Sicherung und Verbesserung der Qualität medizinischer Gutachten eine Standardisierung in formaler und inhaltlicher Hinsicht erforderlich ist. Diese Standards sollen von Vertretern der Anwaltschaft, der Versicherungswirtschaft, der Ärzteschaft und der Justiz erarbeitet werden. Die bislang vorliegenden Empfehlungen und Leitlinien erfüllten ihrer Meinung nach diese Anforderung nur teilweise.

AK VI beschäftigte sich mit der „*Abgaskrise – Konsequenzen für Verbraucherschutz und Hersteller*“. Die Leitung erfolgte durch Prof. Dr. CAROLINE MELLER-HANNICH, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg. Der Abgasskandal verunsichere die Verbraucher und setze die Automobilindustrie schwer überschaubaren finanziellen Risiken aus. Sammelklagen und hohe Schadensersatzzahlungen in den USA förderten eine entsprechende Erwartungshaltung auch bei den europäischen Autofahrern. Die Folgen beschäftigten nationale und internationale Gremien, Ämter, Gerichte und Organisationen. Das bestehende Recht in Deutschland und Europa stoße dabei jedoch an seine Grenzen: In Gewährleistungsstreitigkeiten gebe es bislang keine einheitliche Judikatur. Hinsichtlich der Rechtsgrundlage für einen Rückruf zeige das Produktsicherheitsgesetz Lücken und die Rechtsdurchsetzung scheitere am hohen Aufwand sowie am Kostenrisiko des Einzelnen. Und auch für eine effektive Marktüberwachung bestehe bisher kein ausreichender gesetzlicher Auftrag. Von den Teilnehmern erging deshalb die Empfehlung, durch eine Musterfeststellungsklage den Rechtsschutz der Verbraucher zu verbessern. Für das kaufrechtliche Gewährleistungsrecht wurde hingegen kein grundsätzlicher Änderungsbedarf gesehen. Vielmehr sollten u. a. im europäischen und nationalen Recht direkte Ansprüche von Geschädigten gegen Hersteller ermöglicht und die Rechtsfolgen einer Rückrufaktion gesetzlich geregelt werden.

„*Fortschritt statt Rückzug? Die Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung*“ hatte sich der AK VII, geleitet von GERO STORJOHANN, MdB, Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Deutscher Bundestag, Berlin, zum Thema gemacht. Die polizeiliche und verkehrspolizeiliche Sicherheitsarbeit müsse in Zeiten knapper finanzi-

eller und personeller Ressourcen effektiv und effizient ausgestaltet sein. Neben der Prävention bleibt die Polizei auch bei der Verfolgung von Verkehrsverstößen unverzichtbarer neutraler Hoheitsträger. Eine Reduzierung dieser Aufgaben gefährde die Akzeptanz von Regeln und Anordnungen sowie die Einsicht in die Notwendigkeit von Sanktionen. Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit sei deshalb ein anspruchsvolles Aufgabenfeld mit besonderer Bürgernähe. Rechtlich geschulte und sozial kompetente Beamte müssten mit der gebotenen Transparenz und Neutralität hoheitliche Aufgaben ohne wirtschaftliche Interessen wahrnehmen. Angesichts vielfacher neuer Herausforderungen (Flüchtlingskrise, Großveranstaltungen etc.) stelle sich die Frage, ob die Polizei diesen Anforderungen heute noch gerecht werden könne. Die Teilnehmer diskutierten dazu u. a. mögliche Verlagerungspotenziale polizeilicher Aufgaben auf Private und untersuchten deren (verfassungsrechtliche) Grenzen. Im Ergebnis wurde z. B. empfohlen, eine bundesweite Harmonisierung der Verkehrsüberwachung anzustreben, die verkehrspolizeilichen Aufgaben wegen verfassungs- und europarechtlicher Vorgaben nicht auf Private zu übertragen und die Polizei auch nicht aus der Verkehrsunfallprävention zurückzuziehen.

Der *AK VIII* widmete sich traditionell einem Thema aus dem Schiffsverkehr. Diesmal standen „*Autonome Schiffe – Vision oder Albtraum? Stand der Entwicklung – rechtliche Rahmenbedingungen*“ im Fokus. Referiert und anschließend diskutiert wurde dazu unter der Leitung von Prof. Dr. Dr. h. c. PETER EHLERS, Präsident und Professor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie a. D., Hamburg. Aktuell würden insbesondere im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr autonomes Fahren und die damit verbunden wirtschaftlichen, rechtlichen und ethischen Fragestellungen intensiv diskutiert. Auch in der Seeschifffahrt schreite die Automatisierung mit Riesenschritten voran. In Forschungseinrichtungen und Großfirmen würden von Land aus ferngesteuerte Schiffe, die ohne Besatzung die Ozeane überqueren, konzipiert. Die Schifffahrtsunternehmen versprechen sich davon erhebliche Vorteile im Hinblick auf die Reduzierung von Personalkosten und die Steuerung der Betriebsabläufe. Die Teilnehmer beschäftigten sich deshalb u. a. mit der Frage, inwieweit das traditionelle internationale und nationale Rechtssystem, das von der vollen Verantwortlichkeit des Kapitäns als oberster Entscheidungsinstanz an Bord ausgeht, an die Entwicklung angepasst werden muss oder auch damit, welche Folgen sich im Haftungsrecht insbesondere für Versicherungen ergeben werden. In der Empfehlung werden dazu u. a. für die verschiedenen Entwicklungsstufen der fortschreitenden Automatisierung besondere Regelungen im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) gefordert. Die Initiative sollte von der 10. Nationalen Maritimen Konferenz, die der Digitalisierung in Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft gewidmet ist, ergriffen werden.

Beendet wurde der 55. VGT traditionsgemäß durch das *Streitgespräch*, diesmal zum Thema „*Smartphone-Gaffer – Kann das Strafgesetz Paroli bieten?*“, moderiert von KARL-DIETER MÖLLER, ehemaliger Leiter der ARD-Fernsehredaktion Recht und Justiz, Karlsruhe, und das *Schlusswort* von KAY NEHM, Generalbundesanwalt a. D. und Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages (VGT).

Die in diesem Beitrag nur auszugsweise dargestellten Empfehlungen der einzelnen Arbeitskreise sind vollständig einsehbar unter:

[http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen\\_pdf/empfehlungen\\_55\\_vgt.pdf](http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_55_vgt.pdf)

Dipl.-Jur. Ulrike Nathow, Frankfurt (Oder)



## Schweiz: Ausnahmen vom Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss

Der Bundesrat hat am 26. Oktober 2016 eine Neuregelung des Verbots des Fahrens unter Alkoholeinfluss beschlossen. Diese führt dazu, dass Angehörige von Milizfeuerwehren auf dringlichen Dienstfahrten in Zukunft vom Alkoholverbot ausgenommen sind. Eine weitere Änderung betrifft die Berechnungsmethode zur Erhebung von Versicherungsbeiträgen. Die Änderungen treten am 1. Januar 2017 in Kraft.

Angehörige von Rettungs- und Katastrophenschutzorganisationen unterstehen derzeit auf sämtlichen Einsätzen mit schweren Motorfahrzeugen zum Gütertransport dem Alkoholverbot. Diese Regelung hat in der Praxis zu Problemen bei Milizfeuerwehren geführt. Mit der vom Bundesrat heute beschlossenen Neuregelung gilt für Angehörige von Milizfeuerwehren, die zu dringlichen Einsätzen aufgeboten werden, ab 1. Januar 2017 wieder die ordentliche Alkoholgrenze von 0,25 mg/l bzw. 0,50 Promille. Vom Alkoholverbot ausgenommen sind auch Personen, die im Rahmen von dringlichen Einsätzen von Berufsblaulichtorganisationen zu einem Einsatz aufgeboten werden, obwohl sie weder im Dienst stehen noch auf Pikett sind. Diese Änderung ist nötig, da Rettungs- und Katastrophenschutzorganisationen heute vermehrt darauf angewiesen sind, auch Personen aufzubieten, die keinen Dienst oder kein Pikett haben, um ihre Aufgaben zu erfüllen.

Da diese Personen nicht mit einem Einsatz rechnen müssen, kann es sein, dass sie zum Zeitpunkt des Einsatzes eine Alkoholkonzentration von mehr als 0,05 mg/l bzw. 0,10 Promille aufweisen (Grenzwert des „Alkoholverbots“). Der Entscheid des Bundesrates trägt der Notwendigkeit nach bestmöglicher Rekrutierung bei unvorhergesehenen Rettungseinsätzen Rechnung.

### Weitere Ausnahmen vom Alkoholverbot

Ebenfalls vom Alkoholverbot ausgenommen werden künftig:

- Führer schwerer Motorwagen, welche Arbeitsmotorwagen gleichgestellt sind (blaue Kontrollschilder)
- Führer schwerer Motorwagen, welche eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h aufweisen
- Führer von Blaulichtfahrzeugen auf dringlichen Dienstfahrten, sofern sie weder im Dienst noch auf Pikett sind oder sonst wie mit einem Einsatz rechnen mussten.

(Aus Medienmitteilungen des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA, vom 26. Oktober und 19. Dezember 2016)



## Alkoholunfälle 2015\*)

### – 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, 2015, Statistisches Bundesamt, Destatis, Wiesbaden, 28. Oktober 2016 (Änderung auf Seite 7 im 3. Absatz am 3. November 2016).

### 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 (Unfall Dunkelziffer) 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 2015

In Deutschland wurden im Jahr 2015 insgesamt 2,5 Millionen Unfälle von der Polizei aufgenommen, darunter waren 37.450 Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand. Dies waren 1,5 % aller polizeilich registrierten Unfälle.

Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Polizei im Jahr 2015 insgesamt mehr Unfälle (+4,6 %) auf und es wurden weniger Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (-1,3 %) gezählt. Von den Unfällen unter dem Einfluss berauschender Mittel waren 23.116 Unfälle mit nur Sachschaden, ein Minus von 1,2 %. Bei 14.334 dieser Unfälle kam es zu Personenschaden (-1,6 %). Dabei wurden 12.975 Verkehrsteilnehmer leicht verletzt (-1,4 %), 4.997 schwer verletzt (-1,0 %) und 287 getötet (+0,7 %).

Alkoholeinfluss war 2015 bei 4,1 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Allerdings starben 7,4 % aller tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer in Deutschland infolge eines Alkoholunfalls, das heißt, etwa jeder 14. Getötete. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle. Während bei allen Unfällen mit Personenschaden 11 Getötete und 222 Schwerverletzte auf 1.000 Unfälle kamen, waren es bei Alkoholunfällen 19 Getötete und 347 Schwerverletzte je 1.000 Unfälle.

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel, zum Beispiel Drogen, Rauschgift stieg im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um +9,0 % auf 1.679 Unfälle. Bei diesen Unfällen wurden 43 Personen (+1 Person) getötet und 638 (+41 Personen) schwer verletzt, das sind 2,4 % beziehungsweise 6,9 % mehr als im Vorjahr.

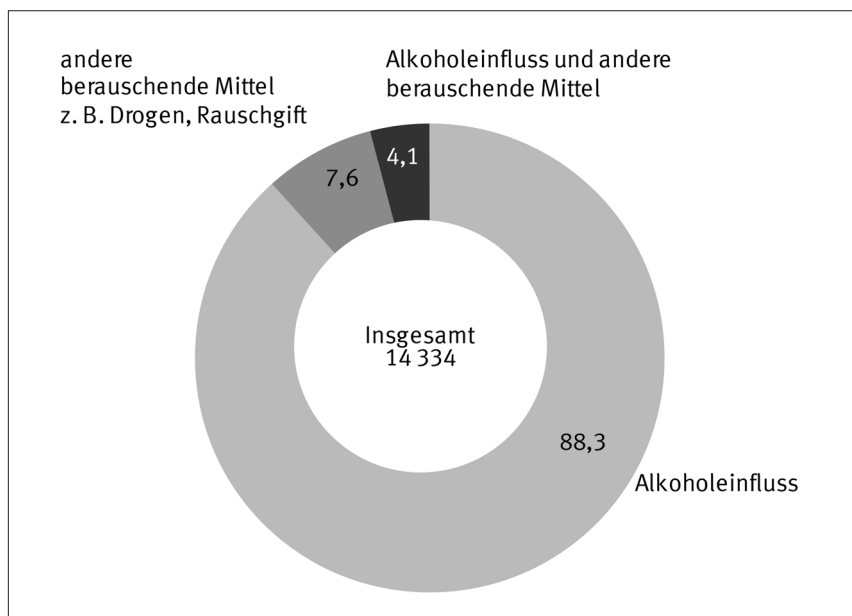


Abb. 1: Unfälle mit Personenschaden 2015, an denen mindestens ein Beteiligter unter dem Einfluss berauschender Mittel stand in %.

### Langfristige Entwicklung der Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel

Seit 1975 liegen Daten zu Unfällen mit Personenschaden unter dem Einfluss berauschender Mittel in Deutschland (einschließlich dem Gebiet der ehemaligen DDR und Berlin-Ost) vor.

Ab diesem Zeitpunkt sind die Zahlen der Alkoholunfälle mit Personenschaden bis 1987 – mit einigen Schwankungen – gefallen. Von 1988 bis 1990 sind sie zunächst leicht und 1991 deutlich angestiegen. Allerdings verlief die Entwicklung nach der deutschen Vereinigung in den beiden Teilgebieten Deutschlands sehr unterschiedlich: Während sich im früheren Bundesgebiet die Zahl der Alkoholunfälle geringfügig verringerte, kam es in den neuen Ländern und Berlin-Ost zu einem deutlichen Anstieg der Alkoholunfälle. Dieser Anstieg war wesentlich stärker als bei der Unfallentwicklung insgesamt. Seit 1992 sinken die Alkoholunfallzahlen deutschlandweit wieder mit Ausnahme der Jahre 1993, 2007 und 2011. Sie erreichten im Jahr 2015 mit 13.239 (–2,7 % gegenüber 2014) den niedrigsten Stand seit 1975.

Insgesamt verringerte sich die Zahl der Alkoholunfälle mit Personenschaden seit 1975 um 74,3 % von 51.593 auf 13.239 im Jahr 2015. Der Anteil der Alkoholunfälle mit Personenschaden an allen Unfällen mit Personenschaden fiel von 13,8 % im Jahr 1975 auf 4,3 % im Jahr 2015. Auch verunglückten im Jahr 2015 bei Alkoholunfällen nur noch gut ein Fünftel der Personen von 1975, nämlich 16.682 anstelle von 76.578. Noch stärker verringerte sich in diesem Zeitraum die Zahl der bei Alkoholunfällen getöteten Personen, und zwar um 93,0 % von 3.641 auf 256. Starben 1975 noch 21,4 % aller Verkehrstoten an den Folgen eines Alkoholunfalls, so waren es im letzten Jahr 7,4 %.

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel hat sich zunächst von 1975 bis 1990 nur wenig verändert; sie stieg in dieser Zeit

um 5,6 % (von 323 auf 341 Unfälle mit Personenschaden). In den Jahren 1991 bis 2014 stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschaden unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel dagegen stärker und hat sich fast vervierfacht, von 434 auf 1.679 Unfälle.

### Beteiligte an Alkoholunfällen nach der Art der Verkehrsbeteiligung

Bei 13.361 der 590.962 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Personen war die Verkehrstüchtigkeit durch Alkoholeinfluss beeinträchtigt. Damit standen 2,3 % der in Personenschadensunfälle verwickelten Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss. Allein 7.553 oder 56,5 % aller alkoholisierten Unfallbeteiligten waren Pkw-Fahrer. 25,7 % waren Fahrradfahrer, 9,7 % Fahrer von motorisierten Zweirädern, 5,2 % Fußgänger und 2,4 % fuhren ein Güterkraftfahrzeug.

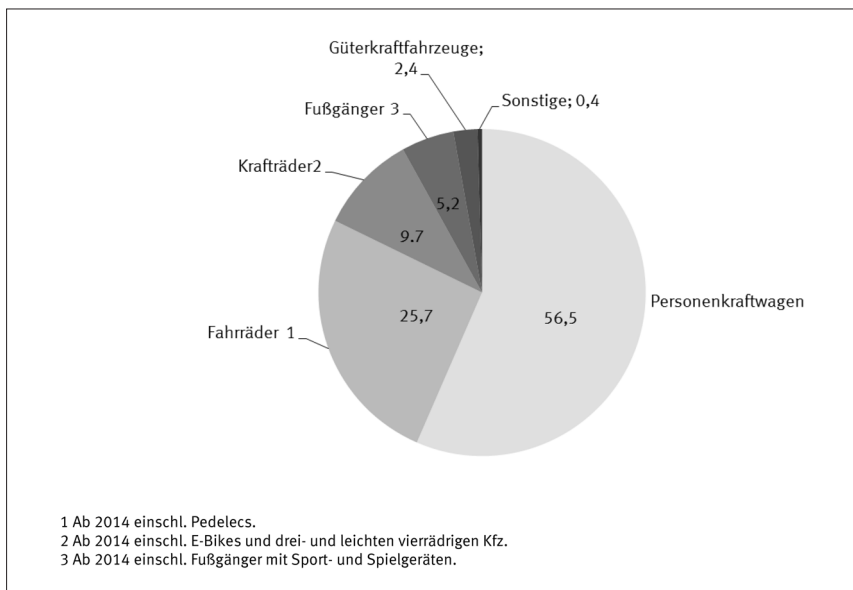


Abb. 6: Alkoholisierte Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2015 nach Art der Verkehrsbeteiligung in %.

Die Anteile alkoholisierter Beteiligter an allen Unfallbeteiligten wichen bei den einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen zum Teil recht stark vom Durchschnittswert (2,3 %) ab. Die geringsten Werte wurden mit 1,0 % bei den Fahrern von Güterkraftfahrzeugen festgestellt, die als Berufskraftfahrer das Unfall- und Bestrafungsrisiko von Alkoholgenuß im Verkehr genau kennen und häufige Kontrollen fürchten müssen. Relativ günstige Ergebnisse zeigten sich auch bei den Fahrern von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen (1,6 %). Pkw-Fahrer und Fußgänger lagen mit einem Anteil von 2,0 % und 2,1 % auch noch unter dem Durchschnittswert. Deutlich darüber war der Anteil der alkoholisierten Radfahrer mit 4,1 %. Das schlechteste Ergebnis wurde nach wie vor bei den Benutzern von Krafträdern mit Versicherungskennzeichen festgestellt: 5,2 % der Unfallbeteiligten dieser Gruppe standen unter Alkoholeinfluss.

### **Blutalkoholwerte (BAK-Werte)**

70,7 % der Pkw-Fahrer mit Angaben zum BAK-Wert, 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“ 10,5 % 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 34,0 %, 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.

### **Entziehungen von Fahrerlaubnissen**

Nach dem vom Kraftfahrt-Bundesamt geführten Verkehrszentralregister wurden im Jahr 2015 in Deutschland von den Gerichten 49.060 Fahrerlaubnisse in Verbindung mit Alkohol oder anderen Drogen im Straßenverkehr entzogen, das waren 6,5 % weniger als 2014 [siehe hierzu auch BA 2015, 381 ff.]. Der Anteil der aus diesem Grund entzogenen Fahrerlaubnisse an allen Fahrerlaubnisentziehungen lag bei 87,8 %. In diesen Daten sind auch die Entziehungen von Fahrerlaubnissen enthalten, bei denen es zu keinem Unfall gekommen war. Auch ist anzumerken, dass die der Entziehung zugrundeliegende Zuwiderhandlung bereits vor dem Jahr 2015 stattgefunden haben kann.

Etwa jede fünfte Fahrerlaubnisentziehung in Verbindung mit Alkohol oder anderen Drogen im Straßenverkehr betraf die Altersgruppen der 30- bis 39-Jährigen beziehungsweise der 50- bis 59-Jährigen (19,7 % bzw. 19,5 %). Mehr als jeder Fünfte (21,8 %) war zwischen 40 und 49 Jahre alt. 15,4 % der Verkehrsteilnehmer, deren Fahrerlaubnis wegen Alkohol oder anderer Drogen im Straßenverkehr entzogen wurde, waren 18 bis 24 Jahre alt.

---

## Zulassung von Cannabis als Medizin

Der Bundestag hat am 19. Januar 2017 einstimmig das Gesetz zur Zulassung von Cannabis als Medizin) beschlossen [siehe hierzu auch BA 2016, 462 ff.].

Cannabisarzneimittel sollen als Therapiealternative bei Patientinnen und Patienten im Einzelfall bei schwerwiegenden Erkrankungen eingesetzt werden können, wenn nach begründeter Einschätzung des behandelnden Arztes eine spürbare positive Einwirkung auf den Krankheitsverlauf oder auf schwerwiegende Symptome zu erwarten ist. Dies kann zum Beispiel in der Schmerztherapie, bei bestimmten chronischen Erkrankungen oder bei schwerer Appetitlosigkeit und Übelkeit der Fall sein.

Mit Änderungen im Fünften Buch Sozialgesetzbuch (SGB V) wird die Erstattungsfähigkeit von Arzneimitteln auf Cannabisbasis in der gesetzlichen Krankenversicherung erweitert, 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. Um weitere Erkenntnisse über die Wirkung von Cannabis zu gewinnen, wird eine Begleiterhebung durchgeführt. Dazu übermitteln Ärzte und Ärztinnen ohnehin vorliegende Daten – zum Beispiel zur Diagnose, Therapie, Dosis und Nebenwirkungen – anonymisiert an das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM). Mit der Erhebung sollen auch Informationen zum langfristigen Gebrauch von Cannabis zu medizinischen Zwecken gesammelt werden.

Zukünftig soll in Deutschland zudem ein staatlich überwachter Anbau von Cannabis zu medizinischen Zwecken erfolgen können. Die damit verbundenen Aufgaben werden – unter Beachtung der völkerrechtlich bindenden Vorgaben des Einheits-Übereinkommens der Vereinten Nationen von 1961 über Suchtstoffe – dem Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) übertragen (staatliche „Cannabisagentur“). Bis durch die Cannabisagentur ein staatlich kontrollierter Anbau in Deutschland umgesetzt werden kann, soll die Versorgung mit Medizinalcannabis über Importe gedeckt werden.

Das Gesetz ist im Bundesrat nicht zustimmungspflichtig und soll im März 2017 in Kraft treten.

(Aus der Pressemitteilung Nr. 02/2017 des Bundesministerium für Gesundheit, BMG, vom 19. Januar 2017)

---

\*) BR-Drucksache 21/17 vom 20. Januar 2017 zu BR-Drucksache 233/16 (Gesetzentwurf), BT-Drucksache 18/8965 (Gesetzentwurf) und BT-Drucksache 18/10902 (Beschlussempfehlung und Bericht).

## B.A.D.S.: „Mehr Verkehrsüberwachung macht den Straßenverkehr sicherer“

Wieviel Polizeipräsenz braucht der sichere Straßenverkehr? Die Antwort auf diese unter anderem auf dem 55. Verkehrsgerichtstag in Goslar gestellte Frage ist für den Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) eindeutig: „Weniger polizeiliche Kontrollen machen den Straßenverkehr in Deutschland unsicherer“. Der Präsident des B.A.D.S., der Münchner Jurist Dr. PETER GERHARDT, sagte im Hinblick auf den vom Arbeitskreis VII in Goslar formulierten Appell, die Polizei müsse ausreichende Kapazitäten für die Verkehrssicherheitsarbeit er- bzw. behalten.

„Die persönlich kontrollierende und ermittelnde Tätigkeit der Beamten ist für die Sicherheit auf unseren Straßen unerlässlich. Dies gilt insbesondere auch bei der Kontrolle von Alkohol und Drogen am Steuer“. Schon jetzt müsse man den Vorwurf ernst nehmen, dass Zahlen über einen vermeintlichen Rückgang der Verkehrsdelikte durch Rauschmittel auch darauf beruhen, dass die Polizei weniger Kontrollen durchführt, sagte Dr. GERHARDT. Binde man die Arbeit der Polizei an anderen Stellen wie beispielsweise bei der Sicherung von Sportveranstaltungen oder bei der Begleitung von Schwertransporten, fehle die Zeit für Kontrollen auf Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. „Insofern ist es unerlässlich, dass die Polizei durch ausreichende Präsenz auf den Straßen weiterhin ein Garant für die Verkehrssicherheit darstellt“, so der Präsident des B.A.D.S. weiter. Die Organisation baue weiter auf umfangreiche Aufklärung, diese müsse aber Hand in Hand mit Polizeikontrollen erfolgen.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 27. Januar 2017)

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



# Rechtsprechung

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

**16. \*) Bei einer nachträglichen Gesamtstrafenbildung nach § 55 Abs. 2 StGB hat der Tatrichter, wenn in der früheren Entscheidung eine Sperre gemäß § 69a StGB bestimmt war und der Angeklagte erneut wegen einer Straftat verurteilt wird, die seine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen wiederholt belegt, eine neue einheitliche Sperre festzusetzen, die die alte Sperre gegenstandslos werden lässt.**

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 12. April 2016 – 2 StR 471/15 –

Zum Sachverhalt:

Das Landgericht hat den Angeklagten wegen schweren Raubes, versuchten Diebstahls, Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit Kennzeichenmissbrauch, Hehlerei, vorsätzlicher Körperverletzung, Bedrohung sowie wegen Freiheitsberaubung in Tateinheit mit vorsätzlicher Körperverletzung verurteilt und ihn im Übrigen freigesprochen. Unter Einbeziehung der Einzelstrafen aus dem Urteil des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 30. Januar 2013 und unter Aufrechterhaltung der darin ausgesprochenen Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis hat es eine Gesamtfreiheitsstrafe von vier Jahren und fünf Monaten verhängt und angeordnet, dass dem Angeklagten vor Ablauf von zwei Jahren keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf. Dagegen wendet sich der Angeklagte mit der Rüge der Verletzung formellen und materiellen Rechts.

Aus den Gründen:

1. Der Senat stellt das Verfahren auf Antrag des Generalbundesanwalts gemäß § 154 Abs. 2 StPO ein, soweit der Angeklagte [...] wegen Hehlerei verurteilt wurde, weil sich das Landgericht nicht mit einer etwaigen Beteiligung des Angeklagten an der rechtswidrigen Vortat, einem Einbruchsdiebstahl bei einer Autofirma, auseinandergesetzt hat.

2. Im Übrigen hat die Überprüfung des Urteils [...] keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Angeklagten ergeben (§ 349 Abs. 2 StPO). Der Ausspruch über die Gesamtfreiheitsstrafe bleibt von der teilweisen Einstellung des Verfahrens unberührt. [...]

3. Hingegen hat der Maßregelanspruch keinen Bestand. Der Generalbundesanwalt hat dazu ausgeführt:

„Gegen die Bemessung der Sperrfrist für die Wiedererteilung einer neuen Fahrerlaubnis bestehen dagegen durchgreifende rechtliche Bedenken.

Die Strafkammer hat die in dem einbezogenen Urteil des Amtsgerichts Frankfurt am Main angeordnete Sperrfrist gemäß § 69a StGB ausdrücklich aufrechterhalten und eine neue (weitere)

Sperre gemäß § 69a StGB von zwei Jahren angeordnet [...]. Dies ist rechtsfehlerhaft. Bei einer nachträglichen Gesamtstrafenbildung nach § 55 Abs. 2 StGB hat der Tatrichter, wenn in der früheren Entscheidung eine Sperre gemäß § 69a StGB bestimmt war und der Angeklagte erneut wegen einer Straftat verurteilt wird, die seine fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen erneut belegt, eine neue einheitliche Sperre festzusetzen (BGH, Beschl. vom 19. September 2000 – 4 StR 320/00, NJW 2000, 3654; OLG Stuttgart VRS 275; OLG Düsseldorf VRS 80, 273; Fischer StGB 62. Auflage § 69a Rn 27; Geppert in LK StGB 12. Auflage § 69a Rn 62), die die alte Sperre gegenstandslos werden lässt. Den Urteilsgründen ist nicht sicher zu entnehmen, wie der Tatrichter ohne diesen Rechtsfehler entschieden hätte. Soweit das Landgericht bei Anordnung der neuen Sperre einen Zeitraum von mindestens zwei Jahren für erforderlich hielt [...], ist es ersichtlich davon ausgegangen, dass diese Sperrfrist ab Rechtskraft dieses Urteils zu laufen beginnt; dass sich diese Sperre an die im einbezogenen Urteil angeordnete Sperre [...] anschließen würde, hat die Strafkammer ausweislich der Urteilsgründe nicht im Blick gehabt. Unter diesen Umständen kann im Revisionsverfahren die neue einheitliche Sperre auch nicht ohne Weiteres auf vier Jahre – beginnend ab Rechtskraft des früheren einbezogenen Urteils – festgesetzt werden. Das angefochtene Urteil ist daher im Maßregelanspruch in Bezug auf die Sperre für die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis mit den Feststellungen aufzuheben und zurückzuverweisen.“

Dem schließt sich der Senat an.

**17. \*) 1. § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB setzt eine konkrete Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert voraus. Die Tathandlung (hier: Führen eines Kfz mit 1,86 Promille) muss dabei über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus im Hinblick auf einen bestimmten Vorgang in eine kritische Situation für die genannten Rechtsgüter geführt haben.**

**2. Nach einhelliger Rechtsprechung der Oberlandesgerichte kann die vorsätzliche Deliktsbegehung bei einer Trunkenheitsfahrt i. S. d. § 316 StGB nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration des Täters zur Tatzeit (hier: Führen eines Kraftfahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von jedenfalls 1,86 Promille) geschlossen werden. Für**

**die Annahme vorsätzlicher Tatbegehung bedarf es vielmehr der Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Täterpersönlichkeit, der Trinkgewohnheiten – namentlich in zeitlichem Zusammenhang mit dem Fahrtantritt – sowie des Täterverhaltens während und nach der Trunkenheitsfahrt.**

Oberlandesgericht Düsseldorf,  
Beschluss vom 21. Oktober 2016 – III-1 RVs 93/16 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung und wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr zu einer Gesamtgeldstrafe von siebenzig Tagessätzen zu je 30 € verurteilt; es hat ferner die Entziehung der Fahrerlaubnis sowie eine achtmonatige Sperre für deren Wiedererteilung „ab dem Tag der Hauptverhandlung“ angeordnet. Hiergegen wendet sich der Angeklagte mit seiner (Sprung-)Revision.

Aus den Gründen:

I. Das Rechtsmittel hat bereits mit der allgemeinen Sachrüge (vorläufigen) Erfolg, sodass sich eine Prüfung der darüber hinaus erhobenen Verfahrensrüge erübrigt.

1. Nach den Feststellungen befuhr der Angeklagte am 11. Oktober 2015 gegen 5.35 Uhr mit seinem Pkw in alkoholbedingt fahruntüchtigem Zustand – eine ihm um 6.40 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 1,86 Promille – unter anderem die F[...]straße in D. Er kam an der Einmündung Lstr./Fstr. nach links von der Fahrbahn ab und fuhr in die Einfahrt der F.str., wo er mit dem abgeparkten Pkw der Zeugin M. L. „kollidierte“. Anschließend setzte er zurück und entfernte sich in Fahrtrichtung G.-B.-P.

2. Diese Feststellungen tragen die Verurteilung wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs gemäß § 315c Abs. 1 Nr. 1 a, Abs. 3 Nr. 2 StGB nicht.

Zwar hat das Amtsgericht zutreffend angenommen, dass der Angeklagte aufgrund seiner Alkoholisierung absolut fahruntüchtig war. Dagegen lässt sich den Ausführungen nicht mit hinreichender Deutlichkeit entnehmen, dass infolgedessen Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet worden sind. § 315 c Abs. 1 StGB setzt – wie allgemein anerkannt ist – in allen seinen Tatvarianten eine konkrete Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen oder fremder Sachen von bedeutendem Wert voraus. Die Tathandlung muss dabei über die ihr innewohnende latente Gefährlichkeit hinaus im Hinblick auf einen bestimmten Vorgang in eine kritische Situation für die genannten Rechtsgüter geführt haben (vgl. BGH NJW 1995, 3131 m.w.N.).

a. Es lässt sich den Feststellungen bereits nicht entnehmen, dass die alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit des Angeklagten zu einer konkreten Gefahr in diesem Sinne geführt hat.

Aus den Urteilsgründen ergibt sich nicht, wie es zu dem Abkommen des Angeklagten an der Einmündung Lstr./Fstr. „nach links von der Fahrbahn“ gekommen sein soll. Sie enthalten beispielsweise keine Feststellungen zu der Geschwindigkeit des vom Angeklagten geführten Pkw oder zu den näheren Straßenverhältnissen (Lage der Einfahrt, Fahrtrichtungen, sonstiges Verkehrsaufkommen), die eine Beurteilung des Ursachenzusammenhangs zwischen der Fahruntüchtigkeit des Angeklagten und dessen Abkommen von der Fahrbahn sowie dem späteren Unfallgeschehen – unter Ausschluss anderer denkmöglicher Ursachen (z.B. technischer Defekt, Ausweichmanöver) – ermöglichen.

b. Der Umstand der konkreten Gefährdung einer fremden Sache von bedeutendem Wert bedarf ebenfalls ergänzender Feststellungen.

Bei der Prüfung, ob einer fremden Sache von bedeutendem Wert auch ein bedeutender Schaden droht hat, sind stets zwei durch entsprechende Feststellungen gestützte Prüfungsschritte erforderlich: Zunächst ist zu klären, ob es sich bei der gefährdeten Sache um eine solche von bedeutendem Wert handelte. Dies kann etwa bei älteren oder bereits vorgeschädigten Fahrzeugen fraglich sein. Handelte es sich um eine Sache von bedeutendem Wert, so ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob ihr auch ein bedeutender Schaden droht hat, wobei ein tatsächlich entstandener Schaden geringer sein kann als der maßgebliche Gefährdungsschaden (vgl. BGH NStZ-RR 2008, 289 m.w.N.). Weder teilt das Urteil indes die Höhe des entstandenen Sachschadens mit, noch enthält es Angaben dazu, ob das Fahrzeug der Geschädigten zum Unfallzeitpunkt einen „bedeutenden Wert“ hatte (vgl. BGH NStZ 2010, 216 f.; zur Wertgrenze auch Heine/Bosch in Schönke/Schröder, StGB, 29. Auflage 2014, Vorbem. §§ 306 ff. Rdnr. 15).

c. Dass infolge der alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit Leib oder Leben von Mitinsassen des durch den Angeklagten geführten Pkw konkret gefährdet worden wären, lässt sich den Feststellungen ebenso nicht entnehmen, zumal Entsprechendes nicht allein aufgrund der abstrakten Gefährdung bei absoluter Fahruntüchtigkeit des Fahrzeugführers anzunehmen ist (vgl. Fischer, StGB, 63. Auflage [2016], § 315c Rdnr. 15b m.w.N.).

3. Auch die Verurteilung des Angeklagten wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr gemäß § 316 Abs. 1 StGB hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand.

a. Das angefochtene Urteil ist insoweit lückenhaft, als es keine Feststellungen zur Schuldform enthält und infolgedessen dem Senat nicht die Prüfung ermöglicht, ob das Amtsgericht zu Recht von einer – zumindest bedingt – vorsätzlichen Tatbegehung ausgegangen ist. Zwar sind nähere Ausführungen zur subjektiven Tatseite in der Regel entbehrlich, wenn bereits die Urteilsfeststellungen zum objektiven Tatgeschehen ohne Weiteres den Schluss auf ein vorsätzliches Handeln des Täters zulassen. Eine derartige Konstellation ist im vorliegenden Fall jedoch nicht gegeben.

b. Nach einhelliger Rechtsprechung der Oberlandesgerichte kann die vorsätzliche Deliktsbegehung bei einer Trunkenheitsfahrt nicht bereits aus einer hohen Blutalkoholkonzentration des Täters zur Tatzeit (hier: Führen eines Kraftfahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von jedenfalls 1,86 Promille) geschlossen werden. Da mit fortschreitender Alkoholisierung die Kritik-, Erkenntnis- und Selbsteinschätzungsfähigkeit der betroffenen Person im Allgemeinen abnimmt, existiert kein Erfahrungssatz, dass derjenige, der in erheblichen Mengen Alkohol getrunken hat, seine Fahrunfähigkeit auch tatsächlich erkennt, insbesondere etwaige Ausfallerscheinungen bewusst wahrnimmt und aus ihnen die richtigen Schlüsse zieht. Für die Annahme vorsätzlicher Tatbegehung bedarf es vielmehr der Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles, insbesondere der Täterpersönlichkeit, der Trinkgewohnheiten – namentlich in zeitlichem Zusammenhang mit dem Fahrtantritt – sowie des Täterverhaltens während und nach der Trunkenheitsfahrt (Senatsbeschluss vom 5. November 2009 <III-2 Ss 220/09-149/09 I>; vgl. ferner OLG Zweibrücken DAR 1999, 132f.; OLG Koblenz NZV 1993, 444; OLG Karlsruhe NZV 1993, 117, 118; OLG Hamm VM 1998, 68f.; Fischer, a. a. O., § 316 Rdnr. 46 m. w. N.).

Entsprechende Ausführungen fehlen im angefochtenen Urteil.

4. Die angelegten Rechtsfehler führen zur Aufhebung des angefochtenen Urteils – auch hinsichtlich der mit der Trunkenheitstat gemäß § 316 StGB in Tateinheit stehenden weiteren Tat des unerlaubten Entfernens von Unfallort (§ 142 StGB) – mit den zugrunde liegenden Feststellungen und zur Zurückverweisung der Sache an eine andere Abteilung des Amtsgerichts (§§ 353, 354 Abs. 2 Satz 1 StPO), denn die Möglichkeit ergänzender Feststellungen ist beim gegenwärtigen Sachstand nicht auszuschließen.

II. Die Urteilsformel und das weitere Vorbringen zur Revisionsrechtfertigung geben zudem Anlass, für die neue Hauptverhandlung auf folgende Gesichtspunkte hinzuweisen:

1. Gemäß § 69a Abs. 5 Satz 1 StGB beginnt die – auch im Rahmen der neuen Hauptverhandlung zu prüfende – Sperre für die Erteilung der Fahrerlaubnis nicht „ab dem Tag der Hauptverhandlung“, sondern mit der Rechtskraft des Urteils.

2. Bei einer 65 Minuten nach dem Tatgeschehen ermittelten Blutalkoholkonzentration von 1,86 Promille dürfte die Frage zu erwägen sein, ob der Angeklagte zur Tatzeit vermindert schuldfähig im Sinne von § 21 StGB war (vgl. hierzu Fischer, a. a. O., § 20 Rdnrn. 13, 21, 21a).

**18. 1. Das Revisionsgericht hat von Amts wegen und unabhängig von einer entsprechenden Revisionsrüge zu prüfen, ob eine vom Berufungsgericht für wirksam erachtete Berufungsbeschränkung**

**unwirksam ist, weil es an der nach § 303 StPO erforderlichen Zustimmung des Rechtsmittelgegners fehlt.**

**2. Verhält sich das Protokoll der Berufungshauptverhandlung nicht zu einer Erklärung des Angeklagten zu einer in der Verhandlung erklärten Berufungsbeschränkung der Staatsanwaltschaft, steht wegen der insofern gegebenen negativen Beweiskraft des Protokolls fest, dass der Angeklagte keine ausdrückliche Erklärung abgegeben hat.**

**3. Weil die Zustimmung nach § 303 StPO auch konkludent erklärt werden kann und das Hauptverhandlungsprotokoll insofern keine negative Beweiskraft hat, ist vom Revisionsgericht erforderlichenfalls freibeweislich zu klären, ob der Angeklagte einer Berufungsbeschränkung durch die Staatsanwaltschaft konkludent zugestimmt hat.**

Oberlandesgericht Celle,

Beschluss vom 8. Februar 2017 – 1 Ss 3/17 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Rinteln – Strafrichter – hatte den Angeklagten am 12. April 2016 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Bewährungsstrafe verurteilt. Hiergegen hatte die Staatsanwaltschaft Berufung eingelegt und in der Berufungshauptverhandlung erklärt, die Berufung solle auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt werden. Über eine etwaige Erklärung des Angeklagten hierzu verhält sich das Hauptverhandlungsprotokoll nicht. Die 3. kleine Strafkammer des Landgerichts Bückeburg hat die Berufungsbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch für wirksam erachtet und ist deshalb davon ausgegangen, dass das amtsgerichtliche Urteil infolge der Rechtsmittelbeschränkung im Schuldspruch rechtskräftig geworden ist. Das Berufungsgericht hat mit Urteil vom 8. November 2016 den Angeklagten – wie schon das Amtsgericht – zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten verurteilt, in dessen die Vollstreckung der Freiheitsstrafe – anders als das Amtsgericht – nicht zur Bewährung ausgesetzt.

Hiergegen wendet sich die Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

II. Die Revision ist zulässig und hat mit der Sachrüge einen zumindest vorläufigen Erfolg. Denn das Landgericht ist zu Unrecht von einer wirksamen Beschränkung der Berufung der Staatsanwaltschaft auf den Rechtsfolgenausspruch ausgegangen.

1. Auch ohne eine entsprechende Verfahrensrüge hat das Revisionsgericht stets von Amts wegen zu prüfen, ob ein angefochtenes Berufungsurteil über alle Entscheidungsbestandteile des vorausgegangenen amtsgerichtlichen Urteils befunden hat, über die es befinden musste. Aus diesem Grund ist vom Revisionsgericht, wenn sich das Berufungsgericht – wie hier – wegen der vom Berufungsführer erklärten Berufungsbeschränkung nur mit einzelnen Teilen des

Ersturteils befasst hat, auch nachzuprüfen, ob und inwieweit die Berufung rechtswirksam auf diese Teile beschränkt worden ist (st. Rspr., siehe nur BayObLG, Beschluss vom 16. Juni 1998 – 4 St RR 68/98, NStZ 1998, 532; BayObLG, Beschluss vom 9. Juni 1997 – 4 St RR 137/97, NStZ-RR 1998, 55; OLG Hamm, Beschluss vom 7. Mai 2001 – 2 Ss 134/01, NStZ-RR 2001, 300; OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; OLG Frankfurt a.M., Beschluss vom 20. November 2014 – 1 Ss 278/14, NStZ-RR 2015, 150; KK-StPO-Gericke, 7. Aufl. 2013, § 352 Rn. 23; Meyer-Göfner/Schmitt, StPO, 59. Aufl. 2016, § 318 Rn. 33, § 352 Rn. 4; KK-StPO-Paul, 7. Aufl. 2013, § 318 Rn. 11, § 327 Rn. 11; MüKo-StPO-Quentin, Bd. 2, § 318 Rn. 78 f.). Dabei wird nicht danach differenziert, ob es sich um die Prüfung von Verfahrenshindernissen (die auf jeden Fall von Amts wegen geprüft werden), um die Prüfung der Trennbarkeit von Schuld- und Rechtsfolgenausspruch oder um die Prüfung von formalen Voraussetzungen wie zum Beispiel der Ermächtigung des Verteidigers zur in einer Berufungsbeschränkung liegenden Teilrücknahme oder einer nach § 303 S. 1 StPO erforderlichen Zustimmung des Rechtsmittelgegners handelt. Auch hinsichtlich der letztgenannten Umstände, von denen das Revisionsgericht erst durch Nachschau in den Akten oder im Hauptverhandlungsprotokoll Kenntnis erlangen kann, erfolgt in der Revision eine Prüfung von Amts wegen, ohne dass es insofern der Erhebung einer Verfahrensrüge bedarf (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09 m. w.N.). Ist das Berufungsgericht nach dem Ergebnis dieser Prüfung zu Unrecht von einer wirksamen Rechtsmittelbeschränkung ausgegangen, so führt dies auch auf die Sachrüge hin zur Aufhebung des angefochtenen Urteils.

2. Die Staatsanwaltschaft hat ihre zunächst uneingeschränkt eingelegte Berufung in der Berufungshauptverhandlung auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt. Nach § 303 S. 1 StPO kann die Zurücknahme eines Rechtsmittels nach Beginn der Hauptverhandlung jedoch nur mit Zustimmung des Rechtsmittelgegners erfolgen. Die Vorschrift gilt auch für die Rechtsmittelbeschränkung (LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 3; Meyer-Göfner/Schmitt, StPO, 59. Aufl. 2016, § 303 Rn. 1). Daher hätte es vorliegend zur Wirksamkeit der Berufungsbeschränkung einer Zustimmung des Angeklagten bedurft. An einer solchen fehlt es jedoch.

a) Das Protokoll der Berufungshauptverhandlung verhält sich zu einer Zustimmung des Angeklagten nicht. Damit ist bewiesen, dass dieser keine ausdrückliche Zustimmung erklärt hat; insofern – aber auch nur insofern – entfaltet das Hauptverhandlungsprotokoll negative Beweiskraft im Sinne des § 274 StPO (BayObLG, Beschluss vom 30. Oktober 1984 – RReg. 2 St 244/84, NJW 1985, 754; OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; MüKo-StPO-Allgayer, Bd. 2, 2016, § 303 Rn. 6; LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 13).

b) Allerdings kann die Zustimmungserklärung, weil sie formfrei ist, auch konkludent abgegeben wer-

den (BayObLG, Beschluss vom 30. Oktober 1984 – RReg. 2 St 244/84, NJW 1985, 754; OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 10; KK-StPO-Paul, 7. Aufl. 2013, § 303 Rn. 4). Hinsichtlich einer solchen, nicht ausdrücklich erklärten Zustimmung hat das Protokoll keine negative Beweiskraft (BayObLG, Beschluss vom 30. Oktober 1984 – RReg. 2 St 244/84, NJW 1985, 754; LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 13). Eine konkludente Zustimmungserklärung (zum Beispiel durch Schweigen) kann insbesondere dann naheliegen, wenn dem Rechtsmittelgegner durch die Rücknahme nur Vorteile erwachsen (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 5. September 1968 – 2 Ss 915/68, NJW 1969, 151) oder sicher ist, dass der Rechtsmittelgegner die Beschränkungserklärung zur Kenntnis genommen hat, ihm Bedeutung und Tragweite bewusst gewesen sind und sein weiteres Prozessverhalten keine Anhaltspunkte dafür bietet, dass er mit der Beschränkung nicht einverstanden gewesen sein könnte (OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; OLG Stuttgart, Beschluss vom 6. Februar 1990 – 3 Ss 562/89). Ob eine konkludente Zustimmung zur (teilweisen) Rechtsmittelrücknahme (Rechtsmittelbeschränkung) erteilt wurde, ist erforderlichenfalls im Freibeweisverfahren – etwa durch Einholung dienstlicher Stellungnahmen – aufzuklären (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; OLG Hamm, Urteil vom 5. September 1968 – 2 Ss 915/68, NJW 1969, 151; MüKo-StPO-Allgayer, Bd. 2, 2016, § 303 Rn. 6; LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 13).

Vorliegend gibt es indes keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Angeklagte konkludent seine Zustimmung zu der von der Staatsanwaltschaft erklärten Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch erklärt hat. Die Berufungsbeschränkung durch die Staatsanwaltschaft war für den Angeklagten ungeachtet des Umstandes, dass er selbst gegen das amtsrichterliche Urteil kein Rechtsmittel eingelegt hatte, nicht nur vorteilhaft, denn ein Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft wirkt gemäß § 301 StPO auch zugunsten des Angeklagten, sodass eine wirksame Berufungsbeschränkung der Staatsanwaltschaft auf den Rechtsfolgenausspruch dem Gericht die Möglichkeit nimmt, das angefochtene Urteil im Schuldspruch zugunsten des Angeklagten aufzuheben oder abzuändern. Zudem lassen sich weder dem Protokoll der Berufungshauptverhandlung noch der Revisionsbegründung des Angeklagten Anhaltspunkte dafür entnehmen, dass der Angeklagte mit einer Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch einverstanden war, also das Urteil des Amtsgerichts im Schuldspruch akzeptieren wollte. Einer weiteren freibeweislichen Abklärung bedarf es vor diesem Hintergrund nicht. Mithin kann auch nicht das Vorliegen einer konkludenten Zustimmung des Angeklagten nach § 303 S. 1 StPO angenommen werden. [...]

III. Für die neue Verhandlung weist der Senat vor- sorglich auf Folgendes hin:



1. Rechtsfehlerhaft ist die Annahme der Strafkammer, bei einer Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch erwache eine Feststellung des Amtsgerichts, dass der Angeklagte bei der Tatbegehung uneingeschränkt schuldfähig war, in Rechtskraft. An der Rechtskraft des Schuldspruchs nimmt in einem solchen Fall nur die Feststellung des Vorderrichters teil, dass keine Schuldunfähigkeit (§ 20 StGB) gegeben war, sofern diese Feststellung – wie hier – frei von Zweifeln ist. Die Frage, ob ein Angeklagter bei ausschließlicher Schuldunfähigkeit in seiner Schuldfähigkeit erheblich eingeschränkt war (§ 21 StGB), gehört dagegen zur Frage der Strafzumessung und bedarf bei einer wirksamen Rechtsmittelbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch einer eigenständigen Beurteilung durch das Rechtsmittelgericht, wobei dieses grundsätzlich auch eigene Feststellungen zur alkoholischen Beeinflussung des Angeklagten bei der Tatbegehung zu treffen hat (vgl. OLG Hamburg, Beschluss vom 8. Februar 2016 – 2 Rev 62/15. Siehe auch BGH, Beschluss vom 4. November 2008 – 3 StR 336/08, NStZ-RR 2009, 148; BGH, Urteil vom 15. April 1997 – 5 StR 24/97, NStZ-RR 1997, 237). In der vorliegenden Fallkonstellation ist allerdings die innerprozessuale Bindungswirkung derjenigen tatsächlichen Feststellungen zu beachten, die den Schuldspruch tragen (vgl. insofern BGH, Beschluss vom 27. Oktober 2015 – 3 StR 363/15; BGH, Urteil vom 12. Juni 2014 – 3 StR 139/14, NStZ 2015, 182).

2. Auf erhebliche Bedenken stößt die Feststellung der Strafkammer, eine Unterbringung des – nach den getroffenen Feststellungen seit nahezu zwei Jahrzehnten alkoholabhängigen – Angeklagten in einer Entziehungsanstalt gemäß § 64 StGB komme nicht in Betracht, weil der Angeklagte keinen Hang im Sinne des § 64 StGB zum übermäßigen Konsum alkoholischer Getränke aufweise, weil die verfahrensgegenständliche Tat keinen Symptomwert für einen Hang habe und weil keine Gefahr erheblicher neuerlicher Straftaten bestehe. Alle diese Erwägungen sind vor dem Hintergrund der getroffenen Feststellungen nicht tragfähig (vgl. zur Bewertung von Trunkenheitsfahrten mit motorisierten Zweirädern als erhebliche Straftaten im Sinne des § 64 StGB OLG Celle, Urteil vom 23. Juni 2014 – 32 Ss 83/14, NStZ-RR 2015, 24). Insofern bedarf die Frage einer Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt nach § 64 StGB – gegebenenfalls unter Heranziehung eines Sachverständigen (§ 246a Abs. 1 S. 2 StPO) – einer sorgfältigen Prüfung im weiteren Verfahren, wobei allerdings auch darauf Bedacht zu nehmen sein wird, ob eine Anordnung der Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt verhältnismäßig wäre (§ 62 StGB). So könnte sich insbesondere bei erneuter Verurteilung des Angeklagten zu einer sechs Monate nicht übersteigenden Freiheitsstrafe eine Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt unter Umständen als unverhältnismäßig erweisen (vgl. insofern aber auch OLG Celle, Urteil vom 23. Juni 2014 – 32 Ss 83/14, NStZ-RR 2015, 24).

3. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass im Falle einer erneuten Rechtsmittelbeschränkungserklärung durch die Staatsanwaltschaft nunmehr auch dann eine Zustimmung des Angeklagten nach § 303 S. 1 StPO erforderlich wäre, wenn die Erklärung der Staatsanwaltschaft im Vorfeld der neuen Berufungshauptverhandlung abgegeben werden sollte. Denn eine Zustimmung des Rechtsmittelgegners ist nach Beginn einer ersten Hauptverhandlung über das Rechtsmittel stets erforderlich, also auch dann, wenn es – wie hier – zu einer Aufhebung eines Berufungsurteils in der Revision und Zurückverweisung der Sache zur erneuten Verhandlung an das Berufungsgericht kommt. Wenn ein erstes Berufungsurteil unter Zurückverweisung der Sache durch das Revisionsgericht aufgehoben worden ist, kann mithin auch vor dem Beginn der neuerlichen Hauptverhandlung die Berufung nicht mehr ohne Zustimmung des Gegners zurückgenommen werden (BayObLG, Beschluss vom 30. Oktober 1984 – RReg. 2 St 244/84, NJW 1985, 754; MüKo-StPO-Allgayer, Bd. 2, 2016, § 303 Rn. 4 m. w. N.; Meyer-Gofner/Schmitt, StPO, 59. Aufl. 2016, § 303 Rn. 3 m. w. N.).

(Mitgeteilt vom I. Strafsenat des Oberlandesgerichts Celle)

**19. 1. Die Berufungsbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch ist unwirksam, wenn das Erstgericht trotz Vorliegens entsprechender Anhaltspunkte weder die Frage der Schuldfähigkeit (§ 20 StGB) hinreichend geprüft noch die Annahme erheblich verminderter Schuldfähigkeit des Angeklagten (§ 21 StGB) rechtsfehlerfrei begründet hat. Maßgeblich für die Beurteilung der Wirksamkeit der Berufungsbeschränkung (§ 318 StPO) ist dabei das Ergebnis der Urteilsverkündung durch das Berufungsgericht vorausgehenden Urteilsberatung, weil erst dann endgültig überprüft werden kann, ob die Voraussetzungen für die Annahme einer Trennbarkeit und Widerspruchsfreiheit zur Schuld- und Rechtsfolgenfrage und damit für die Frage der Wirksamkeit der Rechtsmittelbeschränkung vorlagen (Festhaltung an OLG Bamberg, Beschl. v. 09.12.2014 – 2 OLG 7 Ss 121/14 = OLGSt StPO § 318 Nr. 24).**

**2. Der Beurteilung der Schuldfähigkeit eines alkoholisierten Täters hat auch dann der Versuch einer Berechnung der Blutalkoholkonzentration (BAK) zur Tatzeit vorauszugehen, wenn sich deren Berechnung als schwierig erweist, weil die Einlassung des Angeklagten sowie ggf. Bekundungen von Zeugen lediglich eine ungefähre zeitliche und mengenmäßige Eingrenzung des Alkoholkonsums zulassen. Auch in solchen Fällen ist deshalb die Berechnung – ggf. unter Inanspruchnahme sachverständiger Hilfe – aufgrund einer Schätzung unter Berücksichtigung des Zweifelsatzes vorzunehmen. Hiervon darf das Tatgericht nur dann Abstand nehmen, wenn nach Ausschöpfung der vorhande-**

nen Beweise sich auch keine annähernd verlässliche Berechnung zur Tatzeit durchführen ließe (u.a. Anschluss an BGH, Beschl. v. 28.04.2010 – 5 StR 135/10 = NStZ-RR 2010, 257 = RUP 2010, 227).

**3. Fehlende Erfolgsaussichten einer Unterbringung nach § 64 StGB können nicht allein damit begründet werden, dass andere Behandlungsmaßnahmen erfolgversprechend, geplant oder bereits begonnen wurden. Ein bereits erzielter Behandlungserfolg einer zwischenzeitlich begonnenen (freiwilligen) Therapie kann die Anordnung der Unterbringung nach § 64 StGB aber ausnahmsweise entbehrlich machen (u.a. Anschluss an BGH, Beschl. v. 03.03.2016 – 4 StR 497/15 = BGHR StGB § 46 I Spezialprävention 6 und 07.01.2008 – 5 StR 425/07 = RuP 2008, 229).**

Oberlandesgericht Bamberg,  
Beschluss vom 7. Februar 2017 – 2 OLG 7 Ss 105/16 –

#### Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht verurteilte den Angeklagten wegen vorsätzlichen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit Körperverletzung in Tateinheit mit 2 tateinheitlichen Fällen der Beleidigung zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 1 Jahr. Das Amtsgericht hatte zugunsten des Angeklagten, bei dem ein Alkoholtest nicht durchgeführt worden war und der angegeben hatte, die Tat nicht bestreiten zu wollen, sich aber infolge des Genusses von 3-4 Bier sowie Wein nicht mehr an Details erinnern zu können, das Vorliegen einer erheblich verminderten Schuldfähigkeit (§ 21 StGB) angenommen. Anhaltspunkte für eine vollkommene Aufhebung der Steuerungsfähigkeit sah das Amtsgericht in Anbetracht der „noch möglichen Artikulierung“ des Angeklagten sowie seiner „planmäßigen Flucht“, bei der es ihm ohne Probleme möglich gewesen sei, über die vor einem Restaurant befindlichen Stühle zu steigen, nicht, zumal der Angeklagte eigenen Angaben zufolge täglich Alkohol trinke und hierbei öfters Erinnerungslücken habe. Gegen dieses Urteil wandten sich sowohl der Angeklagte als auch die Staatsanwältin mit ihren jeweils auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkten Berufungen. Das Landgericht verwarf beide von ihm als wirksam auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt angesehenen Berufungen mit Urteil vom 06.09.2016 als unbegründet. Anhaltspunkte, die Berufsbeschränkungen in Frage zu stellen, hätten sich nicht ergeben. Wiewohl der Angeklagte in der Berufungshauptverhandlung die Trinkmengen am Tagtag dahingehend konkretisierte, dass er im Laufe des Nachmittags vor der Tat 3-4 halbe Bier sowie 4-5 Schoppen Wein getrunken habe, sich weiter darauf berief, keinerlei Erinnerung an die Tat zu haben und im Übrigen angab, seit 20-30 Jahren Alkohol zu trinken, in den letzten etwa 10-15 Jahren sogar exzessiv, bis er keine Erinnerung mehr habe, sah das Landgericht ebenfalls mit Blick insbesondere auch auf das Nachtatverhalten des Angeklagten keine Hinweise für eine vollständige Aufhebung der Steuerungsfähigkeit. Die gegen das Beru-

fungsurteil gerichtete Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung sachlichen Rechts rügt, erwies sich als erfolgreich.

#### Aus den Gründen:

I. Die gemäß § 333 StPO statthafte und auch im Übrigen zulässige (§§ 341 I, 344, 345 StPO) Revision des Angeklagten hat bereits deshalb – zumindest vorläufigen – Erfolg, weil dem Senat eine Überprüfung, ob das Landgericht zu Recht von einer wirksamen Beschränkung der Berufungen auf den Rechtsfolgenausspruch ausgegangen ist, auf der Grundlage der im Berufungsurteil zu einer möglichen alkoholbedingten Aufhebung bzw. Beeinträchtigung der Schuldfähigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt getroffenen Feststellungen nicht möglich ist.

1. Auf eine zulässige und ihrerseits unbeschränkte Revision hat das Revisionsgericht von Amts wegen, unabhängig von einer sachlichen Beschwerde des Rechtsmittelführers, zu prüfen, ob das Berufungsurteil über alle Teile des erstinstanzlichen Urteils entschieden hat, die der Überprüfungscompetenz der Berufungskammer unterlagen (LR/Franke StPO 26. Aufl. § 337 Rn. 37; Graf <Hrsg.>/Eschelbach StPO 2. Aufl. § 318 Rn. 31). Aus diesem Grund muss das Revisionsgericht auch nachprüfen, ob und inwieweit erklärte Berufsbeschränkungen (§ 318 StPO) rechtswirksam waren (OLG Bamberg, Beschl. v. 09.12.2014 – 2 OLG 7 Ss 121/14 = OLGSt StPO § 318 Nr. 24 und 31.07.2014 – 2 Ss 77/14 <unveröffentlicht>; OLG Bamberg, Urt. v. 25.06.2013 – 3 Ss 36/13 = DAR 2013, 585 = OLGSt StVG § 21 Nr. 10; OLG München ZfS 2012, 472; Meyer-Göfner/Schmitt StPO 59. Aufl. § 318 Rn. 33; § 352 Rn. 4).

a) Im Ansatz zutreffend ist das Landgericht davon ausgegangen, dass eine Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch grundsätzlich zulässig ist und die Frage der erheblich verminderten Schuldfähigkeit nach § 21 StGB, welche zur Rechtsfolge gehört, grundsätzlich von der Frage der Schuldfähigkeit nach § 20 StGB, die dem Schuldspruch zuzurechnen ist, trennbar ist. Allerdings ist eine Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch dann unwirksam, wenn bereits das Amtsgericht weder die Frage der Schuldfähigkeit nach § 20 StGB geprüft hat, obwohl aufgrund seiner eigenen Feststellungen Anlass hierfür bestand, noch eine erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit nach § 21 StGB rechtsfehlerfrei begründet hat (OLG Bamberg, Beschl. v. 09.12.2014 – 2 OLG 7 Ss 121/14 = OLGSt StPO § 318 Nr. 24; OLG Köln NStZ 1984, 379; BayObLGSt 1994, 233; BayObLG NZV 2001, 353; BGH NJW 2001, 1435; BayObLG NJW 2003, 2397 <zur Frage der Beschränkung des Einspruchs gegen einen Strafbefehl>; OLG Hamm BA 45, 262; OLG Hamm NStZ-RR 2008, 133; OLG Hamm, Beschl. v. 14.01.2014 – 3 RVs 97/13 = BeckRS 2014, 12983; Meyer-Göfner/Schmitt § 318 Rn. 17 m.w.N.; Eschelbach § 318 Rn. 18 a.E. m.w.N.). In einem solchen Fall kann aufgrund der lückenhaften Feststellungen nicht ausgeschlossen werden, dass der Angeklagte schuldunfähig war. Damit besteht

zwischen der Schuld- und Straffrage eine derart enge Verbindung, dass eine isolierte Überprüfung des angefochtenen Teils nicht möglich ist.

b) Insoweit entspricht es gefestigter Rechtsprechung auch des Senats (OLG Bamberg, Beschl. v. 09.12.2014 – 2 OLG 7 Ss 121/14 = OLGStStPO § 318 Nr. 24), dass das Berufungsgericht die Wirksamkeit der Berufsbeschränkung von Amts wegen endgültig erst aus der Sicht des Ergebnisses der Beratung über die zu treffende Entscheidung zu prüfen hat, weil nur so im konkreten Einzelfall geprüft werden kann, ob – ggf. auch unter Berücksichtigung durchgeführter Beweiserhebungen zum Rechtsfolgenausspruch – Trennbarkeit und Widerspruchsfreiheit im oben angeführten Sinn bejaht werden kann (BGHSt 27, 70/72; OLG Koblenz NStZ-RR 2005, 178; OLG Bamberg, Beschl. v. 10.09.2012 – 2 Ss 91/12 <unveröffentlicht>; KG, Beschl. v. 27.08.2013 – 161 Ss 101/13 <bei juris> = BeckRS 2013, 18258; OLG Bamberg, Beschl. v. 30.05.2014 – 2 Ss 67/2014; Meyer-Goßner/Schmitt § 318 Rn. 8; KK/Paul StPO § 318 Rn. 1 a.E.).

c) Dass das Landgericht jedenfalls auf der Grundlage der von ihm getroffenen Feststellungen mit Blick auf die angegebenen Trinkmengen, die Alkoholgewöhnung des Angeklagten und sein Nachtatverhalten eine vollständige Aufhebung der Steuerungsfähigkeit i.S.v. § 20 StGB ausgeschlossen hat mit der Folge der Wirksamkeit der Berufsbeschränkungen, begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Soweit sich das Landgericht hierfür – dem Amtsgericht folgend – im Wesentlichen auf die „noch mögliche Artikulierung“ des Angeklagten und seine „planmäßige Flucht“ stützt, fehlen hierzu schon nähere Ausführungen zum Verhalten des Angeklagten, die dem Senat die Überprüfung dieser Erwägungen ermöglichen. Dies wäre aber schon im Hinblick auf den Umstand geboten gewesen, dass Trinkgewöhnung bei Alkoholikern zu körperlich unauffälligem Verhalten auch bei extrem hohen BAK-Werten führen kann und im Übrigen der „Zielgerichtetheit“ des Täterverhaltens für sich allein kaum Aussagegewert zukommt (Fischer StGB 64. Aufl. § 20 Rn. 20, 25, jeweils m.w.N.). Vor diesem Hintergrund wäre das Landgericht insbesondere mit Blick auf die von dem Angeklagten angegebenen Trinkmengen und die von ihm geltend gemachte Erinnerungslosigkeit gehalten gewesen, ggf. mit sachverständiger Hilfe nähere Einzelheiten zur Alkoholisierung des Angeklagten aufzuklären. Insoweit entspricht es ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, dass bei einem alkoholisierten Täter für die Beurteilung der Schuldfähigkeit eine Berechnung der Blutalkoholkonzentration (BAK) zur Tatzeit vorausgehen muss, um den Grad der Alkoholisierung einschätzen zu können (vgl. nur BGH, Beschl. v. 28.04.2010 – 5 StR 135/10 = NStZ-RR 2010, 257 = RUP 2010, 227; BGH, Beschl. v. 26.05.2009 – 5 StR 57/09 = BGHR StGB § 21 Blutalkoholkonzentration 41 = BGHR JGG § 74 Kosten 3; BGH, Urt. v. 13.05.1993 – 4 StR 183/93 = StV 1993, 519). Hiervon kann der Tatrichter nicht schon dann Abstand nehmen, wenn sich die Berechnung als schwierig erweist, etwa weil die Angaben zum konsumierten Alkohol nicht exakt sind.

Vielmehr ist in solchen Fällen eine Berechnung der BAK aufgrund von Schätzungen unter Berücksichtigung des Zweifelsatzes auch dann vorzunehmen, wenn die Einlassung des Angeklagten sowie gegebenenfalls die Bekundungen von Zeugen zwar keine sichere Berechnungsgrundlage ergeben, jedoch eine ungefähre zeitliche und mengenmäßige Eingrenzung des Alkoholkonsums ermöglichen (BGH, Beschl. v. 28.04.2010 – 5 StR 135/10 = NStZ-RR 2010, 257 = RUP 2010, 227 m.w.N.). Hier von hätte das Landgericht nur dann Abstand nehmen dürfen, wenn nach Ausschöpfung der vorhandenen Beweise sich auch keine annähernd verlässliche Berechnung der BAK zur Tatzeit durchführen ließe. Dass diese Prämissen erfüllt waren, lässt sich den Urteilsgründen indes nicht entnehmen.

2. Die neue Strafkammer wird daher – ggf. unter Inanspruchnahme sachverständiger Hilfe – die tatsächlichen Grundlagen, die für die Beurteilung der Schuldfähigkeit mit Blick auf den der Tat vorangegangenen Alkoholkonsum von Bedeutung sind, zu klären und hierzu Feststellungen zu treffen haben. Sie hat sodann in eigener Verantwortung die Subsumtion unter §§ 20, 21 StGB vorzunehmen und auf dieser Grundlage die Frage der Wirksamkeit der Berufsbeschränkung erneut zu prüfen.

II. Auf die Revision des Angeklagten hin ist daher das angefochtene Urteil bereits wegen des aufgezeigten sachlich-rechtlichen Mangels mit den zugrunde liegenden Feststellungen aufzuheben (§ 353 I und II StPO), ohne dass es auf das Vorliegen weiterer Rechtsfehler ankommt. Die Sache wird zu neuer Verhandlung und Entscheidung – auch über die Kosten des Revisionsverfahrens – an eine andere Strafkammer des Landgericht zurückverwiesen (§ 354 II 1 StPO).

III. Die neue Strafkammer wird Folgendes zu beachten haben:

#### 1. Fakultative Strafrahmengmilderung

Im Falle eingeschränkter Schuldfähigkeit i.S.v. § 21 StGB können zwar schulderhöhende Umstände zur Versagung der fakultativen Strafrahmengmilderung gemäß §§ 21, 49 I StGB führen, wenn durch diese Umstände die infolge Herabsetzung der Einsichts- oder Steuerungsfähigkeit verminderte Tatschuld aufgewogen wird (vgl. Fischer § 21 Rn. 20 ff.). Dies setzt im Falle einer alkoholbedingten Verminderung der Schuldfähigkeit indes regelmäßig voraus, dass diese auf eine selbst zu verantwortende, verschuldete Berauschung zurückgeht und dem Täter uneingeschränkt vorwerfbar ist (BGH NStZ 2008, 330). Eine Intoxikation ist dem Täter jedenfalls dann nicht uneingeschränkt vorwerfbar, wenn er alkoholkrank ist und aufgrund unwiderstehlichen Drangs trinkt, weil ihm als Alkoholiker die Kraft fehlt, sich vom Alkohol zu lösen, wenn ihn der Alkohol weitgehend beherrscht oder der jahrelang betriebene Alkoholabusus bereits eine hirnganische Störung hervorgerufen hat (vgl. Schönke-Schröder/Perron/Weißer StGB 29. Aufl. § 21 Rn. 20; Fischer § 21 Rn. 26). Im Hinblick auf die bisherigen Urteilsfeststellungen zur Vorhandlungslage, zum Verlauf der vorausgegangenen Alkoholtherapie



sowie zu den Angaben des Angeklagten hinsichtlich Trinkmenge, Erinnerungslosigkeit und gewohnheitsmäßigen, exzessiven Alkoholkonsums sind die Erwägungen, mit denen das Landgericht die Milderung des Strafrahmens abgelehnt hat, nicht geeignet, die Annahme einer selbstverschuldeten Alkoholisierung zu tragen.

2. Anordnung der Unterbringung in der Entziehungsanstalt (§ 64 StGB)

Nach den bisher getroffenen Feststellungen, wonach der Angeklagte mehrfach wegen unter Alkoholeinwirkung begangener Taten vorgeahndet ist und den Abbruch einer von ihm in Befolgung einer Bewährungsauflage angetretenen stationären Alkoholtherapie durch Rückfall nach eigenmächtigem Entfernen veranlasst hat sowie mit Blick auf das von ihm angegebene Trinkverhalten drängt sich die Prüfung auf, ob eine Maßregel nach § 64 StGB anzuordnen ist (vgl. BGH, Beschl. v. 13.03.2013 – 2 StR 60/13 <bei juris>). Langjähriger exzessiver Alkoholkonsum macht die Auseinandersetzung damit erforderlich, ob bei dem Angeklagten ein Hang im Sinne von § 64 StGB vorliegt, mithin eine chronische auf körperlicher Sucht beruhende Abhängigkeit oder zumindest eine eingewurzelte, auf psychischer Disposition beruhende oder durch Übung erworbene intensive Neigung, immer wieder Alkohol zu sich zu nehmen (st. Rspr.; vgl. etwa BGH, Beschl. v. 20.12.2011 – 3 StR 421/11 = NStZ-RR 2012, 204 m. w. N.). Dass sich der Angeklagte einer weiteren freiwilligen stationären Alkoholtherapie unterzogen hat, welche zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung etwa 6 Wochen andauerte, machte diese Prüfung nicht obsolet. Fehlende Erfolgsaussichten der Unterbringung nach § 64 StGB können nicht allein darauf gestützt werden, dass andere Maßnahmen erfolgversprechend, ins Auge gefasst oder bereits begonnen wurden. Zwar kann ein zwischenzeitlich bereits erzielter Behandlungserfolg einer bereits begonnenen Therapie ausnahmsweise die Anordnung der Unterbringung nach § 64 StGB entbehrlich machen (vgl. BGH, Urt. v. 03.03.2016 – 4 StR 497/15 = BGHR StGB § 46 I Spezialprävention 6). Ein solcher war ausweislich der Feststellungen des Landgerichts aber jedenfalls zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung (noch) nicht gegeben (vgl. hierzu BGH, Beschl. v. 07.01.2008 – 5 StR 425/07 = BeckRS 2008, 01548). Daher wird sich ggf. die neue Strafkammer – unter Hinzuziehung eines Sachverständigen gemäß § 131246a StPO – mit der Frage der Anordnung der Unterbringung nach § 64 StGB zu befassen haben. [...]

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Dr. Georg Gieg, Bamberg)

**20. \*) 1. Eine Strafmilderung gemäß §§ 21, 49 Abs. 1 StGB kann versagt werden, wenn die Verminderung des Schuldgehalts durch den in § 21 StGB beschriebenen Defektzustand durch andere schulderhöhende Umstände ausgeglichen wird.**

**Dies ist bei selbstverschuldeter Trunkenheit jedenfalls dann der Fall, wenn sich aufgrund der persönlichen und situativen Verhältnisse des Einzelfalls das Risiko der Begehung von Straftaten infolge der Alkoholisierung für den Täter vorhersehbar erhöht hat und ihm die Alkoholaufnahme zum Vorwurf gemacht werden kann. Letzteres scheidet jedoch in der Regel aus, wenn der Täter alkoholkrank ist oder ihn der Alkohol zumindest weitgehend beherrscht.**

**2. Bei bestehender Alkoholabhängigkeit kann die Strafmilderung gemäß §§ 21, 49 Abs. 1 StGB versagt werden, wenn der Täter vorwerfbar ihm angebotene Maßnahmen zur Bekämpfung seiner Sucht unterlässt oder sich der Täter in eine Situation begibt, in der sich das Risiko alkoholbedingter Straftaten vorhersehbar deutlich erhöht.**

Oberlandesgericht Karlsruhe,  
Beschluss vom 27. Dezember 2016 – 2 (10) Ss 656/16 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht E verurteilte den Angeklagten wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis (Tatzeit 22.03.2015), Sachbeschädigung in zwei Fällen und unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln unter Einbeziehung des Urteils des Landgerichts F vom 14.07.2015 zu der Gesamtfreiheitsstrafe von acht Monaten (für die Tat vom 22.03.2015 wurde eine Einzelfreiheitsstrafe von sechs Monaten festgesetzt) und wies die Verwaltungsbehörde an, vor Ablauf von 24 Monaten keine Fahrerlaubnis zu erteilen. Der Verstoß gegen das Betäubungsmittelgesetz und ein Fall der Sachbeschädigung waren dabei Gegenstand des einbezogenen Urteils. Auf die Berufung des Angeklagten, die hinsichtlich der Tat vom 22.03.2015 auf den Rechtsfolgenauspruch beschränkt wurde, verurteilte das Landgericht Freiburg den Angeklagten – nach Beschränkung der Strafverfolgung gemäß § 154 Abs. 2 StPO – unter Freisprechung im Übrigen wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit vorsätzlichem Fahren ohne Fahrerlaubnis, wofür eine Einzelfreiheitsstrafe von sechs Monaten festgesetzt wurde, unter Einbeziehung der Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 30 € aus dem Strafbefehl des Amtsgerichts E vom 06.04.2016 zu der Gesamtfreiheitsstrafe von acht Monaten und setzte eine Sperrfrist für die Erteilung einer Fahrerlaubnis von noch sechzehn Monaten fest.

Mit der frist- und formgerecht eingelegten Revision erhebt der Angeklagte die Sachrüge unter ausdrücklicher Beanstandung der Versagung einer Strafmilderung gemäß §§ 21, 49 Abs. 1 StGB.

Aus den Gründen:

II. Die Überprüfung des nach wirksamer Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenauspruch hinsichtlich des nach dem Teilreispruch verbliebenen Teils der Verurteilung führt nach einstimmiger Entscheidung (§ 349 Abs. 4 StPO) zur Aufhebung des

Strafaußspruchs mit den zugehörigen Feststellungen (§§ 353 StPO). Die Versagung einer Strafmilderung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB hinsichtlich der Tat vom 22.03.2015 ist nicht tragfähig begründet, was sowohl dem Ausspruch über die dafür festgesetzte Einzelstrafe als auch über die Gesamtstrafe den Boden entzieht. Hinsichtlich des Maßregelaußspruchs ist das Rechtsmittel dagegen offensichtlich unbegründet.

1. Das Landgericht hat festgestellt, dass der – wiederholt einschlägig vorbestrafte und deshalb auch unter Bewährung stehende – Angeklagte etwa seit seinem 16. Lebensjahr im Übermaß Alkohol trank; jedenfalls ab dem Sommer 2014 mindestens einen Liter Wein und mehrere Biere am Tag. Im Rahmen der Verurteilung durch das Amtsgericht Emmendingen vom 13.05.2014, rechtskräftig seit 21.05.2014, – u. a. wegen Trunkenheit im Verkehr in Tateinheit mit Fahren ohne Fahrerlaubnis – zu einer Bewährungsstrafe (die zunächst auf drei Jahre festgesetzte Bewährungszeit wurde später bis 20.05.2018 verlängert) wurde der Angeklagte angewiesen, von ihm Anfang 2014 aufgenommene Beratungsgespräche bei einer Suchtberatungsstelle fortzusetzen. Dieser Weisung kam er jedoch nur bis Juli 2015 nach, wofür er als Begründung anführte, nach den Beratungsgesprächen verstärkten Suchtdruck verspürt zu haben. Ob die Angaben des Angeklagten, nach einer Reduzierung seines Alkoholkonsums seit zwei oder drei Monaten trotz in den ersten Tagen aufgetretener Entzugserscheinungen keinen Alkohol mehr zu trinken, der Wahrheit entsprachen, konnte die Strafkammer weder feststellen noch widerlegen.

Bei der Bemessung der Strafe für die Tat vom 22.03.2015 – insoweit war nach den bindenden Feststellungen im amtsgerichtlichen Urteil von einer Blutalkoholkonzentration von 2,33 ‰ bei Tatbegehung auszugehen – ist das Landgericht ohne sachverständige Beratung von einer alkoholbedingten erheblichen Verminderung der Steuerungsfähigkeit ausgegangen, wobei es auch nicht ausgeschlossen hat, dass der Angeklagte suchtkrank war. Im Weiteren wird im angefochtenen Urteil [...] ausgeführt:

„Der Angeklagte weiß jedoch aufgrund seiner zahlreichen Vorstrafen davon, dass er nicht nur ein Alkoholproblem hat, sondern auch in alkoholisiertem Zustand immer wieder Straftaten begeht [...]. Dennoch fehlte ihm jedenfalls bis ca. Sommer 2015, jedenfalls also bis zur Begehung der verfahrensgegenständlichen Tat im März 2015, die Bereitschaft, sich mit dieser Problematik zu befassen, so dass es weiterhin zu Alkoholexzessen kam, so auch am Tatabend. Angesichts dieses straferschwerenden Aspekts hat die Strafkammer von der fakultativen Möglichkeit der Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB keinen Gebrauch gemacht.“

2. Mit dieser Begründung erweist sich die Versagung einer Strafmilderung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB als rechtsfehlerhaft.

a. Allerdings ist es in der Rechtsprechung anerkannt, dass die Strafmilderung versagt werden kann, wenn

die Verminderung des Schuldgehalts durch den in § 21 StGB beschriebenen Defektzustand durch andere schulderhöhende Umstände ausgeglichen wird. Dies ist insbesondere bei selbstverschuldeter Trunkenheit der Fall, jedenfalls dann, wenn sich aufgrund der persönlichen und situativen Verhältnisse des Einzelfalls das Risiko der Begehung von Straftaten infolge der Alkoholisierung für den Angeklagten vorhersehbar erhöht hat (zusammenfassend OLG Hamm Blutalkohol 53, 482; LK-Schöch, StGB, 12. Aufl., § 21 Rn. 52 ff., jew. m. w. N.). Voraussetzung ist jedoch stets, dass dem Täter die Alkoholaufnahme zum Vorwurf gemacht werden kann. Dies kommt jedoch in der Regel nicht in Betracht, wenn der Täter alkoholkrank ist oder ihn der Alkohol zumindest weitgehend beherrscht (BGH NSTZ 2004, 495; NSTZ 2012, 687; OLG Hamm a. a. O.; Schönke/Schröder-Perron/Weißer, StGB, 29. Aufl., § 21 Rn. 20, jew. m. w. N.). Soweit die Strafkammer dies im vorliegenden Fall nicht ausschließen konnte, erscheint zwar zweifelhaft, ob diese Bewertung auf einer tragfähigen tatsächlichen Grundlage beruht. Insbesondere, wenn es dem Angeklagten tatsächlich gelungen sein sollte, aus eigenem Antrieb den Alkoholkonsum über mehrere Monate hinweg einzustellen, spräche dies deutlich gegen eine Alkoholkrankung im Sinne von Abhängigkeit (vgl. ICD-10 F 10.2). Jedoch reichen die getroffenen Feststellungen im Hinblick auf die sich daraus ergebende Dauer und den Umfang des Alkoholkonsums auch nicht aus, um die gegenteilige Annahme zu begründen. Im weiteren Verfahren wird sich zur Aufklärung die Zuziehung eines Sachverständigen empfehlen.

b. Zwar kann auch bei bestehender Alkoholabhängigkeit die Strafmilderung versagt werden, wenn der Täter vorwerfbar ihm angebotene Maßnahmen zur Bekämpfung seiner Sucht unterlässt (OLG Köln NSTZ 1982, 250; LK-Schöch a. a. O., § 21 Rn. 58) oder sich der Täter in eine Situation begibt, in der sich das Risiko alkoholbedingter Straftaten vorhersehbar deutlich erhöht (BGHSt 49, 239; NSTZ 2008, 619). Beides wird jedoch durch die vom Landgericht getroffenen Feststellungen nicht ausreichend belegt.

(1) Zwar ergibt sich aus den Urteilsgründen, dass dem Angeklagten spätestens durch das Urteil des Amtsgerichts E vom 13.05.2014 die Notwendigkeit vor Augen geführt worden war, zur Bekämpfung seines Alkoholproblems Maßnahmen zu ergreifen. Indes hatte er im Tatzeitpunkt und auch noch darüber hinaus, nämlich bis zum Sommer 2015, die offensichtlich auch vom Amtsgericht E insoweit für ausreichend erachteten Beratungsgespräche wahrgenommen. Die die Versagung der Strafmilderung tragende Begründung, es habe dem Angeklagten, an der Bereitschaft gefehlt, sich mit seiner Alkoholproblematik auseinanderzusetzen, entbehrt danach einer hinreichenden tatsächlichen Grundlage.

(2) Soweit ein zureichender Grund für die Versagung der Strafmilderung sich daraus ergeben könnte, dass sich der Angeklagte in eine Situation begeben hat, in der er damit rechnen musste, sich alkoholisiert ans Steuer zu setzen, findet sich dafür in den getroffenen Feststellungen ebenfalls kein ausreichender Anhalt.

Für das weitere Verfahren weist der Senat darauf hin, dass es im Hinblick auf § 46 Abs. 3 StGB nicht unbedenklich erscheint, wenn die nach den Feststellungen mindestens drei Kilometer betragende und vom Landgericht als „zwar nicht sehr lang, aber auch nicht völlig unerheblich“ [...] bewertete Fahrtstrecke dem Angeklagten strafschärfend angelastet wird.

Zudem gibt der vorliegende Fall erneut Anlass dazu, darauf hinzuweisen, dass der Wegfall an sich gesamtstrafenfähiger Geldstrafen nicht ohne Weiteres einen Härteausgleich gebietet. Ist deren Einbeziehung nicht mehr möglich, weil diese bezahlt worden sind, ergibt sich daraus für den Angeklagten kein Nachteil. Denn ansonsten wäre entweder die Geldstrafe bestehen geblieben (§ 53 Abs. 2 Satz 2 StGB), was dem aktuellen Rechtszustand entspricht, oder aber die Freiheitsstrafe hätte sich erhöht (§§ 53 Abs. 2 Satz 1, 54 Abs. 1 Satz 2 StGB), was ein schwereres Strafübel darstellt. Eine ausgleichende Härte liegt damit nicht vor (BGH NSZ 1990, 436; NSZ-RR 2013, 10).

**21. Die Beschwerde gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist auch neben der gegen das Berufungsurteil eingelegten Revision statthaft. Jedoch kann – eingeschränkt – nur überprüft werden, ob die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des § 69 StGB vorliegen und von dem nach § 111a Abs. 1 StPO eingeräumten Ermessen rechtsfehlerfrei Gebrauch gemacht wurde.**

Oberlandesgericht Karlsruhe,  
Beschluss vom 2. November 2016 – 2 Ws 325/16 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Angeklagte wurde mit Urteil des Amtsgerichts Waldshut-Tiengen vom 02.05.2016 vom Vorwurf der fahrlässigen Gefährdung des Straßenverkehrs und des unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr freigesprochen; mit Beschluss vom gleichen Tage wurde die im Ermittlungsverfahren angeordnete vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufgehoben. Mit – nicht rechtskräftigem – Urteil vom 15.09.2016 hat das Landgericht Waldshut-Tiengen das amtsgerichtliche Urteil auf die Berufung der Staatsanwaltschaft aufgehoben und den Angeklagten wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs und unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Gesamtgeldstrafe von 120 Tagessätzen zu je 50 Euro verurteilt, ihm die Fahrerlaubnis entzogen und eine Sperrfrist für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis von „zwölf Monaten“ festgesetzt. Mit dem angegriffenen, in der Hauptverhandlung unmittelbar nach der Urteilsverkündung ergangenen Beschluss hat die Strafkammer dem Angeklagten erneut die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen.

Gegen das Urteil hat der Angeklagte am 21.09.2016 Revision und mit beim Vordergericht am selben Tag

eingegangenen Schriftsatz zudem Beschwerde gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis eingelegt, der die befassende Strafkammer nicht abgeholfen hat. Mit Schriftsatz vom 27.09.2016 hat der Angeklagte seine Beschwerde weiter begründet. Die Revision liegt dem Senat noch nicht zur Entscheidung vor.

Aus den Gründen:

II. Die Beschwerde des Angeklagten ist zwar zulässig, bleibt aber in der Sache ohne Erfolg.

1. Nach § 304 Abs. 1 StPO ist die Beschwerde gegen den zugleich mit dem nicht rechtskräftigen Berufungsurteil ergangenen Beschluss über die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis auch neben der gegen das Urteil eingelegten Revision statthaft. Der in Teilen der obergerichtlichen Rechtsprechung (OLG Köln VRS 105, 343 ff.; Brandenburgisches Oberlandesgericht NSZ-RR 1996,170 f.; OLG Düsseldorf DAR 1995,1252) und Kommentarliteratur (KK-StPO/Bruns, StPO, 7. Aufl. 2013, § 111a, Rn. 22) vertretene Ansicht, ein Beschluss nach § 111a StPO, der mit oder nach einem die Maßregel nach § 69 StGB anordnenden Urteil ergangen ist, könne aus systematischen Gründen nicht gesondert angefochten werden, vermag der Senat nicht zu teilen (so bereits Senat, Beschluss vom 26.10.1998, 2 WS 247/98, NZV 1999, 345 f., Rn. 3 <juris>; OLG Karlsruhe DAR 2004, 408; OLG Hamm NZV 2015, 355; Thüringer Oberlandesgericht VRS 115, 353 ff.; KG VRS 100, 443 f.; OLG Düsseldorf NZV 2000, 383; OLG Frankfurt NSZ-RR 1996, 205 f.; LR-Hauck, StPO, 26. Aufl., § 111a, Rn. 92 m. w. N.). Eine gesetzliche Grundlage für die Annahme der Unzulässigkeit einer Beschwerde nach § 304 Abs. 1 StPO, die gegen alle von den Gerichten im ersten Rechtszug und im Berufungsverfahren erlassenen Beschlüsse zulässig ist, ist nicht ersichtlich; ein Fall des § 305 S. 1 StPO liegt nicht vor.

2. Die Beschwerde ist jedoch – gemessen an dem vom Senat angenommenen eingeschränkten Prüfungsmaßstab des Beschwerdegerichts bei zugleich eingelegter Revision – unbegründet.

Es liegen dringende Gründe für die Annahme vor, dass dem Angeklagten die Fahrerlaubnis endgültig entzogen werden wird (§ 111a StPO), sodass ihre vorläufige Entziehung gerechtfertigt ist.

a) Nach den Feststellungen des bereits schriftlich vorliegenden Berufungsurteils habe der Angeklagte am 12.11.2015 gegen 1:45 Uhr am Steuer seines Pkw [...] den nördlichen Abschnitt der P-Straße (zwischen der Einmündung der B-Straße und der Einmündung in die W-Straße) sowie die W-Straße in W befahren, obwohl er zuvor solche Mengen alkoholischer Getränke konsumiert gehabt habe, dass er nicht mehr fahrtüchtig gewesen sei. Die Untersuchung einer ihm am 12.11.2015 um 3:30 Uhr entnommenen Blutprobe habe eine mittlere Blutalkoholkonzentration von 1,61 Promille ergeben. Seine alkoholbedingte Fahrtüchtigkeit habe der Angeklagte bei der von ihm zu fordernden kritischen Selbstprüfung auch zumindest erkennen können und müssen. Aufgrund seiner Alkoholisierung sei der Angeklagte in Höhe des Anwesens

W-Straße 23 auf die linke Fahrbahnhälfte geraten und sei mit seinem PKW gegen den dort ordnungsgemäß entgegen der Fahrtrichtung des Angeklagten am Fahrbahnrand geparkten PKW Ford geprallt. Durch die Wucht des vom Angeklagten verursachten Aufpralls sei der Ford nach hinten geschoben worden und mit dem hinter ihm geparkten PKW Renault zusammengestoßen. Der PKW Ford sei hierdurch sowohl an der linken Frontpartie als auch im Heckbereich so schwer beschädigt worden, dass er wirtschaftlichen Totalschaden in Höhe von ca. 5.000 Euro erlitten habe. Auch an dem PKW Renault, der im Frontbereich beschädigt worden sei, sei ein Sachschaden von mehr als 2.000 Euro entstanden. Dass aufgrund seiner alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit die naheliegende Wahrscheinlichkeit bestanden habe, dass er solch ein Unfallverursachen werde, habe der Angeklagte vorhersehen können.

Obwohl der Angeklagte erkannte, dass er einen Unfall und dabei einen ganz erheblichen Fremdsachschaden verursachte, sei er höchstens fünf Minuten vor dem Anwesen W-Straße 23 stehen geblieben und dann über die W-Straße und die F-Straße in Richtung G davon gefahren, obwohl ihm mittlerweile klar gewesen sei, dass er alkoholbedingt nicht mehr fahrtüchtig gewesen sei, und obwohl er gewusst habe, dass er es den Besitzern der beiden von ihm beschädigten Fahrzeuge hierdurch unmöglich machen würde, seine Personalien, sein Fahrzeug und die Ursache des Unfalls festzustellen. Nach etwas mehr als zwei Kilometern von der Unfallstelle entfernt habe die Fahrt des Angeklagten auf einem Parkplatz geendet, weil sein PKW mittlerweile im Motorbereich zu brennen begonnen habe.

b) Der Senat geht davon aus, dass das Beschwerdegericht bei der gegebenen Verfahrenskonstellation die angefochtene Entscheidung nicht in vollem Umfang überprüfen kann (vgl. Senat, Beschluss vom 26.10.1998, 2 WS 247/98, NZV 1999, 345 f., Rn. 3 <juris>; OLG Karlsruhe DAR 2004, 408; Thüringer Oberlandesgericht a.a.O., Rn. 12, 13 <juris>; KG a.a.O., Rn. 3 <juris>). Für eine isolierte Anfechtung mit vollumfänglicher Prüfung der von der erkennenden Strafkammer angeordneten vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO – bei allerdings teils angenommener erheblicher indizieller Wirkung des schriftlich abgefassten und mit der Revision angegriffenen Berufungsurteils – (hierfür OLG Hamm a.a.O., Rn. 12, 13; OLG Düsseldorf NZV 2000, 383, Rn. 8 <juris>; OLG Koblenz NSTZ-RR 1997, 206, 207) ist aus systematischen Gründen grundsätzlich kein Raum (mehr), wenn gegen das Urteil, durch das eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB angeordnet worden ist, zugleich Revision eingelegt wurde. Denn die Entscheidung darüber, ob dringende Gründe für die Annahme vorhanden sind, dass dem Angeklagten nach § 69 StGB die Fahrerlaubnis entzogen werden wird, hängt letztlich nur noch davon ab, ob die entsprechende Anordnung im Urteil einer Überprüfung nach revisionsrechtlichen Kriterien standhält. Diese Überprüfung ist jedoch dem Senat als

Revisionsgericht vorbehalten. Für eine weitere Überprüfung der Entscheidung der erkennenden Strafkammer über die Frage der Eignung des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen in tatsächlicher Hinsicht ist angesichts dessen kein Raum mehr. Andernfalls bestünde – wegen des unterschiedlichen Prüfungsumfanges und der Prüfungscompetenz von Beschwerdegericht und Revisionsgericht – die Gefahr widersprechender Entscheidungen im Beschwerdeverfahren und im Revisionsverfahren. Die Entscheidungskompetenz des Revisionsgerichts würde zudem unterlaufen, wenn während des laufenden Revisionsverfahrens in einem Beschwerdeverfahren eine erneute Prüfung der tatsächlichen Voraussetzungen der Entziehung der Fahrerlaubnis zugelassen würde, die im Revisionsverfahren selbst keine Berücksichtigung mehr finden kann. Das Beschwerdegericht kann daher nur prüfen, ob die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des § 69 StGB vorliegen und die Strafkammer von dem ihr nach § 111a StPO eingeräumten Ermessen rechtsfehlerfrei Gebrauch gemacht hat (vgl. vgl. Senat, Beschluss vom 26.10.1998, 2 WS 247/98, NZV 1999, 345 f., Rn. 3 <juris>; Thüringer Oberlandesgericht, a.a.O., Rn. 13 <juris>; KG, a.a.O., Rn. 3 <juris>). Auch der weiteren abweichenden Rechtsauffassung, nach der in die Prüfung des Beschwerdegerichts jedenfalls die Erfolgsaussichten einer Revision einzubeziehen seien (OLG Frankfurt am Main a.a.O., S. 206; LR-Hauck, a.a.O., § 111a, Rn. 92 m.w.N.), vermag der Senat aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht beizutreten; die abweichende Rechtsauffassung liefe auf eine inzidente revisionsrechtliche Überprüfung der tatrichterlichen Entscheidung im Beschwerdeverfahren hinaus. Der revisionsrechtliche Prüfungsumfang wird jedoch durch die vom Revisionsführer vorgebrachten Rügen bestimmt; nichts anderes kann auch im Falle einer inzidenten Prüfung durch das Beschwerdegericht gelten. Wenn aber der Umfang einer inzidenten Prüfung im Beschwerdeverfahren vom Vortrag des Revisionsführers abhängt, sind Verfahrenssituationen, in denen eine Entscheidungsreife des Beschwerdeverfahrens vor derjenigen des Revisionsverfahrens gegeben ist, kaum denkbar. Für diesen Fall der gleichzeitigen Entscheidungsreife erkennt jedoch auch die von der hiesigen Rechtsauffassung abweichende Rechtsprechung den Vorrang der Entscheidung über die Revision an (OLG Frankfurt am Main a.a.O., S. 206; auch OLG Hamm a.a.O., Rn. 9). Mit einer Beschwerde gegen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis kann daher eine inzidente Vorabentscheidung über die gegen das Urteil eingelegte Revision nicht erreicht werden.

Hat sich daher – wie hier – die Strafkammer die Überzeugung von der fehlenden charakterlichen Eignung des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen verschafft und die Maßregel nach § 69 StGB angeordnet, ergeben sich die dringenden Gründe für das Vorliegen der Voraussetzungen der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis aus dessen Urteil. Diese Wertung hat das Beschwerdegericht ebenso hinzunehmen wie die ihr zugrunde liegenden tatsächlichen Feststellungen (KG a.a.O., Rn. 3 <juris>).

c) Vorliegend ist – gemessen an der eingeschränkten Prüfungscompetenz des Beschwerdegerichts – weder ersichtlich, dass die im Urteil erfolgte Entziehung der Fahrerlaubnis mit einem offensichtlichen Rechtsfehler behaftet ist, noch liegen Anhaltspunkte vor, nach denen die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis auf einem Ermessensfehlgebrauch beruht.

Nach den Feststellungen der Strafkammer liegt ein Regelfall für die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 Abs. 2 Nr. 1, 2 und 3 StGB vor; rechtliche, die (vorläufige) Entziehung der Fahrerlaubnis als unvertretbar erscheinende, Bedenken gegen die in der Nichtabhilfeentscheidung der Strafkammer niedergelegte Einschätzung, dass die Regelvermutung des Eignungsmangels aus § 69 Abs. 2 StGB vorliegend nicht durch seitens des Beschwerdeführers geltend gemachte besondere Umstände des Einzelfalls – kein verkehrswidriges In-Erscheinung-Treten des Angeklagten seit Wiedererteilung der Fahrerlaubnis am 12.05.2016 bis zum 15.09.2016 – widerlegt sei, bestehen nicht.

Ebenso ausweislich ihrer Nichtabhilfeentscheidung hat die Strafkammer in rechtlich nicht zu beanstandender Weise bei der der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis zugrunde liegenden Ermessensentscheidung die von der Beschwerde für den Angeklagten vorgebrachten Umstände – schwerwiegende negative Auswirkungen auf den Betrieb seines Baugeschäfts – in ihre Abwägung eingestellt. Weitere Umstände, aus denen sich ein Beruhen der Entscheidung auf einem Ermessensfehlgebrauch ergeben könnte, sind nicht ersichtlich.

Die Prüfung, ob die vom Beschwerdeführer angegriffene landgerichtliche Beweiswürdigung bei der Feststellung von Indizien und bei der gebotenen Gesamtschau festgestellter Indizien einer revisionsrechtlichen Überprüfung auf Rechtsfehler – insbesondere auf Verstöße gegen Denkgesetze oder auf die Annahme etwa nicht bestehender Erfahrungssätze – standhalten wird, bleibt dem Revisionsverfahren vorbehalten.

**22. Die – vorsorgliche – vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO ist möglich und angezeigt, selbst wenn Zweifel bestehen, ob der Beschuldigte überhaupt im Besitz einer Fahrerlaubnis ist, sofern im Übrigen die Voraussetzungen für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis vorliegen.**

Amtsgericht Kehl,

Beschluss vom 9. März 2017 – 2 Ds 308 Js 14338/16 –

Aus den Gründen:

1. Am 30.08.2016 erhob die Staatsanwaltschaft gegen den Angeschuldigten Anklage mit dem Vorwurf der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr gemäß den §§ 316 Abs. 1 und 2 StGB, begangen am 07.08.2016. [...]

2. Aufgrund der bisherigen Ermittlungen, insbesondere aufgrund der Feststellungen der Polizeibeamten,

dem Ergebnis der Blutalkoholuntersuchung und den einschlägigen Vorstrafen, bestehen dringende Gründe, dass dem Angeschuldigten nach Durchführung, der Hauptverhandlung die Fahrerlaubnis gemäß den §§ 69 ff. StGB, auch noch nach relativ langer Zeit nach der Tat, entzogen werden wird. An der Verwertbarkeit des Ergebnisses der beim Angeschuldigten entnommenen Blutprobe bestehen keine begründeten Zweifel.

3. Das Gericht hält es zur Sicherung des Erfolgs dieser Maßregel für erforderlich, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO anzuordnen.

4. Auch wenn – derzeit – nicht sicher davon ausgegangen werden kann, dass der Angeschuldigte überhaupt im Besitz einer (belgischen) Fahrerlaubnis ist, wie er behauptet, im Gegenteil die vorliegenden Erkenntnisse eher dagegen sprechen, so ist die – vorsorgliche – Anordnung der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO möglich und angezeigt (vgl. AG Lahr NJW 2008, 2277).

**23. Ein im Rahmen eines fahrerlaubnisrechtlichen Verfahrens gegen den Waffenbesitzer eingeholtes medizinisch-psychologisches Gutachten kann geeignet sein, den aufgrund erheblichen Alkoholkonsums bestehenden Verdacht der Alkoholabhängigkeit auch im waffenrechtlichen Verfahren auszuräumen.**

Hessischer Verwaltungsgerichtshof,

Beschluss vom 22. November 2016 – 4 B 2306/16 –

I. Der Antragsteller ist Inhaber von zwei Waffenbesitzkarten (Nr. .../2007 und .../2007). Nachdem die Antragsgegnerin davon Kenntnis erhalten hatte, dass der Antragsteller am 4. September 2012 vom Amtsgericht Offenbach wegen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen verurteilt worden war, teilte sie diesem mit Schreiben vom 16. September 2015 mit, dass aufgrund der festgestellten Mindest-Blutalkoholkonzentration von 2,33 Promille davon ausgegangen werden müsse, dass seine persönliche Eignung gemäß § 6 WaffG nicht mehr gegeben sei. Demzufolge sei beabsichtigt, die dem Antragsteller erteilten Waffenbesitzkarten zu widerrufen. Gleichzeitig wurde dem Antragsteller die Möglichkeit eingeräumt, die erforderliche persönliche Eignung durch Vorlage eines amts- oder fachärztlichen oder fachpsychologischen Zeugnisses im Sinne des § 6 WaffG i. V. m. § 4 AWaffV „wiederherzustellen“.

Am 29. Oktober 2015 legte der Antragsteller ein medizinisch-psychologisches Gutachten der C. GmbH vom 21. Juni 2013 vor, das zu dem Ergebnis gelangte, es sei nicht zu erwarten, dass der Antragsteller auch künftig ein Kraftfahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde und keine psychophysischen Beeinträchtigungen vorlägen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges der Klasse BE in Frage stellten.

Da der Antragsgegner das medizinisch-psychologische Gutachten vom 21. Juni 2013 aus waffenrechtli-



cher Sicht nicht für ausreichend erachtete, die persönliche Eignung des Antragstellers trotz des begründeten Verdachts der Alkoholabhängigkeit nachzuweisen, widerrief er mit Bescheid vom 5. Februar 2016 die dem Antragsteller erteilten Waffenbesitzkarten, forderte den Antragsteller auf, die Waffenbesitzkarten unverzüglich zurückzugeben sowie die dort eingetragenen Schusswaffen einschließlich Munition bis zum 11. März 2016 nachweislich einem Berechtigten im Sinne des Waffengesetzes zu übergeben oder unbrauchbar zu machen. Für den Fall der nicht fristgerechten Rückgabe der beiden Besitzkarten wurde dem Antragsteller ein Zwangsgeld in Höhe von 1.000,00 EUR angedroht.

Gegen den Bescheid vom 5. Februar 2016 hat der Antragsteller am 3. März 2016 Widerspruch erhoben, über den noch nicht entschieden ist.

Ferner hat der Antragsteller mit Schriftsatz vom 17. Mai 2016 einen Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gestellt, den das Verwaltungsgericht mit dem hier angegriffenen Beschluss vom 29. Juli 2016, zugestellt am 1. August 2015, abgelehnt hat. Gegen diesen Beschluss hat der Antragsteller am 13. August Beschwerde erhoben, die er mit Schriftsatz vom 30. August 2016, eingegangen bei Gericht am 31. August 2016, begründet hat. [...]

#### Aus den Gründen:

II. Die zulässige Beschwerde ist begründet. [...]

Nach summarischer Überprüfung der Sach- und Rechtslage erweist sich der Widerruf der Waffenbesitzkarten voraussichtlich als rechtswidrig.

Nach § 45 Abs. 2 Satz 1 WaffG ist eine waffenrechtliche Erlaubnis – hier die Waffenbesitzkarten (§ 10 Abs. 1 WaffG) – zu widerrufen, wenn nachträglich Tatsachen eintreten, die zur Versagung hätten führen müssen. Eine Erlaubnis ist zu versagen, wenn der Antragsteller nicht die erforderliche persönliche Eignung besitzt (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 WaffG). Die erforderliche persönliche Eignung besitzen nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WaffG Personen nicht, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass sie abhängig von Alkohol sind.

Sind Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die persönliche Eignung nach § 6 Abs. 1 WaffG begründen, hat die zuständige Behörde gegenüber dem Betroffenen auf seine Kosten die Beibringung eines amts- oder fachärztlichen oder fachpsychologischen Zeugnisses über die geistige oder körperliche Eignung anzuordnen (§ 6 Abs. 2 WaffG). Die Anordnung ist als reine Verfahrenshandlung nicht isoliert angreifbar (§ 44a VwGO), sondern kann nur im Rahmen eines Rechtsbehelfsverfahrens gegen eine daran anknüpfende waffenrechtliche Maßnahme inzident auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden. Ihr Adressat hat daher eigenständig zu prüfen, ob sie rechtmäßig und deswegen zu befolgen ist. Die Beibringungsanordnung muss deshalb nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz bestimmten formellen Voraussetzungen genügen. Namentlich muss sie aus sich heraus verständlich sein (vgl. § 4 Abs. 3 Satz 1 AWaffV). Der

Betroffene muss ihr entnehmen können, was konkret ihr Anlass ist und ob die in ihr aufgeführten Gründe die behördlichen Eignungszweifel zu rechtfertigen vermögen. Nur auf der Grundlage dieser Information kann er nämlich sachgerecht einschätzen, ob er sich trotz der mit einer Untersuchung verbundenen Beeinträchtigung seines Persönlichkeitsrechts und der Kostenbelastung der Begutachtung stellen will oder die mit der Verweigerung der Begutachtung verbundenen Risiken eingeht (OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 21. Februar 2014 – 16 A 2367/11 –, juris). Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen oder bringt er das geforderte Gutachten aus von ihm zu vertretenden Gründen nicht fristgerecht bei, darf die Behörde bei ihrer Entscheidung nach § 4 Abs. 6 Satz 1 AWaffV auf seine Nichteignung schließen, wenn er in der Beibringungsanforderung auf diese Möglichkeit hingewiesen wurde (vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 15. August 2016 – 21 CS 16.1247 –, juris unter Hinweis auf die zu § 15b Abs. 2 StVZO a. F. ergangene Rechtsprechung des BVerwG, Urteil vom 5. Juli 2001 – 3 C 13.01 –, juris; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 21. Februar 2014, a.a.O.).

Die Beibringungsanordnung vom 16. September 2015 war zwar anlassbezogen. Das Verwaltungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass hinreichende Tatsachen vorlagen, die die Annahme gerechtfertigt haben, dass der Antragsteller abhängig von Alkohol im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 2 WaffG war. Aufgrund der Tatsache, dass der Antragsteller am 1. Juli 2012 bei einer Verkehrskontrolle mit einer Blutalkoholkonzentration von 2,33 Promille angetroffen wurde, war die Annahme einer Alkoholabhängigkeit gerechtfertigt. Nach dem aktuellen Stand der Alkoholforschung deutet eine Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille auf deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit hin. Auch die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung der Bundesanstalt für Straßenwesen (gültig ab 01.05.2014, Nr. 3.13 „Alkohol“; abgedruckt in Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 115), die als Niederschlag sachverständiger Erfahrung von Gewicht sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. September 1995 – 11 C 34.94 –, juris) bestätigen, dass mit einer entsprechenden Alkoholgewohnung ein erhöhtes Gefährdungspotential einhergeht. Im Einklang mit den Richtlinien hat das Bundesverwaltungsgericht zur Eignung von Fahrerlaubnisinhabern wiederholt entschieden, dass Personen, die Blutalkoholwerte von 1,6 Promille und mehr erreichen, regelmäßig – auch wenn sie Ersttäter sind – an einer dauerhaften ausgeprägten Alkoholproblematik leiden, sodass die Straßenverkehrsbehörden in solchen Fällen Art, Inhalt und Folgen einer möglichen Alkoholabhängigkeit des betreffenden Fahrerlaubnisinhabers und ihre Auswirkungen auf sein Verhalten im Straßenverkehr mit den erforderlichen und angemessenen Mitteln aufzuklären haben (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. September 1995 – 11 C 34.95 –, juris). Auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Waffenrecht vom 5. März 2012 (WaffVwV) benennt als Beispiel für das Bekanntwerden von

Tatsachen, die Bedenken gegen die persönliche Eignung im Sinn des § 6 WaffG begründen, die amtliche Feststellung einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,6 Promille (Nr. 6.3 WaffVwV) und überträgt damit diese Erkenntnisse auf das Waffenrecht.

Die Beibringungsanordnung vom 16. September 2015 entspricht den Anforderungen des § 4 Abs. 3 AWaffV aber insoweit nicht, als dort ausgeführt wird, die persönliche Eignung des Antragstellers sei aufgrund der festgestellten Blutalkoholkonzentration von 2,33 Promille nicht mehr gegeben und der Antragsteller habe die Möglichkeit, seine persönliche Eignung durch Vorlage eines Gutachtens „wiederherzustellen“. Ferner ist zweifelhaft, ob die Anordnung hinreichend bestimmt ist, weil dem Antragsteller die Beibringung eines amts- oder fachärztlichen oder fachpsychologischen Zeugnisses aufgegeben wird und er somit die freie Wahl hat, was für ein Gutachten er beibringt. Um die Zweifel auszuräumen, die an der Eignung des Antragstellers bestanden, war aber ausschließlich eine medizinisch-psychologische Untersuchung das geeignete und angemessene Mittel. Insoweit sind die im Fahrerlaubnisrecht zur Thematik „Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik“ enthaltenen Grundsätze und die dazu ergangene Rechtsprechung in ihren wesentlichen Grundzügen auch im Waffenrecht zugrunde zu legen (vgl. Bayerischer VG, Urteil vom 29. Juni 2016 – 1 B 16.527 –, juris). Das Fahrerlaubnisrecht sieht zur Klärung von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr sowie wenn „sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht“ (§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c und e FeV) zwingend die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens vor. Eine Beurteilung nur der körperlichen Befunde, die den dauerhaften völligen Alkoholverzicht belegen, ist nicht ausreichend. Zum Nachweis der Eignung ist je nach Fallgestaltung beispielsweise zu fordern, dass Alkoholabstinenz eingehalten wird und die vollzogene Änderung im Umgang mit Alkohol stabil und motivational gefestigt ist. Letzteres erfordert z.B. eine Prognose, inwieweit die inneren und äußeren Bedingungen einer Stabilisierung des geänderten Verhaltens nicht entgegenstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Mai 2008 – 3 C 32.07 –, juris). Demzufolge wäre dem Antragsteller die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufzugeben gewesen.

Ob sich der Widerruf der Waffenbesitzkarten bereits als rechtswidrig erweist, weil die Beibringungsanordnung vom 16. September 2015 aufgrund der vorgenannten Bedenken fehlerbehaftet war, bedarf hier jedoch keiner abschließenden Entscheidung. Denn der Antragsteller hat seine Eignung durch die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nachgewiesen.

Die Anordnung vom 16. September 2015, bis zum 6. November 2015 ein Zeugnis über seine geistige oder körperliche Eignung vorzulegen, ist der Antragsteller mit Schreiben seines Bevollmächtigten vom 29. Oktober 2015, eingegangen bei dem Antragsgegner

am 2. November 2015, nachgekommen, indem er das medizinisch-psychologische Gutachten der C. GmbH vom 21. Juni 2013 übersandt hat.

Der Senat geht unter Berücksichtigung des in diesem Verfahren herabgesetzten Prüfungsmaßstabes und mangels konkreter Einwände des Antragsgegners davon aus, dass dieses Gutachten, das im Rahmen des fahrerlaubnisrechtlichen Verfahrens gegen den Antragsteller eingeholt wurde, geeignet ist, trotz des erheblichen Alkoholkonsums des Antragstellers dessen persönliche Eignung zum Umgang mit Waffen und Munition nachzuweisen. Der Grund, an der persönlichen Eignung des Antragstellers zu zweifeln, war der Verdacht einer Alkoholabhängigkeit. Diesen Verdacht hat der Antragsteller mit der Vorlage des Gutachtens vom 21. Juni 2013 hinlänglich ausgeräumt.

Dieses Gutachten wurde durch den Diplom-Psychologen C. und die Ärztin A. erstellt. Dass diese Gutachter nicht hinreichend sachkundig im Sinne des § 4 Abs. 2 AWaffV waren, ist nicht ersichtlich. Auch der Antragsgegner äußert keine dahingehenden Zweifel. Ebenso wenig hat der Antragsgegner Bedenken an der Qualität des Gutachtens im Sinne des § 4 Abs. 5 AWaffV geltend gemacht.

Die Gutachter gehen davon aus, dass bei Kraftfahrern, die mit Werten um oder über 1,5 Promille im Straßenverkehr angetroffen würden, die Annahme eines chronischen Alkoholkonsums mit besonderer Gewöhnung anzunehmen sei. Demzufolge sind sie insbesondere auch der Frage nachgegangen, ob bei dem Antragsteller eine Alkoholabhängigkeit gegeben ist. In der zusammenfassenden Befundwürdigung führen sie aus, dass die medizinische Untersuchung keine eignungsausschließenden Befundauffälligkeiten ergeben habe. Bei der medizinischen Untersuchung habe sich zwar eine Laborwerterhöhung gezeigt. Diese Normabweichung müsse jedoch aus medizinischer Sicht nicht auf einen aktuellen Alkoholüberkonsum zurückgeführt werden, da der wichtige Parameter GGT im Normbereich liege. Es seien nach CTU-Kriterien erstellte Abstinenzbelege für den Zeitraum vom 10. Juli 2012 bis 11. April 2013 beigebracht worden, was für eine neunmonatige Alkoholabstinenz spreche. Die bei dem Antragsteller anzunehmende sehr hohe Alkoholgewöhnung sei darauf zurückzuführen, dass er in der weiter zurückliegenden Vergangenheit (von 1981-1984) exzessiv Alkohol getrunken und hierdurch eine sehr hohe körperliche Alkoholgewöhnung aufgebaut habe. Es sei bei ihm eine eindeutige Motivation zu einer künftig dauerhaften Alkoholabstinenz erkennbar. Als positiv sei insbesondere einzuschätzen, dass der Antragsteller für sich den Versuch eines kontrollierten, mäßigen Alkoholtrinkverhaltens ablehne, da er sich der Möglichkeit eines Kontrollverlustes bewusst sei. Dies gelte auch für die Möglichkeit eines Rückfalls in ein erneutes Alkoholüberkonsumverhalten. Er verfüge über angemessenes Ersatzverhalten. Das Abstinenzverhalten des Antragstellers bestehe inzwischen seit etwa 10 Monaten und es könne als in sein Verhaltensrepertoire und in seine Lebensgestaltung integriert gelten. Bei der Aufarbeitung seiner Alkohol-



missbrauchsproblematik habe der Antragsteller fachliche Hilfe in Anspruch genommen. Dies trage ebenso wie eine offenbar geordnete berufliche Lebenssituation zur Stabilisierung des Abstinenzverhaltens bei. Für die Glaubhaftigkeit und Ernsthaftigkeit der vom Antragsteller angegebenen Verhinderung im Alkoholbereich spreche auch, dass er seine Vorgeschichte trotz damit verbundener erheblicher Nachteile für sich letzten Endes positiv sehe. Insgesamt könne im Falle des Antragstellers aus medizinisch psychologischer Sicht aufgrund der günstigen Befunde eine positive Verkehrsverhaltensprognose erstellt werden.

Nach dem Gutachten ist die beim Antragsteller am 1. Juli 2012 festgestellte Blutalkoholkonzentration von 2,33 Promille nicht auf eine aufgrund derzeitigen übermäßigen Alkoholkonsums zurückzuführende Alkoholgewöhnung bedingt. Vielmehr hat der Antragsteller aufgrund eines in der Vergangenheit (1981-1984) liegenden exzessiven Alkoholgenusses die sehr hohe körperliche Alkoholgewöhnung aufgebaut.

Der Verwertung des Gutachtens der C. GmbH kann nach derzeitigem Kenntnisstand des Senats nicht entgegengehalten werden, dass dieses Gutachten eingeholt worden ist, um die Fahreignung des Antragstellers nachzuweisen. Die Zweifel an der persönlichen Eignung des Antragstellers zum Umgang mit Waffen bestanden aufgrund des Verdachts der Alkoholabhängigkeit. Der Verdacht der Alkoholabhängigkeit wird aber durch das medizinisch-psychologische Gutachten hinlänglich ausgeräumt.

Das Verwaltungsgericht geht zwar zutreffend davon aus, dass die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mit der waffenrechtlichen Zuverlässigkeit gleichzusetzen ist. Insoweit kann hier dahingestellt bleiben, ob beispielsweise die Regelvermutung der waffenrechtlichen Unzuverlässigkeit nach § 5 Abs. 2 WaffG, die anzunehmen ist, wenn eine Person wegen einer fahrlässigen gemeingefährlichen Straftat – wie einer Trunkenheitsfahrt – zu einer Geldstrafe von mindestens 60 Tagessätzen rechtskräftig verurteilt wurde, durch ein positives medizinisch-psychologisches-Gutachten über die Kraftfahreignung entkräftet werden kann (bejahend: Hessischer VGH, Urteil vom 22. November 1994 – 11 UE 1428/93 –, RdL 1995, 67; verneinend: VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 13. April 2007 – 1 S 2751/06 –, VBIBW 2007, 315; VG Minden, Gerichtsbescheid vom 14. September 2007 – 8 K 570/07 –, juris; OVG Niedersachsen, Urteil, vom 16. Dezember 2008 – 11 LB 31/08 –, NVwZ-RR 2009, 259). Insofern spricht einiges dafür, dass die Frage der waffenrechtlichen Zuverlässigkeit nach anderen Maßstäben zu beurteilen ist, als die Frage der fahrerlaubnisrechtlichen Eignung. Die waffenrechtliche Zuverlässigkeit nach § 5 WaffG betrifft Fälle des vorwerfbaren Handels. Demgegenüber betrifft die persönliche Eignung Fälle der nicht vorwerfbaren körperlichen Einschränkungen. Ob eine nicht vorwerfbare körperliche Einschränkung in Form einer Alkoholabhängigkeit vorliegt, kann nach Waffenrecht und Fahrerlaubnisrecht aber nur einheitlich beantwortet werden.

BLUTALKOHOL VOL. 54/2017

Der Verwertbarkeit des Gutachtens der C. GmbH steht schließlich auch nicht entgegen, dass das Verfahren nach § 4 Abs. 3 Satz 2 und 3 AWaffV nicht eingehalten wurde. Danach hat der Betroffene, nachdem er zur Beibringung eines Gutachtens aufgefordert wurde, die Behörde darüber zu unterrichten, wen er mit der Untersuchung beauftragt hat. Anschließend übersendet die Behörde zur Durchführung der Untersuchung auf Verlangen des Gutachters bei Vorliegen der Einwilligung des Betroffenen die zur Begutachtung erforderlichen ihr vorliegenden Unterlagen. Soweit bereits eine die Eignungszweifel ausschließende geeignete Begutachtung – wie hier – vorliegt, erachtet der Senat die Einhaltung dieses Verfahrens für verzichtbar, soweit keine Einwände gegen den Gutachter und die von diesem verwerteten Unterlagen bestehen.

Die Begründetheit der Beschwerde hinsichtlich des Widerrufs der Waffenbesitzkarten schlägt auch auf die geforderte Rückgabe der Erlaubnisse und die daran anknüpfende Zwangsmittelandrohung durch.

**24. 1. Bereits die Erfüllung eines oder mehrerer in § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV aufgeführten Tatbestände steht der Nutzung einer Fahrberechtigung im Inland entgegen, ohne dass es zur Herbeiführung dieser Rechtsfolge eines rechtsgestaltenden (und damit konstitutiv wirkenden) Verwaltungsakts bedarf (im Anschluss an BVerwG, Urteil vom 25. August 2011 – BVerwG 3 C 25.10 –, juris Rn. 13 ff., m.w.N.).**

**2. Auch der Anbringung eines Sperrvermerks auf dem ausländischen Führerschein nach § 47 Abs. 2 Sätze 2 und 3 FeV kommt als Realakt keine konstitutive Bedeutung zu.**

Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt,  
Beschluss vom 14. Oktober 2016 – 3 M 180/16 –

Aus den Gründen:

I. Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Halle – 7. Kammer – vom 1. September 2016 hat keinen Erfolg.

Die von dem Antragsteller mit der Beschwerde dargelegten Gründe, auf deren Prüfung der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO beschränkt ist, tragen eine Änderung des Beschlusses nicht.

1. Nicht zu folgen ist dem Einwand des Antragstellers, der Antragsgegner habe mit der Anbringung des Sperrvermerks einen Verwaltungsakt erlassen; denn § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV bestimmt schon nach seinem Wortlaut, dass die sich aus § 28 Abs. 1 FeV ergebende Berechtigung des Inhabers einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, Kraftfahrzeuge im Bundesgebiet zu führen, unter den in § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV genannten Voraussetzungen nicht „gilt“. Bereits die Erfüllung eines oder mehrerer der in § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV aufgeführten Tatbestände steht also der Nutzung einer Fahrberechtigung im Inland entgegen, ohne dass es zur Herbeiführung dieser Rechtsfolge eines

rechtsgestaltenden (und damit konstitutiv wirkenden) Verwaltungsakts bedarf (vgl. dazu ausführlich unter Auswertung der obergerichtlichen Rechtsprechung: BVerwG, Urteil vom 25. August 2011 – BVerwG 3 C 25.10 –, juris Rn. 13 ff., m.w.N.).

Gegen das Erfordernis einer konstitutiven Einzel-fallentscheidung der deutschen Fahrerlaubnisbehörde spricht zudem die Regelung des § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV.

Bereits durch die Dritte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 7. Januar 2009 (BGBl. I S. 29) wurde § 28 Abs. 4 FeV u. a. um einen Satz 2 ergänzt, in dem klargestellt wurde, dass die Behörde in den von § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 und 3 FeV erfassten Fällen einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Berechtigung des Inhabers einer ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis, von ihr im Bundesgebiet Gebrauch zu machen, (lediglich) erlassen „kann“. Diese Möglichkeit zum Erlass eines feststellenden Verwaltungsakts wurde mit der Zehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) auf sämtliche Fälle des Satzes 1 erweitert. In der Begründung zum Dritten Verordnungsentwurf (vgl. BR-Drucksache 851/08, S. 7 f.) heißt es dazu:

„Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Führerscheine (siehe hierzu Artikel 2 Abs. 1 der Richtlinie 2006/126/EG sowie Artikel 1 Abs. 2 der Richtlinie 91/439/EWG) ist durch die Fassung von Artikel 11 Abs. 4 Satz 2 der Richtlinie 2006/126/EG gegenüber der Fassung in Artikel 8 Abs. 4 Satz 1 der Richtlinie 91/439/EWG eingeschränkt worden. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union haben nun kein Ermessen mehr, sondern sind verpflichtet, die Anerkennung der Gültigkeit eines EU-Führerscheins abzulehnen, der von einem anderen Mitgliedstaat einer Person ausgestellt wurde, deren Führerschein im Hoheitsgebiet des erstgenannten Mitgliedstaats eingeschränkt, ausgesetzt oder entzogen worden war. Damit erhält der Aspekt der Sicherheit des Straßenverkehrs gegenüber der Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine eine herausgehobene Bedeutung. Die Nichtanerkennung von Führerscheinen stellt im Vergleich zur sog. 2. Führerscheinrichtlinie nicht mehr einen angesichts des Anerkennungsgrundsatzes eng auszulegenden Ausnahmetatbestand dar.“

Vor diesem Hintergrund ist der Fahrerlaubnisbehörde in § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV nur die Möglichkeit eingeräumt worden („kann“), einen (feststellenden) Verwaltungsakt zu erlassen, sie wird hierzu nicht verpflichtet. Zum anderen wird der Verwaltungsakt ausdrücklich als feststellender Verwaltungsakt bezeichnet und damit als Verwaltungsakt, der eine bereits bestehende Rechtslage wiedergibt und gegebenenfalls klarstellt. Die Verordnungsbegründung bestätigt dies, wenn dort ausgeführt wird (BR-Drucksache 851/08, S. 6 a.E.), dass ein feststellender Verwaltungsakt in Betracht kommen kann, „in dem die sich aus § 28

Abs. 4 FeV ergebende Rechtslage klargestellt wird“ (vgl. zu § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 FeV BVerwG, a.a.O.).

Ist mithin vor dem Hintergrund der seit dieser Änderungsverordnung geltenden Regelung in § 28 Abs. 4 Sätze 1 und 2 FeV für eine Ermessensbetätigung bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen kein Raum mehr und kann die zuständige Behörde in den Fällen des § 28 Abs. 4 Satz 1 FeV die fehlende Berechtigung einer Person, auf der Grundlage einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis Kraftfahrzeuge im Bundesgebiet zu führen, lediglich zum Gegenstand eines feststellenden Verwaltungsakts machen, so gibt der Verordnungsgeber damit zu erkennen, dass diese Rechtsfolge unabhängig vom Erlass eines solchen Bescheids eintritt.

Übertragen auf den hier anhängigen Fall bedeutet dies, dass auch der Anbringung des Sperrvermerks auf dem ausländischen Führerschein nach § 47 Abs. 2 Sätze 2 und 3 FeV als Realakt keine konstitutive Bedeutung zukommt, weil er gerade keine Regelung im Sinne des § 1 Abs. 1 VwVfG LSA i. V. m. § 35 Satz 1 VwVfG dahingehend trifft, dass dem Antragsteller das Führen von Kraftfahrzeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland untersagt wird. Diese Rechtsfolge ergibt sich im Hinblick auf den Strafbefehl des Amtsgerichts Halle vom 22. August 2012 und das die Sperrfrist ändernde Urteil des Amtsgerichts Halle vom 8. November 2012 [...] vielmehr gemäß § 28 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 FeV unmittelbar aus dem Gesetz (vgl. dazu auch OVG NRW, Beschluss vom 7. Juni 2013 – 16 B 429/13 –, juris Rn. 3 f., m.w.N.).

2. Insoweit ist es rechtlich auch nicht zu beanstanden, dass der Antragsgegner vor Anbringung des Sperrvermerks keinen rechtsbehelfsfähigen Bescheid über die Inlandsungültigkeit der niederländischen Fahrerlaubnis vom 30. November 2011 nach § 28 Abs. 4 Satz 2 FeV erlassen hat. Vielmehr vollzieht der Sperrvermerk in entsprechender Anwendung des § 47 Abs. 2 Satz 2 FeV lediglich die o.g. amtsgerichtlichen Entscheidungen.

3. Entgegen der Auffassung des Antragstellers hat das Amtsgericht Halle (Saale) in seinem Urteil vom 8. November 2012 [...] nicht lediglich ein Fahrverbot gemäß § 44 des Strafgesetzbuchs (StGB) ausgesprochen und damit den seit dem 8. Oktober 2012 rechtskräftigen Strafbefehl vom 22. August 2012 geändert. Da der Antragsteller seinen Einspruch gegen den Strafbefehl wirksam auf die Rechtsfolge und damit auf die Dauer der Wirkung der Entziehung bei einer ausländischen (hier niederländischen) Fahrerlaubnis beschränkt hat, hatte das Amtsgericht in dem o.g. Urteil auch nur über die Dauer der Entziehung zu entscheiden. Bereits der Strafbefehl hat damit dem Antragsteller unter Bezugnahme auf §§ 69, 69b StGB rechtskräftig „die Fahrerlaubnis entzogen mit der Wirkung einer Aberkennung des Rechts, ... von der Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland (Inland) Gebrauch zu machen“. Lediglich die zunächst auf zwölf Monate festgesetzte Dauer der Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu

machen, wurde durch das amtsgerichtliche Urteil vom 8. November 2012 auf drei Monate herabgesetzt [...].

Insoweit ist dem Antragsteller zwar einzuräumen, dass das Schreiben der Staatsanwaltschaft Halle vom 8. November 2012, mit dem ihm der Führerschein zurückgesandt und er darauf hingewiesen worden ist, dass das gegen ihn verhängte „Fahrverbot“ erst mit Ablauf des 7. Februar 2013 endet, zumindest irreführend ist. An der mit rechtskräftigem Strafbefehl vom 8. Oktober 2012 ausgesprochenen Fahrerlaubnisentziehung gemäß §§ 69, 69b StGB und der rechtswirksamen Anbringung eines Sperrvermerks gemäß § 47 Abs. 2 FeV ändert dieses formlose Schreiben der Staatsanwaltschaft Halle indes nichts, sodass der Antragsteller entgegen seiner Auffassung auch weiterhin nicht berechtigt ist, von seiner Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen.

Vielmehr hat der Antragsteller – wie das Verwaltungsgericht zu Recht ausführt – vor einem erneuten Gebrauch seiner niederländischen Fahrerlaubnis im Inland gemäß § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV die Zuerkennung der Fahrerlaubnisberechtigung zu beantragen, worauf ihn der Antragsgegner in seinem Schreiben vom 30. September 2015 auch hingewiesen hat.

4. Soweit der Antragsteller zu den Anmerkungen des Verwaltungsgerichts zum Umgang mit seinen Führerscheinen Stellung nimmt, führen diese schon deswegen nicht zum Erfolg der Beschwerde, weil das Verwaltungsgericht seine Entscheidung hierauf nicht tragend gestützt hat.

5. Aus dem Umstand, dass der Antragsgegner über den Widerspruch vom 1. Oktober 2015 bisher nicht entschieden hat, lässt sich schließlich entgegen der Auffassung des Antragstellers ein besonderes Eilbedürfnis im Sinne des § 123 Abs. 1 Satz 2 VwGO nicht herleiten, insbesondere zeigt die Beschwerdeschrift nicht auf, inwieweit die Widerspruchsentscheidung zur Abwendung wesentlicher Nachteile oder zur Verhinderung drohender Gewalt oder aus anderen Gründen nötig erscheint. Der Antragsteller könnte das von ihm erstrebte Ziel, von seiner ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen, vielmehr dadurch erreichen, dass er bei dem Antragsgegner gemäß § 28 Abs. 5 Satz 1 FeV den hier – wie oben bereits erläutert – erforderlichen Antrag auf Zuerkennung der Fahrerlaubnisberechtigung stellt.

**25. \*) 1. Ist bei einer Fahrt unter Cannabiseinfluss zu klären, ob gelegentlicher oder regelmäßiger Konsum gegeben ist, so ist nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV ein ärztliches Gutachten anzurufen.**

**2. Es ist offen, ob bereits bei einer einzelnen Fahrt unter Cannabiseinfluss und gelegentlichem Cannabiskonsum von Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ausgegangen werden kann oder ob die Frage des Trennungsvermögens zwischen dem Konsum und der Teilnahme am Straßenverkehr nicht zunächst im Wege einer medizinisch-psycho-**

**logischen Untersuchung nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV aufgeklärt werden müsste.**

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,  
Beschluss vom 3. Januar 2017 – 11 CS 16.2401 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klasse B (einschließlich Unterklassen) und die Verpflichtung zur Abgabe seines Führerscheins.

Das Amtsgericht Bad Neustadt/Saale erließ am 25. Oktober 2016 gegen den Antragsteller einen Strafbefehl, mit dem er wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG mit einer Geldbuße von 500,- Euro geahndet und wegen eines Verstoßes gegen § 1 Abs. 1 BtMG mit einer Geldstrafe bestraft wurde.

Dem lag zu Grunde, dass der Antragsteller am 18. August 2016 gegen 00.20 Uhr unter Einfluss von Cannabis mit einem Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilgenommen hatte. In der gegen 1.25 Uhr entnommenen Blutprobe stellte das Universitätsklinikum B[...] mit rechtsmedizinischem Gutachten vom 2. September 2016 eine Konzentration von 9,2 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC), 4,1 ng/ml THC-Metabolit (11-OH-THC) sowie 127 ng/ml THC-Carbonsäure (THC-COOH) fest. Im Gutachten wird ausgeführt, die festgestellte Konzentration von THC-COOH spreche für einen regelmäßigen bzw. gewohnheitsmäßigen Konsum. Nach dem Polizeibericht hat der Antragsteller bei der Kontrolle angegeben, er habe am 17. August 2016 um 12.00 Uhr Cannabis konsumiert. Es seien drogentypische Auffälligkeiten (gerötete Augen, weit geöffnete Pupillen), aber keine Ausfallerscheinungen festgestellt worden. Der Antragsteller habe auf das Anhaltessignal nicht reagiert, sondern deutlich beschleunigt. Das Dienstfahrzeug habe bei der Nachfahrt auf 180 km/h beschleunigt. Erst nach Verfolgung durch mehrere Streifenwagen mit Geschwindigkeiten von bis zu 230 km/h habe das Fahrzeug schließlich auf der Autobahn angehalten und einer Kontrolle zugeführt werden können. In der Wohnung des Antragstellers stellte die Polizei noch ca. 8 Gramm Marihuana sicher.

Mit Schreiben vom 29. September 2016 hörte das Landratsamt S[...] (im Folgenden: Landratsamt) den Antragsteller zur Entziehung seiner Fahrerlaubnis an [...]. Mit Bescheid vom 10. Oktober 2016 entzog das Landratsamt dem Antragsteller die Fahrerlaubnis aller Klassen [...]. Der Antragsteller konsumiere zumindest gelegentlich Cannabis und könne den Konsum und das Führen von Fahrzeugen nicht trennen. Er sei daher nach § 11 Abs. 7 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Mit seiner Klage gegen den Bescheid vom 10. Oktober 2016, über die das Verwaltungsgericht Würzburg noch nicht entschieden hat [...], legte der Antragsteller eine eidesstattliche Versicherung vor. Damit versicherte er, dass er am Wochenende vom 13. bis 15. August 2016 zu Hause Cannabis geraucht habe. Er habe dabei das Haus nicht verlassen und sei nicht Auto gefahren. Erst am 18. August 2016 habe er das Fahrzeug wieder

benutzt. Von einem ständigen Konsum von Cannabis-Produkten könne keine Rede sein.

Den Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage hat das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 9. November 2016 abgelehnt. [...] Dagegen wendet sich der Antragsteller mit seiner Beschwerde, der der Antragsgegner entgegentritt. [...]

#### Aus den Gründen:

Die zulässige Beschwerde hat in der Sache keinen Erfolg. [...]

1. Nach Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV ist bei regelmäßigem Einnahme von Cannabis keine Fahreignung gegeben. Steht ein regelmäßiger oder gewohnheitsmäßiger Konsum von Cannabis fest, ist die Fahrerlaubnis daher nach § 11 Abs. 7 FeV ohne weitere Aufklärung zu entziehen. Ist bei einer Fahrt unter Cannabiseinfluss zu klären, ob gelegentlicher oder regelmäßiger Konsum gegeben ist, so ist nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV ein ärztliches Gutachten anzuordnen (vgl. BayVGh, B.v. 10.03.2016 – 11 ZB 15.2779 – juris). Ob es sich bei dem Antragsteller um einen regelmäßigen Cannabiskonsumenten handelt, ist nicht abschließend geklärt. Es spricht aber sehr vieles dafür, dass der Antragsteller nicht nur gelegentlich Cannabis zu sich genommen hat.

Die Erkenntnisse über das Abbauverhalten von THC ermöglichen nach ständiger Rechtsprechung des Senats die Beurteilung, ob ein für einen bestimmten Zeitraum eingeräumter Konsum von Cannabis für die Konzentration ursächlich gewesen sein kann, die in einer später gewonnenen Blutprobe vorhanden war (BayVGh, B.v. 16.12.2015 – 11 CS 15.2377 – juris Rn. 14, B.v. 19.10.2015 – 11 CS 15.1988 – juris Rn. 18, B.v. 21.04.2015 – 11 ZB 15.181 – juris Rn. 14, B.v. 27.09.2010 – 11 CS 10.2007 – juris Rn. 10; B.v. 18.04.2016 – 11 ZB 16.285 – juris).

Der psychoaktive Wirkstoff THC wird bei inhalativem Konsum von Cannabis sehr schnell vom Blut resorbiert und ist nach einem Einzelkonsum sechs bis zwölf Stunden im Blut nachweisbar (Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie/Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin, 3. Aufl. 2013, S. 247). Im Rahmen der Maastricht-Studie wurde ebenfalls festgestellt, dass bei der überwiegenden Zahl der Cannabiskonsumenten THC im Blut relativ schnell abgebaut wird und bereits nach sechs Stunden nur noch THC-Werte zwischen 1 und 2 ng/ml festgestellt werden konnten (vgl. BayVGh, B.v. 13.05.2013 – 11 ZB 13.523 – NJW 2014, 407 Rn. 19 ff. m. w. N.; Möller in Hettenbach/Kalus/Möller/Pießkalla/Uhle, Drogen und Straßenverkehr, 3. Aufl. 2016, § 3 Rn. 127).

Nur bei Dauerkonsumenten von Cannabis kann ggf. selbst 24 bis 48 Stunden nach dem letzten Konsum noch eine positive THC-Konzentration im Serum nachgewiesen werden (vgl. Möller a. a. O. § 3 Rn. 209). Bei einer Konzentration in einer Höhe von 3,0 ng/ml oder mehr im Blutserum und sicher länger zurückliegendem Konsum geht die Grenzwertkom-

mission für die Konzentration von THC im Blutserum von einer Anreicherung von THC infolge regelmäßigen Konsums aus (Blutalkohol 2015, S. 322 f.). Jedenfalls bei THC-COOH-Konzentrationen über 150 ng/ml kann der Beweis für einen häufigeren Konsum von Cannabis als erbracht angesehen werden (vgl. BayVGh B.v. 10.03.2016 – 11 ZB 15.2779 – juris; B.v. 16.12.2015 – 11 CS 15.2377 – juris Rn. 13 m. w. N.). Teilweise werden aber auch wesentlich niedrigere Werte als ausreichend angesehen (vgl. Kriterium D 4.1 N Nr. 6 der Beurteilungskriterien, S. 192: THC-COOH von über 100 ng/ml; Berghaus/Krüger, Cannabis im Straßenverkehr, 1. Aufl. 1998, S. 161 (Korrektur): THC-COOH im Serum > 75 ng/ml). Dabei ist im Falle des Antragstellers zu berücksichtigen, dass auch bei regelmäßigem Konsum der THC-COOH-Wert nach einem aktuellen Konsum zuerst ansteigt und dann wieder abfällt (vgl. Möller in Hettenbach/Kalus/Möller/Pießkalla/Uhle, Drogen und Straßenverkehr, § 3 Rn. 135).

Die Angaben des Antragstellers zu dem letzten Konsumakt sind darüber hinaus widersprüchlich. Mit seiner Versicherung an Eides Statt hat er behauptet, er habe am verlängerten Wochenende vom 13. bis 15. August 2016 zu Hause Cannabis geraucht und erst am 18. August 2016 wieder sein Kraftfahrzeug benutzt. Bei der Polizeikontrolle hatte er angegeben, zuletzt am 17. August 2016 um 12.00 Uhr Cannabis zu sich genommen zu haben. In seiner Beschwerdebegründung trägt er vor, seit 18. August 2016 keine Drogen mehr zu konsumieren. Bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumenten könnten diese Angaben die in der am 18. August 2016 um 1.25 Uhr entnommenen Blutprobe aufgefundenen Werte nicht erklären, sondern es müsste von regelmäßigem Konsum ausgegangen werden.

Der Antragsteller hatte die Fahreignung zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt des Erlasses des Bescheids am 10. Oktober 2016 auch noch nicht wiedererlangt. Nach Nr. 3.14.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (Begutachtungsleitlinien – Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, gültig ab 01.05.2014) können die Voraussetzungen zum Führen von Kraftfahrzeugen bei Drogenkonsum erst wieder als gegeben angesehen werden, wenn der Nachweis geführt wird, dass kein Konsum mehr besteht. Bei Anwendung der mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27. Januar 2014 (VkB1 2014, 132) als aktuellen Stand der Wissenschaft eingeführten 3. Auflage von „Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung – Beurteilungskriterien“ (Beurteilungskriterien – Hrsg. Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie <DGVP>/Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin <DGVM>, 3. Auflage 2013) war zum Zeitpunkt des Entziehungsbescheids eine positive Begutachtung ausgeschlossen. Danach ist bei einer Drogengefährdung ohne Anzeichen einer fortgeschrittenen Drogenproblematik nach dem Kriterium D 3.4 N der Beurteilungskriterien (S. 190) die Wiedererlangung der Fahreignung erst nach einem durch die Ergebnisse geeigneter polytoxikologischer Urin- oder Haaranalysen bestätigten Drogenverzicht

von mindestens sechs Monaten (Nr. 1 des Kriteriums D 3.4 N) und zahlreichen weiteren Voraussetzungen möglich. Bei einer fortgeschrittenen Drogenproblematik ist nach Nr. 4 des Kriteriums D 2.4 N (S. 184) in der Regel erst nach einem Jahr nachgewiesener Drogenabstinenz und weiteren Voraussetzungen eine positive Begutachtung zu erwarten. Der Kläger hatte zum Zeitpunkt des Bescheiderlasses einen Drogenverzicht nicht durch geeignete polytoxikologische Urin- oder Haaranalysen nachgewiesen. Zur Wiederherstellung der Fahreignung wären aber mindestens eine sechsmonatige Abstinenz (oder Übergang zu nur noch gelegentlichem Cannabiskonsum) und ein stabiler und motivational gefestigter Einstellungswandel erforderlich.

Für die Anordnung eines Abstinenzprogramms zur Aufklärung, ob der Antragsteller die Fahreignung wiedererlangt hat, war ebenfalls kein Raum, da er schon keine ausreichend lange Drogenabstinenz behauptet hat. Er hat angegeben, erst seit 18. August 2016 keine Drogen mehr zu konsumieren. Darüber hinaus müssten aber auch noch Umstände hinzutreten, die diese Behauptung glaubhaft und nachvollziehbar erscheinen lassen (vgl. z. B. BayVGh, B.v. 20.07.2016 – 11 CS 16.1157 – juris m. w. N.).

2. Bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis liegt nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV Kraftfahreignung vor, wenn der Konsum und das Fahren getrennt werden können, kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen besteht und keine Störung der Persönlichkeit oder Kontrollverlust vorliegt. Nach § 14 Abs. 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.

Handelt es sich bei dem Antragsteller nur um einen gelegentlichen Cannabiskonsum, so ist offen, ob bereits bei einer einzelnen Fahrt unter Cannabiseinfluss und gelegentlichem Cannabiskonsum von Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ausgegangen werden kann oder ob die Frage des Trennungsvermögens zwischen dem Konsum und der Teilnahme am Straßenverkehr nicht zunächst im Wege einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV aufgeklärt werden müsste (vgl. BayVGh, B.v. 29.08.2016 – 11 CS 16.1460 – ZfSch 2016, 595).

3. Bei offenen Erfolgsaussichten der Klage sind die für und gegen den Antragsteller sprechenden Umstände im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigen. Hier deutet vieles darauf hin, dass es sich bei dem Antragsteller um einen regelmäßigen Cannabiskonsum handelt, der nach Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Zum einen geht das Gutachten des Universitätsklinikums B[...] vom 2. September 2016 davon aus, dass die vorgefundenen Werte in der Blutprobe für einen regelmäßigen Konsum sprechen. Zum anderen weisen die hohen THC- und THC-COOH-Werte auf einen regelmäßigen Konsum hin, wenn die Angabe des Antragstellers zutrifft, dass er am 17. August 2016

um 12.00 Uhr oder gar am 15. August 2016 zuletzt Cannabis konsumiert hat. Auch der Fund von weiteren ca. acht Gramm Marihuana in seiner Wohnung spricht eher für einen häufigeren Konsum (vgl. Kriterium D 4.1 N Nr. 5 der Beurteilungskriterien, S. 192: Vorratshaltung für regelmäßigen Konsum > 5 g Haschisch).

Darüber hinaus hat der Antragsteller bei seiner Fahrt unter erheblichem Cannabiseinfluss das Anhaltezeichen der Polizisten missachtet und konnte erst nach einer längeren Verfolgungsfahrt mit teilweise sehr hohen Geschwindigkeiten von bis zu 230 km/h angehalten werden. Er ist daher unter dem Einfluss von Cannabis teilweise sehr schnell, wohl auch unter Verstoß gegen die Geschwindigkeitsbegrenzung, und mit mehrfachen von der Polizei nicht nachvollziehbaren erheblichen Geschwindigkeitsveränderungen gefahren. Zwar hat er dabei – soweit ersichtlich – niemanden konkret gefährdet, da nicht viel Verkehr war, er wollte sich aber offensichtlich der polizeilichen Kontrolle entziehen und durch die Geschwindigkeitsveränderungen wohl herausfinden, ob die Polizei ihm noch folgt.

Unter Abwägung der für und gegen den Antragsteller sprechenden Umstände erscheint es nicht zu verantworten, ihn vorübergehend weiter mit einem Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen zu lassen. Die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer hat Vorrang vor seinen persönlichen Interessen, die überwiegend darin bestehen, seine Arbeitsstelle mit dem Kraftfahrzeug erreichen zu können.

**26. Der Senat geht jedenfalls im Rahmen des einstweiligen Rechtsschutzes weiter davon aus, dass bei einem Betroffenen, der gelegentlich Cannabis konsumiert, die Kraftfahreignung nach Nummer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV bereits dann fehlt, wenn eine Fahrt mit einer THC-Konzentration ab 1,0 ng/ml im Blutserum belegt ist (wie Senatsbeschluss vom 22.07.2016 – 10 S 738/16 – VBIBW 2016, 518; entgegen BayVGh, Beschluss vom 29.08.2016 – 11 CS 16.1460 – VRS 130, 333).**

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg,  
Beschluss vom 7. März 2017 – 10 S 328/17 –

Aus den Gründen:

Die Beschwerde des Antragstellers ist unzulässig, weil sie nicht dem Darlegungsgebot des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO genügt. [...]

Die [...] Beschwerdebegründung wiederholt weitgehend lediglich das, was bereits gegenüber dem Verwaltungsgericht vorgetragen wurde, ohne dass dem erstinstanzlichen Vorbringen etwas Wesentliches hinzugefügt würde. [...] Entgegen der erhobenen Rüge hat das Verwaltungsgericht den Beschluss des BayVGh vom 29.08.2016 – 11 CS 16.1460 – zur Kenntnis genommen und gewürdigt. Es hat jedoch trotzdem daran festgehalten, dass im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Senats bereits bei einer einmaligen



gen Fahrt mit einer nachgewiesenen THC-Konzentration ab 1,0 ng/ml die fehlende Fahreignung des Betroffenen feststeht, sofern von einer gelegentlichen Einnahme von Cannabis auszugehen ist [...]. Darüber hinaus hat das Verwaltungsgericht weiter festgestellt, dass der Fall, über den der BayVGH entschieden habe, nicht vergleichbar sei mit dem des Antragstellers, da es sich bei ihm nicht um eine einzelne Fahrt unter Cannabiseinfluss gehandelt habe, sondern um einen Wiederholungsfall, auch wenn bei der ersten Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss der THC-Grenzwert von 1,0 ng/ml nicht erreicht worden sei. Gleichwohl sei dieser Umstand bei der vorzunehmenden Interessenabwägung zu seinen Lasten einzustellen gewesen (...); zu der die Umstände des Einzelfalls berücksichtigenden Interessenabwägung des BayVGH siehe dessen Beschluss vom 29.08.2016 – 11 CS 16.1460 – juris Rn. 4 und 18). Zu all diesen Ausführungen im angegriffenen Beschluss verhält sich die Beschwerdebegründung nicht weiter.

Unabhängig hiervon ist es rechtlich nicht zu beanstanden, dass das Verwaltungsgericht jedenfalls im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzes in der hier vorliegenden Konstellation an der ständigen Rechtsprechung des Senats festgehalten hat, wonach Personen, die gelegentlich Cannabis einnehmen und zwischen Konsum und Fahren nicht trennen können, nach Nummer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV grundsätzlich ohne weiteres als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen sind (zu den Einzelheiten vgl. nur 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; ferner Senatsbeschluss vom 22.07.2016 – 10 S 738/16 – VBIBW 2016, 518). Zwar verlangt die am 30.10.2008 in Kraft getretene Regelung in § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV, das die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen ist, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr nach § 24a StVG begangen wurden. Das Hauptargument, das vom BayVGH für die von ihm geforderte Überprüfung der herrschenden verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung zu der Vorschrift in Nummer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV angeführt wird, nämlich dass für § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV keinerlei Anwendungsbereich bliebe, wenn bereits der erstmalige Verstoß gegen das Trennungsgebot bei gelegentlichem Cannabiskonsum zur sofortigen Entziehung der Fahrerlaubnis führe, vermag den Senat jedoch nicht zu überzeugen, da auch unter dieser Prämisse § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV Anwendungsfälle hat (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 29.07.2009 – 16 B 895/09 – DAR 2009, 598; allerdings zu § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV vgl. auch OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 21.03.2012 – OVG 1 S 18.12 – Blutalkohol 49, 177). Gegen einen etwaigen der herrschenden verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung zu der Vorschrift in Nummer 9.2.2 der Anlage 4 der FeV entgegen gesetzten Willen des Verordnungsgebers spricht im Übrigen zumindest tendenziell, dass der Verordnungsgeber nicht eine der in letzter Zeit erfolgten Änderungen der FeV zum Anlass

genommen hat, insoweit korrigierend oder klarstellend tätig zu werden (ausführlich zum Ganzen auch VG Augsburg, Beschlüsse vom 23.01.2017 – Au 7 S 16.1714 – juris und vom 11.01.2017 – Au 7 S 16.1592 – juris; VG Würzburg, Beschluss vom 09.11.2016 – W 6 S 16.1093 – juris; Koehl, DAR 2017, 66).

**27. Die Kammer hält daran fest, dass eine Verwertbarkeit der Ergebnisse von Gutachten im Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis im Regelfall auch möglich ist, wenn diese unter Verstoß gegen strafprozessuale Verfahrensbestimmungen angeordnet worden sind.**

Verwaltungsgericht Schwerin,  
Beschluss vom 20. Oktober 2016 – 4 B 2195/16 SN –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller wendet sich im vorliegenden Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen A1 und B durch die Antragsgegnerin.

Durch Bescheid vom 4. Mai 2010 entzog die Landrätin des damaligen Landkreises N[...] dem Antragsteller wegen der Einnahme berauschender Mittel (u. a. Amphetamin und Cocain) die Fahrerlaubnis. Auf seinen Antrag erteilte sie ihm am 21. Dezember 2011 eine neue Fahrerlaubnis der Klassen A1 und B.

Unter dem 13. Juni 2016 teilte das Polizei-Auto- und Bezirksrevier B[...] O[...] mit, dass der Antragsteller am gleichen Tage gegen 15:30 Uhr das Betäubungsmittel Amphetamin (Speed) zu sich genommen habe. Der Antragsteller sei Führer eines Klein-LKW [...] gewesen. Nach längerer Befragung habe der Antragsteller angegeben, am Freitag der Vorwoche einen Joint geraucht zu haben. Im Wagen des Antragstellers habe sich eine Dose aus einem Überraschungsei mit Marihuana-Anhaftungen sowie im Aschenbecher des Fahrzeugs eine kleine Kunststoffdose mit ca. 2 Gramm verklebtem weißem Pulver angefundenes. Der Antragsteller habe zum Pulver angegeben, es handele sich dabei um Fugenmasse, die er als Fliesenleger benötige. Ein Urintest sei wegen des Verhaltens des Antragstellers nicht möglich gewesen. Bezüglich des Pulvers habe der Urin-Test aber auf Amphetamin positiv reagiert. Der Antragsteller habe verwirrt und hektisch reagiert. Trotz zweier Versuche gegen 16:05 und 16:22 Uhr sei kein Richter beim Amtsgericht Lübeck erreichbar gewesen. Wegen drohenden Beweismittelverlustes habe ein Polizeibeamter die Entnahme der Blutprobe angeordnet. Das Universitätsklinikum S[...]H[...] teilte mit Schreiben vom 9. Juni 2016 der genannten Polizeidienststelle mit, dass im Blutserum des Antragstellers Amphetamine (110 ng/ml) und Cannabinoide (THC: 0,90 ng/ml, THC-COOH: ca. 5 ng/ml) enthalten gewesen seien.

Darauf hörte die Antragsgegnerin den Antragsteller zur beabsichtigten neuerlichen Entziehung der Fahrerlaubnis an. [...] Mit Bescheid vom 21. Juli 2016 ent-

zog die Antragsgegnerin dem Antragsteller die Fahrerlaubnis und ordnete die sofortige Vollziehung dieser Maßnahme an. [...] Dagegen erhob der Antragsteller am 3. August 2016 Widerspruch, den er bisher - soweit ersichtlich - nicht begründet hat.

Gleichzeitig hat er beim Verwaltungsgericht um vorläufigen Rechtsschutz nachgesucht [...].

#### Aus den Gründen:

II. Der Antrag ist zulässig, hat aber in der Sache keinen Erfolg. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung durch die Antragsgegnerin ist sowohl formell (im Folgenden: 1.) als auch materiell (2.) rechtmäßig.

1. Die Fahrerlaubnisbehörde hat das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung der Verfügung schriftlich ausreichend begründet. [...]

2. Der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO, wonach das Gericht der Hauptsache die aufschiebende Wirkung eines Rechtsbehelfs ganz oder teilweise wiederherstellen bzw. anordnen kann, ist unbegründet.

Der Erfolg eines solchen Antrags in der Sache hängt vom Ausgang einer Interessenabwägung ab. Das Gericht hat dabei eine eigene Ermessensentscheidung zu treffen, wobei alle in der Sache betroffenen Interessen zu berücksichtigen sind. Regelmäßig werden die Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs, dessen aufschiebende Wirkung angeordnet oder wiederhergestellt werden soll, als erstes Kriterium herangezogen. Denn es kann kein öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehung eines eindeutig rechtswidrigen Verwaltungsakts bestehen, während umgekehrt der Bürger grundsätzlich kein schutzwürdiges privates Interesse haben kann, von der Vollziehung eines offensichtlich rechtmäßigen Verwaltungsakts verschont zu bleiben, sofern ein öffentliches Interesse daran besteht, diesen Verwaltungsakt vor Eintritt seiner Bestandskraft zu vollziehen. Sind die Erfolgsaussichten des Rechtsbehelfs im Rahmen der nach § 80 Abs. 5 VwGO notwendigen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung offen, so ist eine Interessenabwägung erforderlich, die auch gesetzgeberische Entscheidungen zugunsten bzw. entgegen der sofortigen Vollziehbarkeit mit gewichtet.

a) Bei Beachtung dieser Maßstäbe ist die angegriffene Entziehung der Fahrerlaubnis mit hoher Wahrscheinlichkeit rechtmäßig und verletzt den Antragsteller daher nicht in seinen Rechten (vgl. § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist nach § 46 Abs. 1 Satz 2 1. Alt. FeV insbesondere derjenige, bei dem Erkrankungen oder Mängel nach den dortigen Anlagen 4, 5 oder 6 vorliegen. In Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV sind häufiger vorkommende Erkrankungen und Mängel aufgeführt, die die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen längere Zeit beeinträchtigen oder aufheben können. Die Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (mit Ausnahme von Cannabis) schließt die Fahreignung nach Nr. 9.1 Anlage 4 FeV aus. Dazu genügt die einmalige – bewusste – Einnahme dieser „harten Drogen“ und muss nicht im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr gestanden haben (vgl. in ständiger Rechtsprechung

etwa Oberverwaltungsgericht für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 4. Oktober 2011 – 1 M 19/11 –, juris Rn. 6.; Beschluss vom 20. Mai 2010 – 1 M 103/10 –, juris LS 1 und Rn. 10 m.w.N. auch aus der Rechtsprechung anderer Obergerichte; vgl. auch Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, StVG § 2 Rn. 51 ff.; Koehl, in: Haus/Krumm/Quarch, Gesamtes Verkehrsrecht, 1. Aufl. 2014, § 11 FeV Rn. 26 je m.w.N.).

b) Nach den vorliegenden Ergebnissen der Blutprobe, wie sie im Gutachten des Universitätsklinikums S[...]H[...] mitgeteilt worden sind, ist der Antragsteller Konsument harter Drogen (hier: Amphetamin) und daher nach den vorstehenden Regeln als Führer eines Kraftfahrzeuges ungeeignet.

c) Die Ergebnisse des Gutachtens des Universitätsklinikums S[...]H[...] sind nach Auffassung der Kammer im vorliegenden Fall verwertbar.

aa) Es spricht bei summarischer Wertung derzeit Überwiegendes dafür, dass der ermittelnde Polizeibeamte sich bei der Anordnung der Blutprobe an die Vorgaben des § 81a Abs. 2 StPO gehalten hat. Danach steht die Anordnung der Blutprobenentnahme dem Richter, bei Gefährdung des Untersuchungserfolges durch Verzögerung auch dem Staatsanwalt oder ihren Ermittlungspersonen zu. Bei den Letzteren handelt es sich um die Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft nach § 152 des Gerichtsverfassungsgesetzes. Dazu gehören in Schleswig-Holstein auch Beamte der Polizei (näher § 1 Abs. 1 Nr. 3 der <schleswig-holsteinischen> Landesverordnung über Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft vom 23. August 2010 <GVOBl. S. 568>).

bb) Die Voraussetzung der Gefährdung des Untersuchungserfolges war gegeben. Nach dem am 19. April 2016 gespeicherten Vermerk der Polizei habe sich der Antragsteller mit der Blutprobe nicht einverstanden erklärt. Trotz zweier Versuche (16.05 und 16.22 Uhr) habe der Beamte keinen Richter am Amtsgericht Lübeck erreicht. Aus dem Umstand, dass der Antragsteller nur von einem Anruf weiß, folgt nicht ohne Weiteres, dass kein zweiter Anruf erfolgt ist. Dieser kann auch in Abwesenheit des Antragstellers erfolgt sein, ohne dass er davon etwas mitbekommen hat. Dazu hat der Antragsteller auch nichts substantiiert vorgetragen. Seine Behauptung, er wisse nicht, ob der Polizeibeamte überhaupt die Telefonnummer des Amtsgerichts Lübeck gewählt habe und dass der (einzige) Anruf viel zu kurz gewesen sei, um jemanden erreichen zu können, wird ersichtlich „ins Blaue hinein“ vorgetragen. Die Prozessbevollmächtigte des Antragstellers trägt insoweit im Ordnungswidrigkeitenverfahren vor, dies nicht näher „verifiziert“ zu haben. Die Vorgänge sind auch nicht glaubhaft gemacht worden, da es an einer entsprechenden eidesstattlichen Versicherung des Antragstellers fehlt. Die Kammer glaubt daher jedenfalls im vorliegenden Verfahren dem zur Einhaltung von Recht und Gesetz verpflichteten Polizeibeamten, dass er sich zweimal telefonisch um einen Richter bemüht hat. Dies muss aber ggf. einer Beweisaufnahme im Hauptsacheverfahren vorbehalten bleiben.



cc) Da Amphetamine („Speed“) im Urin nur ein bis drei Tage und im Blut nur 6 bis 24 Stunden nachweisbar sind – vgl. dazu die Darstellung bei Hans Sachs, Forensisch Toxikologisches Zentrum, Drogen und Medikamente, München, Drogen und Medikamente, (16. April 2013), S. 53 ff.; ferner Drogenberatung Wolfsburg: Wie lange können Drogen im Körper nachgewiesen werden? <http://www.drogenberatung-wolfsburg.de/faq/20-wie-lange-koennen-drogen-im-koerper-nachgewiesen-werden> (Zugriff: 14. Oktober 2016) –, war – auch angesichts des Umstandes, dass der Antragsteller gegenüber dem Beamten angegeben hatte, am Freitag der Vorwoche (dem 9. April) einen Joint geraucht zu haben – wegen Beweismittelverlustes Eile geboten. Der Polizeibeamte musste nach dem Wortlaut des § 81a Abs. 2 StPO („Staatsanwaltschaft oder ihren Ermittlungspersonen“) deshalb nicht noch zusätzlich versuchen, einen Staatsanwalt zu erreichen, sondern konnte selbst die erforderliche Anordnung treffen (ebenso Schmitt, in: Meyer-Goßner/Schmitt, Strafprozessordnung (StPO), 59. Aufl. 2016, § 81a Rn. 32a m. w. N.; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 81a StPO Rn. 5; ohne nähere Begründung a. A. z. B. BVerfG, Kammerbeschluss vom 12. Februar 2007 – 2 BvR 273/06 –, juris Rn. 17 und vom 11. Juni 2010 – 2 BvR 1046/08 – juris Rn 31. <„nachrangig“>).

dd) Selbst wenn diese Einschätzung des Beamten fehlerhaft gewesen sein sollte, führt dies auch nach Auffassung der Strafgerichtsbarkeit nicht zur (strafprozessualen) Unverwertbarkeit des gutachterlichen Ergebnisses. Denn der Richtervorbehalt und damit die möglicherweise damit verbundene Verletzung des Betroffenen in seinem Grundrecht aus Art. 19 Abs. 4 des Grundgesetzes auf effektiven Rechtsschutz war nicht verletzt. Dies würde nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts die Missachtung der Kompetenz des Richters voraussetzen, nicht aber die Kompetenzen des Staatsanwalts oder des Ermittlungsbeamten. Die Entnahme einer Blutprobe ist nach dem Gesetz den Ermittlungsbeamten auch nicht generell verboten, sondern ihm in Eilfällen gestattet (vgl. OLG Frankfurt, Beschluss vom 14. Oktober 2009 – 1 Ss 310/09 –, juris Rn. 13 ff. OLG Celle, Beschluss vom 25. Januar 2010 – 322 SsBs 315/09 –, juris LS und Rn. 5 m. w. N.).

ee) Im Übrigen kann im vorliegenden Fall dahinstehen, ob im vorliegenden Fall gegen § 81a StPO verstoßen worden ist. Auch in Ansehung der vom Antragsteller zitierten Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (Beschluss vom 28. Juni 2014 – 1 BvR 1837/12 –, juris) hält die Kammer daran fest, dass eine Verwertbarkeit der Ergebnisse von Gutachten im Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis im Regelfall auch möglich ist, wenn diese unter Verstoß gegen strafprozessuale Verfahrensbestimmungen angeordnet worden sind. Der Umstand, dass ein Gutachten über die Fahreignung unberechtigterweise angeordnet worden ist, wirkt sich auf die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht aus, wenn das Gutachten dennoch erstellt worden ist und ein ne-

gatives Ergebnis ausweist. Zur Begründung hat das Oberverwaltungsgericht Mecklenburg-Vorpommern ausgeführt:

„Zunächst ist festzuhalten, dass sich die Grundsätze, nach denen die Ergebnisse einer Blutuntersuchung nach §§ 46 Abs. 1 OWiG, 81a Abs. 2 StPO einem Verwertungsverbot unterliegen können (s. dazu OLG Stuttgart, 26.11.2007 – 1 Ss 532/07 –, juris m. Hinweisen auf die einschlägige Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts und des Bundesgerichtshofes), im Bereich der Strafprozessordnung herausgebildet haben und nicht ohne Weiteres auf das Verwaltungsverfahren-, insbesondere das Fahrerlaubnisrecht übertragen werden können (vgl. Hufen, Fehler im Verwaltungsverfahren, 4. Aufl., Rn. 146ff). Beweisverwertungsverbote bestehen im Strafprozess in dem besonderen Spannungsfeld zwischen dem staatlichen Strafverfolgungsanspruch auf der einen und dem Schutz von Grundrechten des Betroffenen auf der anderen Seite. Die Informationsgewinnung im Strafverfahren ist aus rechtsstaatlichen Gründen in besonderem Maße formalisiert und die Rechtfertigung von Verwertungsverboten, wie etwa die Sicherung der Legitimation des staatlichen Strafanspruches (vgl. dazu etwa Amelung, Grundfragen der Verwertungsverbote bei beweisichernden Haussuchungen im Strafverfahren, NJW 1991, 2533), kann im Verwaltungsverfahren allenfalls eingeschränkt Gültigkeit haben. Im Unterschied zum strafprozessualen Verfahren hat jedenfalls im Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis die Behörde maßgeblich weitere Rechtsgüter auch Drittbetroffener wie das öffentliche Interesse am Schutz der Allgemeinheit vor Fahrerlaubnisinhabern, die sich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen haben, zu beachten. Dieser Gesichtspunkt rechtfertigt es, dass sich etwa der Umstand, dass ein Gutachten über die Fahreignung unberechtigterweise von der Fahrerlaubnisbehörde angeordnet wurde, dann auf die Entscheidung über die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht auswirkt, wenn das Gutachten dennoch erstellt worden ist und ein eindeutig negatives Ergebnis ausweist. Ein Verbot, diese Tatsache für die Entscheidung über die Fahrerlaubnisentziehung zu verwerten, ergibt sich weder aus den Vorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung noch aus dem sonstigen Recht. Ihm steht auch das Interesse der Allgemeinheit, vor ungeeigneten Kraftfahrern geschützt zu werden, entgegen (BVerfG, 18.03.1982 – 7 C 69/81 –, NJW 1982, 2885, 2887; hierzu kritisch Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, Kommentar, 6. Aufl., § 24 Rn 32ff). In der Rechtsprechung wird sogar angenommen (OVG Lüneburg, 27.10.2000 – 12 M 3738/00 –, NJW 2001, 459), dass das Verwertungsverbot des § 136a Abs. 3 Satz 2 StPO gegenüber dem Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs nach Maßgabe einer Abwägung zwischen den widerstreitenden Interessen zurückzutreten habe. Unter den heutigen Verkehrsbedingungen überwiege das Interesse, fahruntaugliche Personen von der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr auszuschließen, das Interesse des Einzelnen an der Beachtung des § 136a Abs. 3 Satz 2 StPO.

Selbst wenn man aber den Aspekt des Interesses der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs bei der Frage der Verwertbarkeit einer rechtswidrig unter Verstoß gegen §§ 46 Abs. 1 OWiG, 86a Abs. 2 StPO gewonnenen Blutuntersuchung zurückstellt und einen allein strafprozessrechtlichen Maßstab anlegt, könnte im vorliegenden Fall bei gebotener summarischer Betrachtung kein Verwertungsverbot angenommen werden. Das Verwaltungsgericht hat unter Hinweis auf höchstrichterliche Rechtsprechung (s. BGH, 18.04.2007 – 5 StR 546/06 –, juris; s. auch OLG Stuttgart, 26.11.2007 – 1 Ss 532/07 –, juris) zutreffend und im Übrigen auch in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (16.03.2006 – 2BvR 954/02 –, NJW 2006, 2684, 2686) ausgeführt, dass lediglich grobe Verstöße gegen den sog. Richtervorbehalt bzw. Willkür oder besonders schwerwiegende Fehler bei der Annahme der Voraussetzungen, unter denen von der richterlichen Anordnung abgesehen werden könne, ein Verwertungsverbot der erlangten Untersuchungsergebnisse begründen. Ebenso zutreffend hat es ausgeführt, dass hier eine solche schwerwiegende Fehleinschätzung hinsichtlich des Überganges der Anordnungsbefugnis von dem Richter auf die Polizeibeamten als Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft (§ 1 Nr. 2 b. der Verordnung über die Hilfsbeamten der Staatsanwaltschaft v. 2. Juli 1996, GVOBl. 1996, 311) nicht vorgelegen habe. [...]“ (Oberverwaltungsgericht für das Land Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 20. März 2008 – 1 M 12/08 –, juris Rn. 7 f.; vgl. auch die vom BVerfG im soeben genannten Beschluss vom 28. Juni 2014 bei Rn. 13 zitierte obergerichtliche Rechtsprechung).

Ein eventuelles Beweisverwertungsverbot wegen Verstoßes gegen den Richtervorbehalt nach § 81a

StPO im Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren führt aufgrund der unterschiedlichen Schutzrichtungen der jeweiligen Verfahrensordnungen nicht zur Unverwertbarkeit im fahrerlaubnisrechtlichen Verfahren. Es geht im Fahrerlaubnisrecht nicht um die Sicherung von Beweisen für eine eventuelle Bestrafung des Betroffenen. Vielmehr geht es um die Frage, ob er auch künftig als Führer eines Kraftfahrzeuges am Straßenverkehr teilnehmen kann, ohne sich oder andere wegen seines Drogenkonsums zu gefährden. Hieran hält die Kammer auch unter Berücksichtigung der Bedenken fest, die das Bundesverfassungsgericht gegen die verwaltungsgerichtliche Praxis geäußert hat. Der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts beschränkt sich zudem auf ein obiter dictum. Die Bedenken werden nicht näher begründet. Das BVerfG setzt sich auch nicht mit der seit langem gefestigten Rechtsprechung auseinander, die u.a. von verschiedenen Obergerichten eingehend mit der allgemeinen Bedeutung von Beweisverwertungsgeboten im Gefahrenabwehrrecht begründet wird (so auch VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 25. Mai 2016 – 7 L 772/16 –, juris Rn. 9 ff. unter Hinweis auf Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 26. November 2015 – 16 E 648/15 –, juris LS 2 und Rn. 12).

d) Ob in einem Fall, in dem bewusst oder in grober Weise gegen die in § 81a StPO vorgeschriebenen Richtervorbehalt verstoßen wird, anders zu entscheiden wäre, kann im vorliegenden Fall offenbleiben. Wie oben bereits ausgeführt, war hier die Blutentnahme angesichts des drohenden Beweismittelverlustes äußerst dringlich gewesen. Die Anordnung der Blutentnahme beruht daher jedenfalls nicht auf einer absolut unvertretbaren Auffassung. Die Voraussetzungen für eine grobe Verkennung der Rechtslage sind daher nicht gegeben.

# SYMPOSIUM

## „Höheres Lebensalter – höheres Risiko? Mensch und Fahrerlaubnis – ein Bund fürs Leben?“

20. Oktober 2016

An der Fachhochschule Polizei Sachsen-Anhalt  
Aschersleben

### Veranstalter:

Ministerium für Inneres und Sport des Landes Sachsen-Anhalt



Ministerium für Justiz und Gleichstellung des Landes Sachsen-Anhalt



Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr B.A.D.S.



Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt



## Inhaltsverzeichnis

Seite

<b>Editorial:</b>	<i>Höheres Lebensalter – Höheres Risiko?</i>	
	<i>Mensch und Fahrerlaubnis – ein Bund fürs Leben? . . . . .</i>	Sup I - 3
<b>Beiträge:</b>	<i>Der ältere Kraftfahrer – Zur Fahreignung im Alter</i>	
	<b>KURT RÜDIGER MAATZ,</b> Richter am Bundesgerichtshof a.D., Karlsruhe . . . . .	Sup I - 4
	<i>Senioren im Straßenverkehr – Das Für und Wider zum Fahreignungstest</i>	
	<b>PROF. DR. KLAUS PÜSCHEL,</b> Direktor des Instituts für Rechtsmedizin am UKE, Hamburg . . . . .	Sup I - 12
	<i>Mobilität, Verkehrsunfälle und Unfallprävention bei Senioren aus Sicht der Biomechanik und Unfallforschung</i>	
	<b>DR. WOLFRAM HELL,</b> Bereichsleiter Biomechanik, Unfallforschung, Anthropologie, LMU München . . . . .	Sup I - 15

### 3. Gemeinsames Symposium des Ministeriums für Inneres und Sport sowie des Ministeriums für Justiz und Gleichstellung des Landes Sachsen-Anhalt, des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr B.A.D.S. (Landessektion Sachsen-Anhalt) und der Fachhochschule der Polizei Sachsen-Anhalt

#### **„Höheres Lebensalter – höheres Risiko? Menschen und Fahrerlaubnis – ein Bund fürs Leben?“**

Die demographische Entwicklung in Deutschland ist eindeutig; die Bevölkerung wird immer älter! Der Anteil der über 65-jährigen wird aller Voraussicht nach bis zum Jahr 2060 bei gut 20 % liegen, der Anteil der über 80-jährigen, der überproportional am Unfallgeschehen beteiligt ist, wird sich auf ca. 9 % verdoppeln. Und fast alle werden im Besitz einer Fahrerlaubnis sein; sie wollen oder müssen mobil und selbständig sein. Sie fühlen sich fit und zur Verkehrsteilnahme nicht zu alt.

Und genau an der Frage, wie alt Frau oder Mann sein darf, um sicher am Straßenverkehr teilzunehmen, scheiden sich die Expertengeister.

Die einen sehen ein steigendes Sicherheitsrisiko und fordern Pflichtuntersuchungen und verweisen dabei auf alterstypische Unfallursachen wie Vorfahrtfehler und falsches Abbiegen sowie auf die Schwere vieler Unfälle. Andere sehen unter Verweis auf eine oft unfallfreie lebenslange Fahrerfahrung freiwillige Gesundheits-Checks und Fahrproben oder begleitetes Fahren ähnlich der Regelung für die 17-jährigen Fahranfänger als ausreichend. Aufhorchen lässt das Ergebnis einer längerfristigen Untersuchung des Instituts für Rechtsmedizin der LMU München, wonach in einer Datenbank von 700 Unfällen mit Todesfolge bei Personen ab dem 65. Lebensjahr in 40 % der Fälle eine Krankheit ursächlich war.

Können nachlassende Hör- und Sehfähigkeit, Beweglichkeit und Reaktionsschnelligkeit kompensiert werden? Kennen die Ärzte ihre Aufklärungspflichten und sind diese ausreichend? Stellen Fahrverhaltensbeobachtungen den Königsweg dar?

Interessant erscheint auch die Frage, welche Bedeutung dem Drogenmissbrauch (Medikamente, Alkohol, illegale Drogen) im Alter zukommt.

Wie sehen die derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen aus? Besteht Handlungsbedarf seitens des Gesetzgebers?

Dieses Symposium versucht, Antworten zu finden.

Es wendet sich an Mediziner, Psychologen, Straf- und Verwaltungsrechtler sowie Polizeibeamte. Über eine Bestandsaufnahme hinaus sollen weiterführende Diskussionen zu einem Thema, dessen Bedeutung ständig zunimmt, angeregt werden.

Die Veranstalter

KURT RÜDIGER MAATZ

## Der ältere Kraftfahrer

## Zur Fahreignung im Alter

– Der rechtliche Rahmen –

**I. Einleitung: „Perspektiven“ oder Wer ist eigentlich der „ältere Kraftfahrer“?**

„Einige spektakuläre Verkehrsunfälle in jüngster Zeit, jeweils ausgelöst durch lebensältere Verkehrsteilnehmer, haben erneut zu einer Diskussion darüber geführt, ob es ab einem gewissen Lebensalter eine rechtlich vorgeschriebene Überprüfung der Fahreignung geben sollte. Dem stehen der Gesetzgeber und wohl auch der überwiegende Anteil der immer älter werdenden Gesellschaft nach wie vor ablehnend gegenüber. Auch nach der Rechtsprechung ... führt das hohe Alter eines Verkehrsteilnehmers allein nicht zu einem entsprechenden Mangel.“<sup>1)</sup> Das ist die Ausgangslage, wie sie ein Verkehrsrechtskommentar knapp, aber zutreffend auf den Punkt bringt. Zwar einerseits zutreffend, denn: „Ältere Verkehrsteilnehmer fahren überwiegend sicher, da sie ihr Verhalten im Verkehr anpassen (z. B. Vermeidung von Autobahn- und Nachtfahrten). [Andererseits] steigt mit zunehmendem Alter das Unfallrisiko erheblich an und die Schwere der Unfälle nimmt zu. In der Verkehrsunfallforschung gilt dabei besonders die Altersklasse ab 75 Jahren als Risikogruppe, da hier die Zahl der Unfälle bezogen auf die zurückgelegte Strecke signifikant ist. Wenn Senioren dieser Altersgruppe in Unfälle verwickelt sind, dann haben sie ihn in 75 Prozent der Fälle auch selbst verursacht – das ist jedenfalls die Erkenntnis der Unfallstatistik.“<sup>2)</sup>

Zur Illustration schon an dieser Stelle eine knappe, willkürliche Auswahl an Meldungen aus der Tagespresse:

- „100-jähriger überfährt 88-jährige“<sup>3)</sup>
- „Senior: Unfall mit hohem Tempo“ (Alter des Unfallverursachers: 84)<sup>4)</sup>
- „75-jähriger stirbt am Steuer“<sup>5)</sup>
- „Pkw stößt mit Tram zusammen“ (Alter des Unfallverursachers: 85)<sup>6)</sup>
- „91-jähriger rast in den Tod“<sup>7)</sup>
- „Nach Unfall: Senior gibt Führerschein ab“ (Alter des Unfallverursachers: 92)<sup>8)</sup>
- „Senior fährt gegen Haus“ (Alter des Unfallverursachers: 91)<sup>9)</sup>
- oder – ebenfalls jüngst und besonders spektakulär –
- „Senior verwechselt Pedale: zwei Unfalltote“ (Alter des Unfallverursachers: 84).<sup>10)</sup>

Das sich darin offenbarende Problem lässt sich ehrlicherweise auch nicht durch den – zutreffenden – Hinweis auf die statistisch deutlich signifikantere Unfallbelastung junger Kraftfahrer<sup>11)</sup> wegdiskutieren oder auch nur relativieren. Andererseits ist das „Problem Ältere Kraftfahrer“ jedenfalls in der Öffentlichkeit und der Fachwelt, aber auch in der Politik „angekommen“, wenn etwa von verantwortlicher Seite an Senioren appelliert wird, an

<sup>1)</sup> *Buhlmann* in Bachmeier/Müller/Starkgraff, Fachanwaltskommentar Verkehrsrecht, 2. Aufl., zu § 315c StGB Rdn. 8.

<sup>2)</sup> Aus der inoffiziellen Antwort eines örtlichen Büros von Bündnis90/Die Grünen auf meine Anfrage zur aktuellen verkehrspolitischen Position der Partei zur Frage „Ältere Kraftfahrer“. Im selben Sinn auch die Pressemitteilung des DVR vom 27. Februar 2015 über einen Parlamentarischen Abend in Berlin „Wie kann Mobilität im Alter sicherer gestaltet werden?“, [www.dvr.de/presse/informationen/4067.htm](http://www.dvr.de/presse/informationen/4067.htm)

<sup>3)</sup> BNN (Badische Neueste Nachrichten, Karlsruhe) vom 17. November 2012.

<sup>4)</sup> BNN vom 15. Januar 2016.

<sup>5)</sup> BNN vom 26. November 2015.

<sup>6)</sup> BNN vom 11. Dezember 2015.

<sup>7)</sup> BNN vom 25. Januar 2016.

<sup>8)</sup> BNN vom 27. Januar 2016.

<sup>9)</sup> BNN vom 17. Mai 2016.

<sup>10)</sup> BNN vom 9. Mai 2016.

<sup>11)</sup> Auch hierzu eine willkürliche Auswahl an Meldungen aus der Tagespresse aus demselben Zeitraum: „Raserei endet am Baum“ (Alter des Fahrers: 23) BNN vom 4. November 2015; „Auto fliegt 70 Meter weit“ (Alter des Fahrers: 18) BNN vom 2. November 2015; „Auto prallt gegen Christusfigur“ (Alter der Fahrer: 19) BNN vom 3. November 2015.

Fahrsicherheitstrainings teilzunehmen<sup>12)</sup>, sich der DVR mit der „Aktion Schulterblick“ für eine verantwortungsvolle Mobilität im Alter engagiert<sup>13)</sup> und die DGVP und DGVM Konzepte entwickeln, wie die Mobilität älterer Fahrer aufrecht erhalten werden kann<sup>14)</sup>.

Auch wenn das Renteneintrittsalter inzwischen auf 67 angehoben ist, ist jedenfalls ganz allgemein die Begrenzung der Lebensarbeitszeit zu begrüßen, hat sie doch für „die Alten“ vor allem ihre erfreulichen Seiten. Letzteres trifft aber wohl kaum auch für die der Begrenzung der Lebensarbeitszeit zugrunde liegende, von Natur aus jedoch regelmäßig mit dem Alter verbundene Begrenzung der Lebensleistungszeit zu. Als bedrohlich mögen deshalb auch den meisten unter uns absehbare einschneidende Veränderungen erscheinen, die aus Altersgründen auf uns zukommen, Veränderungen, die die Gesellschaft insgesamt, aber ebenso jeden Einzelnen betreffen, der – sein Recht auf – Mobilität auch im Alter nicht aufgeben möchte. Denn längst eröffnet ist die immer wieder von neuem entfachte Debatte um entweder eine Befristung der Fahrerlaubnis oder zumindest einen altersabhängigen verpflichtenden Gesundheitscheck. Diese Debatte wird häufig nach Art eines Generationenkonflikts geführt, wobei an dieser Stelle – wenn auch eher als Glosse – vielleicht ein Zitat aus einem Beitrag in der ZEIT passend scheint, in dem sich GIOVANNI DI LORENZO über eine zunehmende „Misstrauenskultur gegenüber Älteren“ auslässt. Er schreibt: „Es gibt in unserer jede Form von Rassismus anprangernden Gesellschaft nur noch eine Art der Diskriminierung, der man völlig ungehindert fröhnen darf: die Herabsetzung der Alten. Als wäre mit dem Eintritt in das Rentenalter der direkte Übergang in die Unzurechnungsfähigkeit besiegelt...“ und merkt weiter an: „Deshalb beeiilt man sich in nahezu jeder Partei, jeder Institution und jedem Unternehmen, nichts schneller voranzutreiben als den allseits fälligen Generationenwechsel“.<sup>15)</sup>

Dabei entscheidet über die unterschiedlichen Standpunkte schon im Ansatz letztlich die „Perspektive“ auf das, was unter „Alter“ zu verstehen ist, die „Perspektive“, wie sie WILHELM BUSCH in seinem gleichnamigen Gedicht<sup>16)</sup> so treffend beschrieben hat. BUSCH weist damit auf die auch für das heutige Thema grundlegende Schwierigkeit hin, überhaupt zu definieren, wer gemeint ist, wenn von dem „älteren Kraftfahrer“ die Rede ist. Im Gesetz findet sich dazu nichts. Das Straßenverkehrsrecht enthält nur an *einer* Stelle einen ausdrücklichen Bezug zum „älteren Menschen“, dort aber nicht als „Täter“, sondern als potentielles Opfer, wenn es in § 3 Abs. 2a StVO heißt:

Die Fahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen **und älteren Menschen** ... so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Doch definiert das Gesetz den Begriff nicht, der deshalb unklar ist<sup>17)</sup>. Vielmehr beschränkt sich das Gesetz auf die zur Fahreignung „goldene Regel“ des § 2 Abs. 1 FeV (vormals § 2 StVZO):

„Wer sich infolge körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen nicht sicher im Verkehr bewegen kann, darf am Verkehr nur teilnehmen, wenn Vorsorge getroffen ist, dass er andere nicht gefährdet“.

<sup>12)</sup> BNN vom 17. November 2015 „Freiwillig zu Fahrtraining – Verkehrsminister appelliert an Senioren“; BNN vom 23. November 2015 „Ausfahrt mit dem Fahrlehrer – Länger mobil: Auch für Senioren gibt es Fahrsicherheitstrainings“.

<sup>13)</sup> Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR-Report Heft 4/2015S. 12/13.

<sup>14)</sup> Deutsche Gesellschaften für Verkehrspsychologie und für Verkehrsmedizin, *Fastenmeier/Brenner-Hartmann/Wagner/De Voll/Graw/Mußhoff* BLUTALKOHOL Heft 4/2015 S. 257 ff.

<sup>15)</sup> ZEIT Nr. 17/2016 vom 14. April 2016 „Reife Leistung“, in dem sich *G. d. Lorenzo* – positiv – zu einer möglichen Kandidatur von Bundespräsident Joachim Gauck für eine zweite Amtszeit äußert.

<sup>16)</sup> Das große Glück, noch klein zu sein, Die Sechzig scheint noch ganz passabel,  
sieht mancher Mensch als Kind nicht ein und erst die Siebzig miserabel.  
und wünschte, dass er ungefähr Ist er dann siebzig, hofft er still:  
so sechzehn oder siebzehn wär. Ich werde achtzig, so Gott will.

Doch schon mit achtzehn denkt er: Halt!  
Wer über zwanzig ist, ist alt!  
Und ist die Zwanzig grad geschafft,  
erscheint die Dreißig – greisenhaft.

Und wer die Achtzig überlebt,  
zielsicher auf die Neunzig strebt.  
Dort angelangt, zählt er geschwind  
die Leute, die noch älter sind.

Und dann die Vierzig – welche Wende!  
Die Fünfzig gilt beinahe als Ende.  
Doch nach der Fünfzig, peu à peu,  
schraubt er das Ende in die Höh´.

<sup>17)</sup> *König* in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 43. Aufl. StVO § 3 Rdn. 29 d.



Diese Regel belässt es bei dem **Grundsatz der Verkehrsfreiheit**, schränkt ihn allerdings – und zwar für unterschiedslos alle Verkehrsteilnehmer – in Fällen allein körperlicher und geistiger Beeinträchtigungen ein. Was besagt, dass – vorgerücktes oder auch hohes – Alter für sich allein im Straßenverkehrsrecht irrelevant ist, jedenfalls gegenwärtig noch keinen gesetzlichen Grund für irgendwie geartete Einschränkungen bietet, sondern nur dann, wenn sich das Alter in Form „körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen“ bemerkbar macht, wenn und soweit diese Mängel die Verkehrssicherheit beeinträchtigen<sup>18)</sup>.

## II. Rechtsprechung zum Thema

### 1. strafrechtlich

Strafrechtlich erlangt das Altsein eines Fahrzeugführers als solches nur Bedeutung in § 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b StGB, wenn und soweit seine Fahrsicherheit infolge „geistiger oder körperlicher Mängel“ aufgehoben ist. Doch besteht Einigkeit, dass hohes Alter für sich genommen gerade *weder* ein geistiger noch ein körperlicher Mangel im Sinne der Strafvorschrift ist.<sup>19)</sup> Der Beitrag der (strafrechtlichen) Rechtsprechung zur „Erhellung“ des Themas ist deshalb auch eher dürftig. Selbst noch in der 10. Auflage des Werks von HENTSCHEL zu „Trunkenheit, Fahrerlaubnisentziehung, Fahrverbot“<sup>20)</sup> fand sich darin zum Stichwort „Alter des Täters“ eine einzige Randnummer mit einem einzigen Rechtsprechungsnachweis einer zudem „uralten“ Entscheidung des OLG Hamm<sup>21)</sup>, die aber nicht ohne – rechtliches – Interesse ist:

Der Fall: Der 76-jährige Angeklagte, der seit Erwerb seiner Fahrerlaubnis 12 Jahre lang unfallfrei gefahren war, übersah infolge „altersbedingt(er) Verminderung der Aufmerksamkeitsfähigkeit und Verlangsamung des Reaktionsvermögens“ das Rotlicht der rechts neben der Straße aufgestellten Ampel (das rote Licht der über der Fahrbahn angebrachten Ampel war ausgefallen), fuhr in den Kreuzungsbereich ein und kollidierte dort mit einem vorfahrberechtigten Pkw. Das Amtsgericht sprach ihn vom Vorwurf der fahrlässigen Körperverletzung frei, weil er die festgestellten Alterserscheinungen nicht habe selbst erkennen können, entzog ihm aber wegen „Unzurechnungsfähigkeit“ (§ 42 m StGB a. F.) die Fahrerlaubnis.

Letzteres beanstandete das OLG, indem es klarstellte: Der Angeklagte sei zwar „wegen altersbedingten Nachlassens seiner körperlichen und geistigen Fähigkeiten nicht mehr in der Lage (gewesen), den Anforderungen gerecht zu werden, die im Verkehr an einen Kraftfahrer gestellt werden müssen“, er sei deshalb aber „lediglich fahrtüchtig“, nicht aber „unzurechnungsfähig“ gewesen, wie es § 42 m StGB (a. F.<sup>22)</sup>) voraussetze. Wie wohltuend und respektvoll liest man dazu: „Er konnte durchaus zwischen Recht und Unrecht unterscheiden, und auch seine Fähigkeit zur freien Willensbestimmung war nicht ausgeschaltet“. Das OLG verband die Entscheidung allerdings mit dem – zutreffenden – Hinweis, es könne unbefriedigend erscheinen, in einem solchen Fall dem fahrtüchtigen Kraftfahrer „bis zum Eingreifen der Verwaltungsbehörde de(n) Führerschein belassen“ zu müssen; gleichwohl könnten weder diese Erwägung noch Gründe der Prozessersparnis dazu führen, entgegen dem eindeutigen Wortlaut des Gesetzes in einem solchen Fall die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter zuzulassen. Das war seinerzeit „richtig“ und gilt auch weiterhin. Dafür mag stellvertretend eine Entscheidung des – inzwischen bekanntlich nicht mehr existenten – Bayerischen Obersten Landesgerichts aus dem Jahr 1996<sup>23)</sup> stehen. Der Tenor jener Entscheidung: „Mit 72 Jahren befinde man sich allenfalls im mittleren Bereich vorge-rückten Alters“, weshalb ein Autofahrer dieses Alters „allein aufgrund seines Alters noch keine durchgreifenden Bedenken gegen seine Fahrerngung haben“ müsse<sup>24)</sup>. In dem Fall ging es um den – vom Amtsgericht bejahten – Vorwurf fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b, Abs. 3 StGB) „infolge körperlicher oder geistiger Mängel“ eines knapp 72jährigen, der mit seinem mit sieben Personen (!) besetzten – darunter zwei von drei Kindern im Kofferraum (!) – Pkw beim Überholtwerden auf die linke Fahrspurhälfte geriet, so dass der andere einen Zusammenstoß nur durch eine starke Bremsung vermeiden konnte. Das BayOb-LG bestätigte den Ausgangspunkt des amtgerichtlichen Urteils, wonach von einem Kraftfahrer zu verlangen sei,

<sup>18)</sup> *Dauer* in Hentschel/König/Dauer a.a.O. StVG § 2 Rdn. 43; *Hentschel* Straßenverkehrsrecht 38. Aufl. FeV § 1 Rdn. 1, § 2 Rdn. 2; *Kirchner* in Bachmeier/Müller/Starkgraff a.a.O. FeV 2 Rdn. 3 ff.; vgl. auch *Müller* dass. FeV § 46 vor Rdn. 1 sowie Rdn. 1 u. 10 zur Abgrenzung von Kraftfahrereignung und -befähigung.

<sup>19)</sup> LK-König StGB 12. Aufl. § 315c Rdn. 53; so auch s. o. Fußn. 1.

<sup>20)</sup> Werner-Verlag, 2006, Rdn. 597.

<sup>21)</sup> Urteil vom 8. November 1963, VRS 26, 279.

<sup>22)</sup> Jetzt „Schuldunfähigkeit“, § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB.

<sup>23)</sup> BayObLG Beschl. vom 16. Januar 1996, DAR 1996, 152, 153.

<sup>24)</sup> Eine sicherlich erfreuliche Botschaft an alle, die ähnlich „alt“ sind; wobei allerdings auch – soziologisch oder rechtstatsächlich – von Interesse wäre, wie alt denn die Richter vom BayObLG seinerzeit waren. Vielleicht liegt nämlich in deren ganz persönlicher „Perspektive“ (siehe das Gedicht von Wilhelm Busch) der „Schlüssel“ für eine solche Rechtsprechung.

„sich stets auch vor Antritt einer Fahrt zu vergewissern, ob er nach seinen körperlichen und geistigen Fähigkeiten überhaupt (noch) imstande ist, den Erfordernissen des Straßenverkehrs zu genügen“. Doch erachtete das BayObLG den persönlichen Schuldvorwurf für nicht belegt, „weil ein Erfahrungssatz des Inhalts, ein Kraftfahrer sei stets zu gehöriger Selbstprüfung und dazu in der Lage, eigene Fahrfehler und gegebenenfalls seine eigene Fahruntüchtigkeit zu erkennen, nicht bestehe“. Im konkreten Fall sei, so das BayObLG, nicht festgestellt, dass die psychofunktionalen Leistungsdefizite des Angeklagten auf einem bestimmten, ihm bekannten Krankheitsbild beruhten; daher liege es nahe, „dass es sich lediglich um die Folgen eines Altersabbaus gehandelt ha(be), der schon aufgrund seines möglicherweise schleichenden Verlaufs für den Angeklagten nicht ohne weiteres erkennbar“ gewesen sei.

## 2. zivilrechtlich

Schon wegen der „Einheitlichkeit der Rechtsordnung“ gelten verständlicherweise für die zivilrechtliche Haftung jedenfalls im Ausgangspunkt keine grundsätzlich anderen Maßstäbe. Zu Recht hat deshalb das BayObLG in seiner zitierten (strafrechtlichen) Entscheidung – was die objektiven Sorgfaltspflichtenanforderungen anlangt – auch explizit auf die zivilgerichtliche Rechtsprechung Bezug genommen hat. Doch liest sich eben diese zivilgerichtliche Rechtsprechung deutlich strenger als es die gegenüber dem Alter vergleichsweise „nachsichtige“ Entscheidung des BayObLG nahelegen könnte. Zwar hat auch der Bundesgerichtshof in Zivilsachen in seiner Grundsatzentscheidung aus dem Jahre 1987 gemeint, „einem Kraftfahrer, der auch bei kritischer Selbstbeobachtung keinen Anlass hat, an seiner Fahrtüchtigkeit zu zweifeln, (gereiche es) noch nicht zum Schuldvorwurf, wenn er es **ab Erreichen einer bestimmten Altersstufe** unterlässt, **sich regelmäßig auf seine Fahrtüchtigkeit untersuchen zu lassen**“.<sup>25) Eine solche Verpflichtung generell einzuführen, sei Sache des Gesetzgebers. Im konkreten Fall hat der Bundesgerichtshof jedoch eine Haftung des Betroffenen (aus § 823 Abs. 1 BGB) bejaht: Der den Unfall verursachende 71 Jahre alte Fahrzeugführer habe an Arteriosklerose gelitten, auf der die auffallenden Ermüdungserscheinungen beruhten; diese Arteriosklerose habe neben anderen Belastungen zu dem unfallursächlichen Bewusstseinsausfall beigetragen. Zwar – so der BGH – gereiche es dem Beklagten nicht zum Vorwurf, dass er dieses Krankheitsbild nicht gekannt habe; er habe „die Ermüdungserscheinungen jedoch als mögliche Symptome einer altersbedingten Schwächung und damit als Warnzeichen verstehen (müssen), deren Bedeutung für seine Fahrtüchtigkeit er im Zusammenhang mit den besonderen Belastungen der geplanten Fahrt werten musste“. Daraus hat der Senat die **allgemeine Pflicht eines jeden Kraftfahrzeugführers** abgeleitet, **sich „schon vor Antritt der Fahrt“ stets „zu vergewissern, ob er nach seinen körperlichen und geistigen Fähigkeiten überhaupt (noch) imstande ist, den Erfordernissen des Straßenverkehrs zu genügen“**, und, wenn er Ausfälle registriert, die „bei pflichtmäßig selbstkritischer Prüfung konkreten Anlass für Zweifel daran geben, den Anforderungen an die Führung des Kraftfahrzeugs körperlich und geistig noch gewachsen zu sein“, notfalls auf das Fahrzeug zu verzichten. Anlass für derartige Zweifel begründete, so der BGH, nicht nur, aber eben doch ein *höheres Lebensalter* und treffe deshalb die gesteigerte Sorgfaltspflicht – die auch die Hinzuziehung eines Arztes gebieten könne – gerade auch *betagte* Kraftfahrer.<sup>26) Im konkreten Fall hatte sich der Unfallverursacher aber trotz auffälliger Symptome nicht in ärztliche Behandlung begeben. Darin sah der BGH den Vorwurf fahrlässigen, mithin schuldhaften und ursächlichen Verhaltens.</sup></sup>

## 3. verwaltungsrechtlich<sup>27)</sup>

Auch in der (verwaltungsrechtlichen) Rechtsprechung und Literatur besteht Einigkeit, dass „hohes Alter“ allein es grundsätzlich nicht rechtfertigt, die Kraftfahreignung anzuzweifeln oder gar deren Verlust anzunehmen.<sup>28)</sup> Sedes materiae im Verwaltungsrecht ist § 11 Abs. 2 (i. V. m. § 46 Abs. 3) FeV<sup>29)</sup>. Nur wenn der altersbedingte

<sup>25)</sup> BGH (VI. Zivilsenat) Urteil vom 20. Oktober 1987 – VI ZR 280/86, NJW 1988, 909/910 = DAR 1988, 54, 55.

<sup>26)</sup> Die Entscheidung verdeutlicht im Vergleich mit der (strafrechtlichen) Entscheidung des BayObLG lediglich den – jedenfalls theoretischen, hier allerdings auch praktisch gewordenen – Unterschied von individuellem Verschuldensmaßstab im Strafrecht [wobei ich im konkreten Fall allerdings „erstaunt“ bin, dass das BayObLG ein solches – auch nur fahrlässiges – Verschulden des Angeklagten für nicht belegt erachtet hat] gegenüber dem objektivierten Verschuldensmaßstab im Zivilrecht.

<sup>27)</sup> Beschluss vom 8. März 1966 VM 1966, 90; im konkreten Fall hat das BVerwG dafür deshalb angesichts des hohen Alters des Betroffenen auch schon den bloßen Hinweis des Amtsarztes auf die Erforderlichkeit einer Untersuchung für ausreichend erachtet.

<sup>28)</sup> VGH Mannheim NJW 1991, 315; *Dauer* in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 43. Aufl. StVG § 2 Rdn. 43 m. w. N.

<sup>29)</sup> § 11 Abs. 2 [§ 46 Abs. 3]: „Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung des Fahrerlaubnisbewerbers [§ 46 Abs. 3: des „Inhaber(s) einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs“] begründen, kann die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung der Entscheidungen über die Erteilung ... [§ 46 Abs. 3: die Entziehung] der Fahrerlaubnis die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens durch den Bewerber [§ 46 Abs. 3: den Inhaber] anordnen.“

Abbau im Einzelfall konkrete Zweifel an der uneingeschränkten Fahreignung begründet, kann die Fahrerlaubnisbehörde zur Klärung die Beibringung eines ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachtens oder – als weniger einschneidende Maßnahme – die Anordnung einer Fahrprobe anordnen.<sup>30)</sup> So hat es etwa das BVerwG schon in seiner älteren Rechtsprechung zwar dahingestellt gelassen, ob sich Kraftfahrer im Alter von 85 Jahren stets einer medizinisch-psychologischen Untersuchung unterziehen müssen; das BVerwG hat dies allerdings mit dem Hinweis verbunden, dass „die verkehrsrechtliche Bedeutung des Alterungsprozesses und die Gefährdung des Kraftfahrverkehrs durch ältere Kraftfahrer gerade darauf (beruht), dass alterungsbedingte Mängel häufig nicht in Erscheinung treten und nur auf Grund einer medizinisch-psychologischen Untersuchung erkennbar werden.“<sup>31)</sup> Dabei kann für Zweifel an der Fahreignung auch jede folgenlose Auffälligkeit im Fahrverhalten genügen. So hielt etwa der VGH Mannheim<sup>32)</sup> die Anordnung einer Fahrprobe gegenüber einer 78jährigen Frau für gerechtfertigt, die ohne äußeren Anlaß beim Befahren einer Landstraße ständig zwischen dem rechten Fahrbahnrand und der Fahrbahntrennlinie hin- und herpendelt war und die Mittellinie mindestens fünfmal mit zumindest halber Fahrzeugbreite überfahren hatte. Dazu der VGH:

„Die Behörde braucht mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht zuzuwarten, bis ein Verkehrsunfall hierzu handfesten Anlass bietet. Es ist eine Erfahrungstatsache, dass der menschliche Alterungsprozess regelmäßig zu einem Absinken der Leistungsfähigkeit führt... Lassen trotz langjähriger unauffälliger Verkehrsteilnahme bestimmte Umstände auf das Vorhandensein altersbedingter Mängel schließen, so wäre es mit dem Schutz der Allgemeinheit nicht vereinbar, wenn die Behörde untätig bleiben müßte, bis sich ihr Gefahrenverdacht endgültig zur Gewißheit verdichtet.“ Und der VGH fügte auf den konkreten Fall bezogen an: „Die Antragstellerin schließt selbst nicht aus, dass ihre Fahrweise aus dem Rahmen des Üblichen deutlich herausfiel, denn sie hält es selbst für durchaus denkbar, dass die Polizei das bei ihr beobachtete Verhalten bei einem jüngeren Verkehrsteilnehmer zum Anlass genommen hätte, ‚den Fahrer auf Alkoholbeeinträchtigungen zu überprüfen‘.“

### III. Empfehlungen für einen sinnvollen Umgang mit dem Problem

#### 1. Unfallhäufigkeit bei „älteren Kraftfahrern“ (?)

Wirklich verlässliche, aussagekräftige Statistiken über das „Unfallproblem ältere Kraftfahrer“ gibt es ersichtlich nicht, jedenfalls nicht solche, die eine spezifische und signifikante Erhöhung der Unfallbelastung älterer Kraftfahrer belegen<sup>33)</sup>. Das liegt gewiss in erster Linie daran, dass rein quantitativ, d. h. absolut gesehen, die Zahl der durch Pkw-Fahrer oberhalb des 65. Lebensjahrs verursachten Verkehrsunfälle gering ist.<sup>34)</sup> Andererseits heißt es etwa im Handbuch „Fahrerlaubnis“ von BODE/WINKLER<sup>35)</sup>:

„Über 60jährige Fahrer verursachen u. a. deutlich mehr Konflikte im Straßenverkehr als jüngere Fahrer, sie sind auch wesentlich mehr Konflikten ausgesetzt, sie kommunizieren nur etwa halb so oft mit anderen Verkehrsteilnehmern und gefährden häufiger Fußgänger“.

Dennoch empfehlen diese Autoren nicht etwa „einschneidende Maßnahmen wie Pflichtuntersuchungen der Fahreignung bei Erreichen eines bestimmten Lebensalters“, sondern sprechen sich nur dafür aus, „im Einzelfall Hinweise auf altersbedingte Eignungsdefizite aufzugreifen im Interesse einer Korrektur zur Aufrechterhaltung der Mobilität im Alter“.<sup>36)</sup>

#### 2. Einführung obligatorischer Gesundheitschecks?

Damit ist die rechts- und verkehrspolitisch ebenso wie gesellschaftspolitisch brisante Frage nach den Konsequenzen aus der Bestandsaufnahme zum Problem „Fahren im Alter“ eröffnet, eine Diskussion, die namentlich die **Einführung obligatorischer Gesundheitschecks** in den Fokus rückt. Das kommt nicht von Ungefähr, hat doch schon die Rechtsprechung – wie anhand der Grundsatzentscheidung des BGH aus dem Jahre 1987 aufgezeigt<sup>37)</sup> – im Rahmen der gerade an ältere, betagte Kraftfahrer gestellten Sorgfaltsanforderung auch eine im Einzelfall gebotene ärztliche Untersuchung zur Frage der Fahrtüchtigkeit bejaht und eine dahin gehende generelle Pflicht nur deshalb nicht statuiert, weil hierüber nur der Gesetzgeber entscheiden könne. Es verwundert deshalb

<sup>30)</sup> VG Düsseldorf, Beschl. v. 13. März 2013 – 6 L 299/13; *Dauer* in Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht 43. Aufl. StVG § 3 Rdn. 20 sowie dorts. FeV § 11 Rdn. 27 jew. m. w. N.

<sup>31)</sup> BVerwG, Beschl. v. 8. März 1966, VM 1966, 90; im konkreten Fall hat das BVerwG für die Anordnung angesichts des hohen Alters des Betroffenen auch schon den bloßen Hinweis des Arztes auf die Erforderlichkeit einer Untersuchung für ausreichend erachtet.

<sup>32)</sup> VGH Mannheim a. a. O. (Fußn. 28)

<sup>33)</sup> Vgl. dazu zuletzt *Oswald* 47. VGT 2009 S. 300, 304 f.

<sup>34)</sup> Vgl. dazu näher *Eisenmenger* 43. VGT 2005 S. 273 ff.; *Oswald* a. a. O.

<sup>35)</sup> Deutscher Anwaltverlag, 3. Aufl. 2000 Rdn. 255.

<sup>36)</sup> Weshalb so nachsichtig und verständnisvoll, wo es doch um die Sicherheit des Straßenverkehrs geht? Der Schlüssel für die Antwort liegt vielleicht wiederum in der Wilhelm Busch'schen „Perspektive“ (s. o. Fußn. 16).

<sup>37)</sup> BGH a. a. O. (Fußn. 25 u. 26).

nicht, dass „der ältere Verkehrsteilnehmer“ mit dem besonderen Fokus auf der Einführung obligatorischer Gesundheitschecks schon wiederholt Gegenstand der Erörterungen auf dem Deutschen Verkehrsgerichtstag (VGT) war. In seinem Arbeitskreis III hielt der 23. VGT 1985 das spezifische Unfallrisiko der Gruppe der „Senioren“ – unbeschadet einer im Vergleich zur Gesamtzahl der Pkw-Fahrer leicht erhöhten Risikoquote – insgesamt für unterdurchschnittlich<sup>38)</sup>. Davon ausgehend hielt der VGT es weiterhin für grundsätzlich ausreichend, „altersspezifischen Eignungsmängeln [erg.: nur] im Einzelfall nachzugehen“. Angesichts dessen erstaunt, dass sich der VGT seinerzeit gleichwohl dafür aussprach, „bei älteren Fahrerlaubnisinhabern einen obligatorischen Sehtest einzuführen“. Der deutsche Gesetzgeber sah für eine solche gesetzliche Maßnahme angesichts der Unfallstatistik indes keinen Grund, was damals auch auf europäischer Ebene so gesehen wurde<sup>39)</sup>. Danach verwundert es nicht, wenn dann auch der 33. VGT 1995 keinen Handlungsbedarf mehr für besondere gesetzgeberische Maßnahmen sah. Dieser VGT lehnte vielmehr dezidiert – insoweit deutlich anders als der 23. VGT noch 10 Jahre zuvor, aber konsequent – auch eine obligatorische Gesundheitsuntersuchung bei Erreichen einer bestimmten Altersgrenze ab und empfahl allen Verkehrsteilnehmern lediglich – wenn auch „dringend“ – regelmäßige freiwillige Untersuchungen.<sup>40)</sup> Auf derselben Linie blieb wiederum weitere 10 Jahre später auch der Arbeitskreis VII des 43. VGT 2005<sup>41)</sup>, der sich – gestützt auf die Ausführungen im Referat des Rechtsmediziners Prof. EISENMENGER<sup>42)</sup> – für die anstehenden Beratungen einer weiteren Harmonisierung des EU-Führerscheinsrechts dezidiert gegen „die Einführung regelmäßiger Gesundheitsuntersuchungen für Pkw- und Motorradfahrer ohne bestimmten Anlass“ und damit gegen die von der EU-Kommission vorgeschlagene generelle Befristung der Gültigkeit der Fahrerlaubnisse aussprach. Dabei dürfte ohne weiteres einleuchten, dass im Hinblick auf die notwendige Selbstkontrolle schon Gesundheitschecks eine präventive Wirkung namentlich gerade auch bei älteren Kraftfahrern entfalten können.<sup>43)</sup> Dennoch hat zuletzt schließlich auch der 47. VGT 2009 in seinem Arbeitskreis VI<sup>44)</sup> noch einmal betont, dies trage aus Gründen der Verhältnismäßigkeit noch nicht den gesetzlichen Zwang zu einer solchen Maßnahme.

Daran hat sich bis heute im geltenden Recht der Bundesrepublik nichts geändert. Es bleibt vielmehr – jedenfalls vorläufig – bei der Regelung des § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 FeV, wonach nur anlassbezogene Zweifel an fahreignungsrelevanter körperlicher und/oder geistiger Konstitution gegenüber Fahrerlaubnisinhabern die Anordnung rechtfertigen können, sich einem Sehtest nach Maßgabe von § 12 FeV oder einer sonstigen einschlägigen ärztlichen Untersuchung zu unterziehen<sup>45)</sup>.

<sup>38)</sup> Jagow in Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.) „Der Deutsche Verkehrsgerichtstag 1982 – 1991“ S. 49 ff., allerdings schon seinerzeit verbunden mit dem Hinweis auf eine „höhere Verletzlichkeit des älteren Verkehrsteilnehmers (mit dadurch bedingten) z.T. schlimmeren Verletzungsfolgen“.

<sup>39)</sup> Jagow a. a. O. S. 52/53.

<sup>40)</sup> 33. VGT 1995 a. a. O. S. 7.

<sup>41)</sup> „Europäische Führerscheinreform“ 43. VGT 2005 S. 12.

<sup>42)</sup> 43. VGT a. a. O.

<sup>43)</sup> Vgl. zu präventiven Effekten Eisenmenger a. a. O. S. 276.

<sup>44)</sup> 47. VGT 2009 S. 10 (Empfehlungen; zu 2. wörtl.: Von der dem deutschen Gesetzgeber [erg.: durch die 3. EU-FührerscheinRichtlinie] eingeräumten Ermächtigung, anlässlich der Erneuerung des Führerscheins eine Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit auch bei Fahrern von Pkw und Motorrädern anzuordnen, sollte kein Gebrauch gemacht werden. Dies ergibt sich aus der empirischen Feststellung, dass damit im Regelfall kein relevanter unfallsenkender Effekt verbunden ist. Das gilt auch für ältere Verkehrsteilnehmer, zumal kein gesicherter direkter Zusammenhang zwischen zunehmendem Alter, gesundheitsbedingter Leistungseinschränkung und Unfallhäufigkeit besteht. Vor diesem Hintergrund ist auch aus verfassungsrechtlicher Sicht ein Verzicht auf die Inanspruchnahme der Ermächtigung geboten.“), S. 287 ff. (Referate).

<sup>45)</sup> An dieser Stelle wird bei einschlägigen Veranstaltungen nicht selten die Frage aufgeworfen, ob behandelnde Ärzte ungeachtet des sog. Arztgeheimnisses ein Recht oder sogar eine Pflicht zur Mitteilung an staatliche Stellen haben, wenn sie dauerhafte fahrsicherheitsrelevante Beeinträchtigungen ihres Patienten feststellen. Dazu hier nur kurzorisch: sedes materiae ist die in § 203 StGB strafbewehrte Verschwiegenheitspflicht. Strafbare ist danach (aber nur) die unbefugte Offenbarung des Geheimnisses. In erster Linie lässt die Einwilligung des Berechtigten (d. h. hier: des Patienten) die Unbefugtheit entfallen. Gleiches gilt allerdings auch für Rechtfertigungsgründe. Danach kommt eine Rechtfertigung auch bei naheliegender Gefährdung der Allgemeinheit, z. B. bei schwer wiegender Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs in Betracht (BGH NJW 1968, 2288; Fischer Strafgesetzbuch 57. Aufl. § 203 Rdn. 47). So handelt der Arzt nach h. M. befugt, wenn er, weil er den Patienten aus medizinischen Gründen für fahruntauglich hält und der Patient sich gegenüber seinem Rat uneinsichtig zeigt, deshalb nach pflichtgemäßer Abwägung die Verwaltungsbehörde verständigt (i. d. S. auch Hentschel a. a. O. § 3 StVG Rdn. 6). In der rechtspolitischen Diskussion steht in diesem Zusammenhang immer wieder die Forderung nach einer ärztlichen Meldepflicht (strikt dagegen etwa Helkenberg in seinem Referat im AK VI des 52. VGT 2014 (52. VGT S. 213, 217 f.).

### 3. Ausblick in die Zukunft – Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie

Allerdings sind die Dinge im Fluss, denn seit dem 19. Januar 2013 haben nach der 3. EU-Führerscheinrichtlinie vom 20. Dezember 2006<sup>46)</sup> die Führerscheine generell nur noch eine begrenzte Gültigkeit und können (!) die Mitgliedsstaaten die dann notwendige Erneuerung alter Führerscheine „von einer Prüfung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen dieser Fahrzeuge abhängig machen“.<sup>47)</sup> Aber so weit ist es noch nicht. Die Gültigkeitsdauer neu ausgestellter Führerscheine, die ab dem 19. Januar 2013 ausgestellt werden, wird gem. Art. 7 Abs. 2 Buchst. a der Richtlinie von den Mitgliedstaaten innerhalb eines Zeitrahmens von 10 bis 15 Jahren festgelegt<sup>48)</sup>. Eine Erneuerung „alter“ Führerscheine erfolgt aber erst nach einer Übergangszeit von insgesamt 26 Jahren, so dass fast eine ganze Generation (bundesrepublikanischer Kraftfahrer) ohnehin nicht „betroffen“ ist. Denn nach Art. 3 Abs. 3 der Richtlinie muss eine Umstellung auf den (befristeten) Kartenführerschein anstelle der „alten“ Führerscheine – einschließlich derjenigen, die vor dem 19. Januar 2013 unbefristet ausgestellt wurden, – erst bis zum 19. Januar 2033 (!) abgeschlossen sein<sup>49)</sup>. Dies betrifft aber – wie zu betonen ist – „nur“ den **Führerschein**, d. h. das Dokument, **nicht die Fahrerlaubnis**<sup>50)</sup>. Die eigentlich „spannende“ Frage für die Zukunft wird deshalb sein, ob Deutschland – abweichend von dem wiederholten Votum des Verkehrsgerichtstages – von der Möglichkeit nach Art. 7 Abs. 3 Unterabschn. 2 der Richtlinie Gebrauch machen wird, den Umtausch nach Fristablauf von einer Prüfung der Mindestanforderungen an die Eignung nach Anhang III der Richtlinie abhängig zu machen. Jedenfalls gegenwärtig sieht es danach nicht aus, zumal sich die Verkehrspolitik hierzulande auch auf jüngste Forschungsergebnisse stützt, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Einführung altersabhängiger verpflichtender Fahreignungstests verneinen.<sup>51)</sup>

### IV. Zum Schluss

Ich denke, dass es gute Gründe gibt, dem immer wieder so oder ähnlich aufflammenden Appell „Mit 60 das Steuer aus der Hand!“<sup>52)</sup> mit einem deutlichen „Nein“ entgegenzutreten, einem Appell, der so „richtig“ ist und aus derselben Haltung erwächst wie die den „68ern“ noch wohlvertraute Mahnung „Trau‘ keinem über 30!“ . Es kommt eben tatsächlich – wie es *Wilhelm Busch* so treffend in seinem eingangs zitierten Gedicht<sup>53)</sup> beschrieben hat – immer auf die richtige „Perspektive“ an. Es gibt auch keinen Grund, „Ältere“ vom Kraftfahrzeugverkehr generell fernzuhalten. Nicht zuletzt streitet schließlich das „Freiheitsrecht auf Mobilität“ gegen den mitunter die – auch verkehrspolitische – Diskussion beherrschenden Rigorismus.

Allerdings sollte es schon mit Blick auf Regelungen im europäischen Ausland<sup>54)</sup>, wonach vielerorts die Fahrerlaubnisse befristet sind und die Verlängerung vom Ergebnis einer ärztlichen Tauglichkeitsuntersuchung abhängig ist, kein Tabu sein, auch hierzulande jedenfalls über den Sinn eines – auch obligatorischen – Gesundheitschecks ab einem bestimmten Lebensalter weiter nachzudenken. Zu fragen ist doch, ob ein Gesundheitscheck als solcher nicht zumindest die Eigenverantwortung stärken könnte und dies auch würde. Dies brauchte jedenfalls dann keine unzumutbare und vor allem keine unverhältnismäßige Belastung darzustellen, wenn der untersuchende Arzt nicht verpflichtet würde, das Ergebnis der Verwaltungsbehörde mitzuteilen, mithin sichergestellt wäre, dass der/die Ältere grundsätzlich nicht befürchten müsste, dass der Gesundheitscheck zum Verlust der Fahrerlaubnis

<sup>46)</sup> Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates, ABIEU L 403 vom 30. Dezember 2006; Text unter [www.verkehrlexikon.de/Texte/EUFuehrerschein38.php](http://www.verkehrlexikon.de/Texte/EUFuehrerschein38.php); vgl. dazu *Dauer* in Hentschel/König/Dauer a. a. O. 43. Aufl. FeV vor § 1 Rdn. 3 und Brenner, 47. VGT 2009 S. 289 ff.

<sup>47)</sup> Richtlinie a. a. O. Art. 7 Nr. 3 nach Buchst. b) Abs. 1.

<sup>48)</sup> Zur Klarstellung: Diese Befristung betrifft allein das Führerscheindokument, nicht hingegen die Fahrerlaubnis.

<sup>49)</sup> Nach jüngsten Pressemitteilungen (so BNN vom 5. Juli 2016) erwägt der Bundesrat ein nach Jahrgängen gestaffeltes früheres „Verfallsdatum“.

<sup>50)</sup> Da mit dem „Verfall“ die unbefristeten „alten“ Führerscheine ihre Gültigkeit verlieren, kann der Kraftfahrzeugführer ohne neuen Führerschein aber seiner Pflicht zum Nachweis (noch) bestehender Fahrerlaubnis (§ 4 Abs. 2 S. 1 FeV) ab dann nicht mehr nachkommen (Ordnungswidrigkeit §§ 75 Nr. 4 FeV, 24 StVG).

<sup>51)</sup> Unfallforschung der Versicherer (UDV) „Fahreignung von Senioren“, 12/2015; Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer“, 2/15; Nachw. u. Auszüge in BLUTALKOHOL Heft 2/2016 S. 98 ff. u. 101 f.

<sup>52)</sup> So tatsächlich – wenn auch mit einem Frage- statt eines Ausrufezeichens – das Leitthema der Veranstaltung eines Kfz-Versicherers vor etwa zwanzig Jahren, auf der ich referiert habe.

<sup>53)</sup> S. o. Fußn. 16.

<sup>54)</sup> So müssen etwa „Ältere Automobilisten“ über 70 sich für eine Verlängerung der befristeten Fahrerlaubnis in den Niederlanden alle fünf Jahre, in Großbritannien alle drei Jahre, in der Schweiz, Portugal und Ungarn sogar alle zwei Jahre auf ihre Fahrtüchtigkeit ärztlich untersuchen lassen (Quelle und Übersicht: FIA, Europäische Kommission (August 2015).

führen kann. Auch mit dieser Maßgabe wäre eine Pflicht zum Gesundheitscheck nicht etwa von vornherein wirkungslos – und deshalb mangels Eignung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit möglicherweise verfassungsrechtlichen Bedenken ausgesetzt –, denn immerhin wäre zu erwarten, dass sich manch Ältere/r zum freiwilligen Verzicht auf die Fahrerlaubnis entschliesse, wenn der Arzt bei ihm/ihr fahrsicherheitsrelevante körperliche oder geistige Einschränkungen feststellt und dem/der Betroffenen in einem vertrauensvollen Gespräch die Risiken vor Augen führt.<sup>55)</sup> Ob eine solche Erwartung durch bisherige Studien<sup>56)</sup> hinreichend evidenzbasiert ist, mag dahinstehen<sup>57)</sup>; dies schränkt jedoch m. E. zumindest den gesetzgeberischen Handlungsspielraum nicht von vornherein ein. Eine solche Erwartung entspräche jedenfalls im Ergebnis auch einer Forderung der Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Deutschen Bundestag, „für ältere Kraftfahrer Anreize zu setzen, ihre Leistungsfähigkeit verstärkt kontrollieren zu lassen, und die Einführung regelmäßiger Gesundheitsprüfungen ab einem bestimmten Alter für Führerscheininhaber zur Unterstützung der Selbsteinschätzung im Hinblick auf die Fahrtauglichkeit“ vorzusehen.<sup>58)</sup>

Jedenfalls vorerst bleibt im Ergebnis letztlich aber allein der allgemeine Appell an die Einsicht und die Verantwortung, d. h. der auch in der Tagespresse<sup>59)</sup> immer wieder thematisierte **Appell zu freiwilligen Maßnahmen des Einzelnen**: „Für eine Empfehlung auf freiwilliger Basis [zu von der Unfallforschung der Versicherer vorgeschlagenen und von den Bündnis90/Grünen unterstützten „Rückmeldefahrten“, die von Fahrlehrern begleitet werden (können),] sprechen auch die Erfolge, die bei Fahranfängern mit dem begleiteten Fahren gesammelt werden konnten. Die Zahl der Unfälle konnte in dieser Gruppe um etwa 20 Prozent reduziert werden. Ziel ist es 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 können.“<sup>60)</sup>

#### Anschrift des Verfassers

Richter am Bundesgerichtshof a. D.  
Kurt Rüdiger Maatz  
Grenadierstraße 1  
76133 Karlsruhe  
Email: ruedigermaatz@t-online.de

<sup>55)</sup>In diesem Sinne auch die Folgerungen in der o. a. (Fußn. 51) zitierten Studie der BAST: „Eine Mobilitätsberatung durch den Hausarzt bietet sich sowohl wegen der Expertise der Ärzte als auch durch ihre Rolle als Vertrauens- und Autoritätsperson an. Sie sollte insbesondere eine Sensibilisierung für das erhöhte Unfallrisiko bei Multimorbidität oder Depression umfassen.“

<sup>56)</sup>S. o. Fußn. 51.

<sup>57)</sup>Die Evaluationsstudie der GDV/UDV (s. o. Fuß. 51) kommt zusammenfassend zum Ergebnis, „dass insgesamt kein positiver Effekt von altersbezogenen Fahreignungsprüfungssystemen auf die Verkehrssicherheit nachgewiesen“ sei. „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.“ Im selben Sinne auch die Empfehlung 2 des AK VI des 47. VGT 2009, s. o. Fußn. 44.

<sup>58)</sup>BTDrs 17/7466 „Masterplan Straßenverkehrssicherheit – Ambitioniertes Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020“ vom 26. Oktober 2011 S. 8 12. Spiegelpunkt.

<sup>59)</sup>Z. B. BNN vom 3. Juni 2016 „Fahrübung macht Senioren am Steuer mobil“ mit Hinweisen auf u. a. Fahrtauglichkeitstests, Fahrsicherheitstraining und Fahr-Fitness-Checks.

<sup>60)</sup>Nachw. wie oben Fußn. 2.



KLAUS PÜSCHEL

## Senioren im Straßenverkehr

### Das Für und Wider zum Fahreignungstest

#### Problemaufriss

Die gegensätzlichen Ausgangspositionen wurden wiederholt, ausführlich, kompetent, engagiert und sehr sensibel/empathisch von vielen sehr erfahrenen Autoren (Literaturverzeichnis 1-13) dargestellt (aus sehr unterschiedlichen Bereichen/Blickwinkeln: u. a. Geriatrie/Gerontologie, Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie, Fahrzeugtechnik/Ingenieurswesen, Kriminalistik/Kriminologie, Justiz, Ethik, Demographie, Epidemiologie, Statistik... Politik).

Auf der einen Seite („Wider/Contra“) stehen diejenigen, die sich gegen obligatorische Fahreignungstests bei Senioren aussprechen, z. B. unter Aspekten von: verfassungsmäßige Rechte/Gleichbehandlung; Recht/Justiz (auch im internationalen Kontext); aktueller Stand der Gesetzgebung; (gegen) Altersdiskriminierung; Erkenntnisse zu Wissen, Einsicht, Vorsorge, Erfahrung, Kompetenz; Kompensation; Charakter; kritische Selbstbeobachtung und Selbstkontrolle; Freiwilligkeit; Freizügigkeit; positive Entwicklungen in der Medizin mit verbesserten Medikamenten und Hilfsmitteln; fehlende statistische Reliabilität; Akzeptanz; politische Umsetzung/Machbarkeit.

Auf der anderen Seite („Für/Pro“) beziehen die bedenklichen Kritiker/Mahner Position, die sich auf folgende Argumente beziehen: (Zunehmender) demographischer Wandel (speziell in Deutschland); Multimorbidität im Alter; polyvalente Medikation mit schwer voraussehbaren Wechselwirkungen; altersabhängige Demenz-Entwicklung/Prävalenz; mangelnde Einsicht (z. B. gegenüber Argumenten von Familie, Freunden/Bekanntem, Arzt; jeder möchte alt werden aber nicht alt sein); polizeiliche Unfallstatistik (allerdings speziell ausgelegt, z. B. mit dem Hinweis, dass ab dem 75. Lebensjahr mehr als 75 % der Unfälle selbst verschuldet sind und dass die Unfallrate im höheren Alter stark zunimmt); diverse Sehprobleme, Hörstörungen, motorische Defizite (mit verschlechterter Reaktion); nachlassende Vertrautheit mit zunehmendem Verkehr und unübersichtlichen Verkehrssituationen; Überforderung in komplexen Entscheidungssituationen und bei unerwarteten simultanen Reizen; zunehmende kognitive Einschränkungen; allgemeiner degenerativer Abbau. Hier sei auch speziell der Hinweis erlaubt, dass es eine große persönliche Belastung darstellt (Schuldbewusstsein), als „Täter“ nach stattgehabten Unfällen speziell mit Personenschäden bei anderen (Opfer) stigmatisiert zu werden. Hingewiesen sei auch auf die zunehmende körperliche und psychische Vulnerabilität als Opfer eines Verkehrsunfalls im höheren Alter.

Die Frage entsteht, ob es nicht eine geeignete Kompromisslinie gibt – einerseits im Hinblick auf die Bedenken der Kritiker am derzeitigen System in Deutschland, andererseits im Hinblick auf das absolute Lebensalter (z. B. Grenzziehung bei 75 oder 80 Jahren für Testuntersuchungen), bezogen auf eindeutige Krankheitsdiagnosen (z. B. Anfallsleiden, Schlaganfall, Herzerkrankung, Demenz, usw.), weiterhin insbesondere anlassbezogen z. B. bei typischen oder besonders rätselhaften Verkehrsunfällen (vgl. 52. VGT in Goslar 2014, Arbeitskreis VI; in den Medien Darstellung einer zunehmenden Zahl rätselhafter Verkehrsunfälle: z. B. „mit Vollgas in den Blumenladen“, „Bremse/Gaspedal verwechselt“, „Geisterfahrer“, „Greisverkehr“, usw.) und bei sonstigen einprägsamen Ereignissen (z. B. körperlicher Zusammenbruch, unerklärliche Bewusstseinsstörung, Bewusstlosigkeit, Orientierungslosigkeit).

Die eigene Überzeugung tendiert zur hier dargestellten Kompromisslinie. Um es mit Goethe zu sagen: „Der Worte sind genug gewechselt, lasst mich auch endlich Taten sehn! Indes Ihr Komplimente drechselt, kann etwas Nützliches geschehn. .. Was heute nicht geschieht, ist morgen nicht getan.“ (Zitat: Faust – Der Tragödie erster Teil (1808) von Johann Wolfgang von Goethe).

#### Grundlegende Überlegungen zum „Für und Wider“

Grundlegende Überlegungen zum Für und Wider zum Fahreignungstest werden dargestellt im Buch „Mobilität und Verkehrssicherheit im Alter“ (von RENTELN-KRUSE et al. 2017; speziell im eigenen Kapitel „Fahrtauglichkeit im Alter“).

Wichtige Schlüsselfaktoren für Mobilität im Alter sind bekannt, jedoch in ihrem Zusammenwirken weiterhin Gegenstand in der Forschung, ebenso mögliche Folgen gestörter Mobilität. – Dynamische Prozesse sich entwickelnder und manifester Gebrechlichkeit (Frailty) alternder Menschen als gesellschaftlich besonders problematischer Aspekt des Alterwerdens stehen im Zentrum wissenschaftlicher Aufmerksamkeit. Mobilitätsstörungen mit dadurch bedingter Rückbildung der Muskulatur und allgemeinem Eiweißverlust (sogenannte Sarkopenie) sind Schlüsselfaktoren der dynamischen Prozesse sich entwickelnder Gebrechlichkeit bzw. dem Verlust funktionaler Kompetenz im Alter. Letztere ist eng verknüpft mit der Fähigkeit zur aktiven Teilnahme am Straßenverkehr, z. B. als Autofahrer, aber insbesondere auch als Fußgänger oder Fahrradfahrer. Die mit fortschreitender Frailty einhergehende Vulnerabilität im hohen Lebensalter findet ihren Niederschlag u. a. auch in der Häufigkeit und im Schweregrad der Folgen von Unfallgeschehen im Straßenverkehr (von RENTELN-KRUSE et al. 2017). Parallelen finden sich übrigens auch im mengenmäßig bedeutenderen Bereich häuslicher Unfälle.



Es ist allgemein bekannt/akzeptiert, dass die Mobilität heutzutage für die meisten Menschen (bis ins hohe Alter) eine sehr große Bedeutung für das Selbstwertgefühl, Sinngebung und eine positive Lebenseinstellung hat. Zugespielt ausgedrückt: Der Führerschein und das eigenständige Autofahren sind von herausragender Bedeutung. Klar ist auch: Die Probleme aus dem Bereich der Medizin werden im Zusammenhang mit der demographischen Entwicklung (Umkehrung der Alterspyramide) weiter zunehmen. Krankheit, Medikamente und Alter schränken die Verkehrseignung zweifellos ein.

Fragen der adäquaten Selbstreflexion und Bewertung noch vorhandener Fähigkeiten und Fertigkeiten zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs spielen speziell im Alter eine maßgebliche Rolle. Für jeden Kraftfahrer (egal ob jung oder alt) besteht vor Antritt einer Fahrt die Pflicht zur kritischen Selbstprüfung seiner Fahrtüchtigkeit (Urteil des BGH vom 20.10.1987): „Ein Kraftfahrer, der bei gewissenhafter Selbstprüfung altersbedingte Auffälligkeiten erkennt und erkennen muss, die ihn zu Zweifeln an der Gewährleistung seiner Fahrtüchtigkeit veranlassen müssen, ist verpflichtet, sich – ggf. unter Hinzuziehung seines Arztes – vor Antritt einer Fahrt zu vergewissern, ob er eine Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit noch durch Erfahrung, Routine und Fahrverhalten auszugleichen vermag... So kann etwa eine Schwächung durch Krankheit Veranlassung zu einer besonders kritischen Selbstbeobachtung und Selbstkontrolle geben. Dasselbe gilt für ein höheres Lebensalter...“

Medizinische Eignungskriterien sind in der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) niedergelegt (hier insbesondere in Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14). Eine freiwillige Überprüfung der Eignungsbegutachtung auf medizinischem Gebiet als auch der Entwicklung auf psychologischem Gebiet Rechnung. Die Überarbeitung erfolgt kontinuierlich unter Einbeziehung von Expertinnen und Experten der jeweiligen Fachgesellschaften.

Bei der Beurteilung von festgestellten Eignungsmängeln ist die Frage ihrer möglichen Kompensierbarkeit von zentraler Bedeutung. Dies kann durch technische oder medizinisch-technische Maßnahmen, z. B. Umbauten von Kraftfahrzeugen für Behinderte oder Einsatz von Prothesen, durch Arzneimittelbehandlung von Krankheiten oder durch besondere psychische Qualitäten (z. B. besondere Umsicht, Aufmerksamkeit und Gewissenhaftigkeit) geschehen. Eine besondere (positive) Rolle können hierbei Alter und Erfahrung spielen.

In letzter Zeit wird immer wieder die Frage diskutiert, ob die in verschiedenen Staaten praktizierten Pflichtuntersuchungen zur Fahreignung älterer Fahrer angemessen sind. Aus der Fachliteratur ergibt sich eindeutig, dass die Wirksamkeit, Nützlichkeit und Effektivität dieser Programme zumindest fraglich ist und dass angemessene Evaluationen dieser Programme fehlen. Statistiken belegen vielerorts, dass die älteren Autofahrer keine besondere Risikogruppe im Straßenverkehr darstellen. Der größte Teil der Senioren kann die altersbedingten sensorischen, kognitiven und motorischen Defizite durch Fahrerfahrung und defensiven Fahrstil kompensieren. Das Lebensalter eines Autofahrers alleine rechtfertigt keine Zweifel an dessen Fahreignung. Andererseits muss man feststellen, dass es (auch) auf die Art und Weise der statistischen Auswertung und insbesondere auf die gewählten Bezugsskalen ankommt. Beispielsweise zeigt die altersbezogene Verkehrsunfallstatistik für Hamburg, dass unter den Hauptunfallverursachern die Risikogruppe der über 75 Jahre alten Menschen eine besondere Rolle spielt.

Obligatorische altersbezogene Screenings führen zu negativen Effekten für die Senioren, insbesondere durch den Wechsel auf wesentlich gefährlichere Arten der Verkehrsbeteiligung (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren). Auch die in diesen Screenings eingesetzten Methoden/Prädiktoren (also z. B. körperlich-medizinische Untersuchung, Sehtest, „kognitiver“ Test, Reaktionstest, insbesondere mit Bildschirm-Testapparatur) erweisen sich als begrenzt tauglich, da kein direkter Zusammenhang mit der tatsächlichen Fahreignung und dem zukünftigen Unfallrisiko herzustellen ist.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheitskommunikation ist zu betonen, dass Ärzten (insbesondere Hausärzten) eine Schlüsselfunktion als „Lotse für ältere Verkehrsteilnehmer“ zukommt. Deswegen ist die verkehrsmedizinische Kompetenz aller Ärzte zu verbessern. Entsprechende Fortbildungsangebote sind zu erweitern.

Anreizsysteme im Hinblick auf die Einbindung von Aspekten der Mobilität, der Fahreignung und deren Kontrolle, Erhaltung bzw. Herstellung müssen geschaffen werden. Die Werbung für freiwillige Mobilitätschecks (auch: Rückmeldefahrt, Feedback-Fahrt) steht im Vordergrund. Positive Akzente für die Erhaltung der Mobilität trotz nachlassender Organfunktion sowie positive nicht diskriminierende Elemente bzw. Akzente sind hervorzuheben. – Dies hat auch der Deutsche Ärztetag in einer EntschlieÙung aufgegriffen. 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.

Für die Strafverfolgungsbehörden ist von entscheidender Bedeutung zu erkennen, dass als Unfallursache eine Erkrankung des Fahrzeugführers in Betracht kommt. Die Sensibilität für dieses eindeutige Faktum ist zu verstärken. Deshalb müssen insbesondere auch scheinbar unerklärliche Verkehrsunfälle mit der nötigen Konsequenz und Sorgfalt aufgeklärt werden. Erkenntnisse über mögliche geistige und/oder körperliche Mängel sind unbedingt den Fahrerlaubnisbehörden zu übermitteln, damit von dort aus weitere Schritte zur Einschätzung der

Fahreignung veranlasst werden. Objektive Beweismittel, z. B. Blutprobe, Urinprobe, Kopfhaare, sind sofort zu sichern. Chemisch-toxikologische Untersuchungen auf Medikamente, Drogen und Alkohol sind zu veranlassen. Auch andere Personen aus dem näheren Umfeld, z. B. Freunde der Familie, die von einer Grunderkrankung des Beschuldigten wissen könnten, sind in die Beweisführung einzubeziehen (Zeugenvernehmung!).

Im Wesentlichen geht es darum, die Kraftfahrzeugführer, die als „tickende Zeitbomben“ am Straßenverkehr teilnehmen, als solche zu erkennen und – im wahrsten Wortsinn – ganz oder teilweise „aus dem Verkehr zu ziehen“. Zum Schutze Dritter sowie des Betroffenen selbst sind Vorkehrungen dahingehend erforderlich, dass Menschen mit fahreignungsrelevanten geistigen oder körperlichen Mängeln nicht ohne regelmäßige, verpflichtende Kontrolluntersuchung am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Hierbei sind die Möglichkeiten medizinischer Rehabilitation und technischer Optimierung des Kraftfahrzeugs „auszuschöpfen“. Das Credo lautet dabei stets: Befähigen ist besser als aussondern; im Vordergrund steht also stets die qualifizierte Untersuchung, Behandlung und Beratung (anonym!) sowie die Schulung und das Training.

#### Literatur

1. Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) (2016), BAST: Studie zu älteren Verkehrsteilnehmern. Blutalkohol 53: 101–102.
2. Fastenmeyer, W., Brenner-Hartmann, J., Wagner, T., De Vol, D., Graw, M., Mußhoff, F. (2015) Qualifizierte Beratung und Training oder Selektion: Wie kann die Mobilität älterer Fahrer aufrechterhalten werden? Grundsatzpapier und Empfehlungen der Fachgesellschaften DGVP und DGVM (Mai 2015). Blutalkohol 52 (4): 257–260.
3. Focken, M., Püschel, K. (2014) Konsequenzen aus dem Arbeitskreis VI „Rätselhafte Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“ beim 52. Verkehrsgerichtstag in Goslar. Blutalkohol 51: 148–154.
4. Focken, M., Püschel, K., Grüschow, H.-H. (2016) Sind Senioren ein Verkehrsrisiko? In: Tagungsband: 11. Gemeinsames Symposium der DGVP und DGVM. Kirschbaumverlag, Bonn.
5. Gestalter, H., Fastenmeier, W. (2013) Ältere Fahrer und Verkehrssicherheit – Bestandsaufnahme und mögliche Maßnahmen. ZVS 59: 5–13.
6. Koehl, F. (2017) Senioren im Straßenverkehr – Die Kraftfahreignung älterer Verkehrsteilnehmer. NZV 13: 10–13.
7. Kreuter-Lange, A. (2017) Senioren im Straßenverkehr – freie Fahrt für freie Bürger? SVR 17: 13–15.
8. Püschel, K., Focken, M. (2015) Noch einmal: Krankheit und Kraftverkehr – mehr Konsequenz gefordert (insbesondere auf Seiten der Ärzteschaft). Blutalkohol 52: 10–17.
9. Rudinger, G. (2015) Zielgruppe Seniorinnen und Senioren. In: Klimmt, C., Maurer, M., Holte, H., Baumann, E. Verkehrssicherheitskommunikation: Beiträge der empirischen Forschung zur strategischen Unfallprävention. S. 53–80, Springer Verlag, Wiesbaden.
10. Rudinger, G., Kocherscheid, K. (2011) Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich? Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten. University Press, Bonn.
11. Schubert, W., Berg, M. (2017) Senioren im Straßenverkehr – Förderung und Erhalt der automotiven Mobilität. DAR 87: 2–8.
12. Terning, E. (2017) Senioren im Straßenverkehr. SVR 17: 6–13.
13. Von Renteln-Kruse, W., Dapp, U., Neumann, L., Anders, J., Profener, F., Brieler, P., Püschel, K. (2017) Mobilität und Verkehrssicherheit im Alter. De Gruyter, Berlin/Boston.

#### Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Klaus Püschel  
Institut für Rechtsmedizin  
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf  
Butenfeld 34  
22529 Hamburg  
Email: pueschel@uke.de

WOLFRAM HELL

## Mobilität, Verkehrsunfälle und Unfallprävention bei Senioren aus Sicht der Biomechanik und Unfallforschung

### Einleitung: Unfälle von Senioren

Immer wieder kommt es in der Presse zu Berichten über spektakuläre Unfälle, die von Senioren verursacht wurden. Schon BUBB (Ergonomie TU München) beschrieb 2008 folgende Hauptunfallursachen:

1. Nichtbeachten der Vorfahrt,
2. Fehler beim Abbiegen an der Kreuzung,
3. Fehler beim Wenden, Einparken oder Rückwärtsfahren.

Auch im Stadtgebiet München kam es z. B. 2016 zu einem spektakulären Unfall, indem ein 86-jähriger Fahrer aus noch unbekanntem Gründen mit extrem hohem Tempo auf eine wartende Autoschlange zugerast ist, bei dem eine 25-jährige Autofahrerin ums Leben kam. Leider kommt es immer wieder zu spektakulären Unfällen durch Senioren, die in der Öffentlichkeit besondere Resonanz finden.

### Automatisiertes Fahren

Verkehr in der Zukunft bedeutet einen Übergang zwischen konventionellem Autofahren und automatisiertem Fahren, vergleichbar mit dem Übergang zwischen Pferdefuhrwerken um die Jahrhundertwende 19./20. Jahrhundert und Automobilen. Hier kam es innerhalb von nur 12 Jahren zu einer vollständigen Transformation von der Kutsche zum Automobil oder aktuell vergleichbar mit dem Mobiltelefon und dem Smartphone.

Selbstfahrende Fahrzeuge werden von Unternehmen (Google, Apple, Tesla, Audi, BMW, Mercedes, Volvo...) für das Jahr 2020 und davor angekündigt. Prof. CLAES TINGVALL aus Schweden propagiert den Weg von Vision Zero, welche ab dem Jahr 2020 in einer „idealen“ Welt keinen Verkehrstoten mehr zulassen möchte. Dies kann durch die Technologie des (teil)automatisierenden Fahrens zumindest unterstützt werden. Die Akzeptanz für automatisiertes Fahren ist in klassischen Autoländern wie Deutschland mit 37 % und Japan mit 28 % eher noch gering. In Staaten mit deutlich erhöhtem Verkehrsaufkommen und Staus ist sie erheblich größer: China 70 %, Indien 86 %, Brasilien 95 %. (Quelle: TONI SHEBA, Universität Stanford).

Fortschreitende Technik birgt aber auch Probleme. Insbesondere die Ergonomie von modernen Fahrzeugen überfordert auch heute schon manch erfahrenen „alten“ Autofahrer. Somit ist es auch eine Kernaufgabe der Fahrzeugindustrie und Zulieferer, diese Systeme so einfach, sicher und leicht bedienbar zu gestalten.

### Fahrradfahrer, Fußgänger

Weitere Probleme stellen Senioren als sog. verletzbare Verkehrsteilnehmer dar. Insbesondere die deutlich steigenden Marktanteile von E-Bikes werden auch hier wahrscheinlich zu erheblich ansteigenden Unfallzahlen führen.

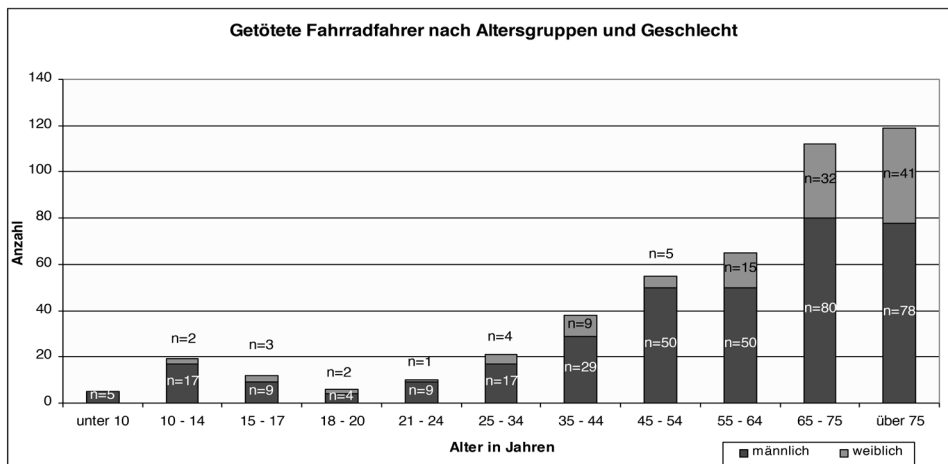


Abb. 1: Getötete Fahrradfahrer – Bundesstatistik Deutschland 2009 (Quelle Destatis).

Nach Analyse der Unfallstatistik in Deutschland besteht besonders ab dem 45. Lebensjahr ein deutlich erhöhtes Risiko, nach einem Fahrradunfall zu sterben. Häufigste Todesursache sind Kopf- und Thoraxverletzungen. Senioren sind hier insbesondere dann zusätzlich gefährdet, wenn sie Aspirin oder Marcumar als blutverdünnende Medikamente einnehmen. Gerade in dieser Patientengruppe erscheint ein Fahrradhelm besonders effizient. Leider ist aber die Helmtragequote speziell bei den „Best Ager“ und Senioren in Deutschland noch gering.

Auch als Fußgänger haben Senioren ein stark erhöhtes Verletzungsrisiko, z. B. steigt nach einer US-Studie die Letalität bei Pkw-Anprallgeschwindigkeiten ab 22 km/h, wohingegen jüngere erst ab 37 km/h stark gefährdet sind.

#### **Pkw**

Eine erhöhte Verletzlichkeit ist natürlich auch bei Pkw-Unfällen messbar. Hier wäre in Zukunft ein „Aged-Dummy“ relevant, um Sicherheitsgurte und Airbags auf die Belastungstoleranzen der Senioren zu optimieren. Das ideale Fahrzeug wäre dann mit angepassten seniorengerechten Sicherheitssystemen (adaptive Gurtkraftbegrenzer und Airbagsteuerung) ausgestattet.

Das Risiko von Senioren als Unfallverursacher wurde von BRAVER et al. in USA untersucht. Hier fiel insbesondere die Gruppe mit einem Fahreralter von oberhalb 75 Jahren als Unfallverursacher auf. In der Schweiz wurde von CASUTT das Unfallrisiko insbesondere der Hochbetagten der über 80jährigen als kritisch eingestuft.

SEEGER von der Rechtsmedizin Zürich beschreibt drei typische Seniorengruppen, die in der Schweiz bei Auffälligkeiten auf Fahrfähigkeit geprüft werden:

1. Gesunde Senioren bis 80 Jahre,
2. Gesunde Greise über 80 Jahre,
3. Senioren mit Krankheiten.

In Hochrechnungen von Unfallszenarien für Deutschland ist im Jahr 2030 jeder 5. Pkw-Fahrer, der an einem Verkehrsunfall beteiligt ist, älter als 65 Jahre. Im Jahr 2060 wird sich die Bevölkerungszahl der über 80-Jährigen demographisch mehr als verdoppeln. Dieses Problem besteht auch in Nordamerika, Europa, Russland und China. Vom MIT (Massachusetts Institute of Technology Age Lab) wurde ein Anforderungskatalog mit Warnzeichen für ältere Fahrer entwickelt, in dem typische Situationen beschrieben sind, in denen der Fahrer ein ernsthaftes Fahrproblem nicht erkennt. Dieses wäre auch für Deutschland/Europa wünschenswert.

#### **Auswertung Senioren LMU-SUD Unfalldatenbank**

In der LMU-Sicherheitsunfalldatenbank werden seit 2004 alle in der Rechtsmedizin München obduzierten Verkehrsunfallopfer dokumentiert und die Unfälle medizinisch und technisch ausgewertet. In einer Sonder-Stichprobe wurde ein Focus auf Unfälle mit älteren Pkw-Fahrern >65 Jahre gelegt. Die LMU-SUD erfasst ca. 25 % aller tödlichen Unfälle im Freistaat Bayern. Exemplarisch wurden die Jahre 2004 und 2005 ausgewertet mit N = 115 Pkw-Unfällen.

#### **Ergebnisse LMU-SUD Auswertung Senioren als Pkw Fahrer**

76 % der Verursacher waren männlichen Geschlechts, 24 % weiblich. In drei von vier Fällen waren die beteiligten Senioren auch die Verursacher des Verkehrsunfalls.

Die meisten Unfälle fanden bei Tageslicht statt (83 %). Fahrten bei Regen, bei schlechten und kontrastarmen Verhältnissen oder bei Nacht wurden von den Senioren, wenn möglich, vermieden.

Nur 10 % der Unfälle mit Todesfolge ereigneten sich auf der Bundesautobahn, 69 % passierten auf Bundes- und Landstraßen, 21 % innerorts. Besondere Schwierigkeiten hatten die Senioren im Bereich von Kreuzungen, Einmündungen oder mit Gegenverkehr. Ein Drittel der Unfälle ereigneten sich in einer Entfernung von weniger als 5 km zum Wohnort. Weitere 30 % der Unfälle waren zwischen 5 und 15 km vom Wohnort entfernt.

Insbesondere das unfallauslösende Ereignis zeigte überraschende typische Ergebnisse:

Eine akute medizinische Ursache war bei 39 % der Männer und bei 28 % der Frauen die häufigste Unfallursache. Danach kam es zu einer Fehleinschätzung der Sicht (17 % Männer, 12 % Frauen) und Fehleinschätzung des gegnerischen Fahrzeugs. Alkohol, Drogen und Fehleinschätzung des eigenen Fahrzeugs, welche die typischen Probleme der jungen Fahrer darstellen, spielen bei der untersuchten Seniorengruppe überhaupt keine Rolle.

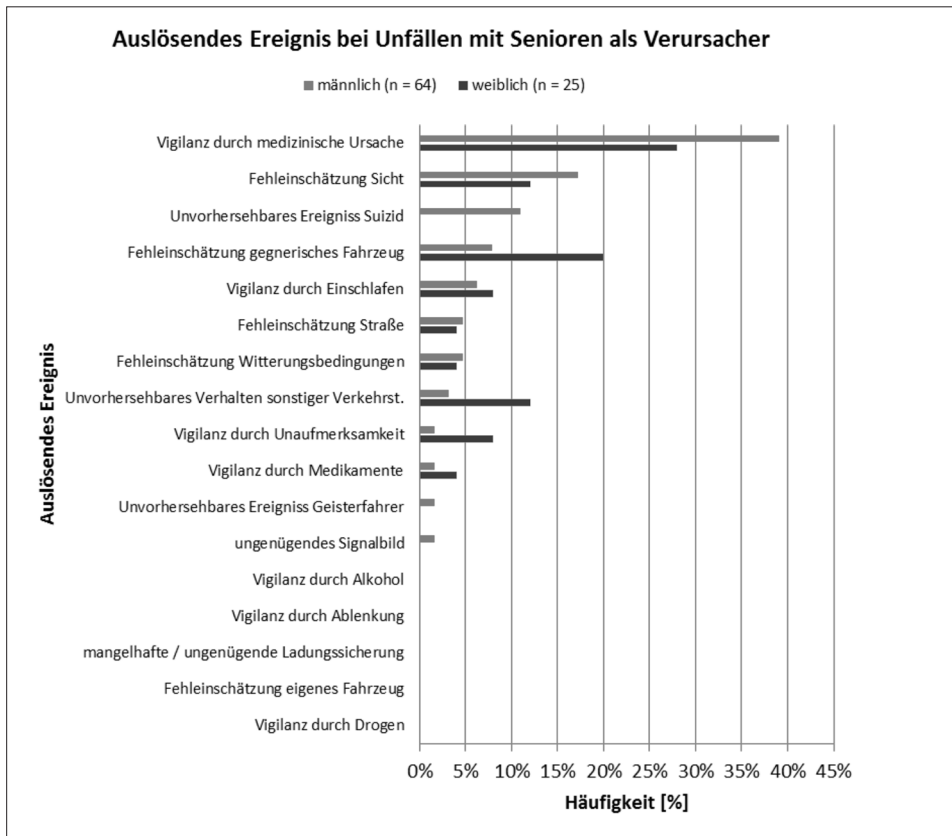


Abb. 2: Unfallauslösendes Ereignis LMU-SUD (n= 89), Pkw Fahrer > 65 Jahre.

Bei der Analyse von Pkw-Unfällen war der Brustkorb mit 75 % die am häufigsten schwer verletzte Körperregion, gefolgt von Kopf mit 39 % und Bauchraum 6 %. Somit sollte bei den Pkw-Schutzsystemen deshalb der Schutz des Thorax eine besondere Priorität bekommen.

Ohne eine ausführliche ophthalmologische Untersuchung des Sehvermögens der verunfallten Senioren durchgeführt zu haben, ist dennoch ein grober Vergleich der Altersgruppen interessant. Bei den unter 65-Jährigen erscheint als Unfallursache zu 19 % das Sehvermögen des Unfallverursachers wahrscheinlich beeinträchtigt, wogegen bei der älteren Generation 65–75 das Sehvermögen zwischen 39 und 47 % beeinträchtigt war. Auch hier gilt es, insbesondere bei Glaukom, Skotom (z. B. teilweise Gesichtsfeldausfälle, die dem Patienten aber nicht bewusst sind), relevante Sehtests und Gegenmaßnahmen zu entwickeln. Ein normaler Sehschärfetest erscheint leider nicht ausreichend. Hier wäre ein typischer Unfall ein PKW-Linksabbieger, der einen Fußgänger, der eine grüne Ampel überquert oder den Gegenverkehr nicht wahrnimmt und einfach losfährt.

## Diskussion

In Zukunft werden voraussichtlich auch medizinische Ursachen bei schweren Verkehrsunfällen weiter zunehmen. Beim vorliegenden untersuchten Kollektiv der LMU-SUD kam es hauptsächlich zu Herzerkrankungen oder plötzlichen Synkopen, Ohnmacht, aber auch Coma diabeticum. Diese sind vergleichbar mit einer japanischen Studie (ISHIKAWA), in der ebenfalls systemische Herzerkrankungen, zerebrovaskuläre Erkrankungen und Erkrankungen der Aorta als plötzliche Todesursache bei einer Autofahrt identifiziert wurden. Gerade hier müssten intelligente automatisierte Systeme entwickelt werden, die die Fahrzeuge dann bei bewusstlosem Fahrer abbremsen. Es müsste auch verhindert werden, dass ein führerloses Fahrzeug in den Gegenverkehr gerät. Inzwischen gibt es schon erste Produkte in Serienfertigung, z. B. VW Emergency Assist, der bei reaktionslosem Fahrer (Ohnmacht, Schlaf oder Herzinfarkt) zuerst den Spurhalteassistenten aktiviert und dann das Fahrzeug abbremsen, die Warnblinkanlage einschaltet und einen Notruf auslöst.

Eine erste vorsichtige Abschätzung von neuen installierten Fahrerassistenzsystemen zeigt ein besonders hohes Potential beim Notbremsassistenten, beim Spurhaltesassistenten und bei der Fahrerüberwachung. Diese sicher immer weiter verbesserten Systeme inklusive dem automatischen GPS Notruf werden die in Zukunft wahrscheinlich ansteigenden kritischen Fahr Situationen von Senioren hoffentlich maßgeblich positiv beeinflussen.

### **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

Durch steigenden Anteil der über 80-Jährigen wird es zu einem starken Anstieg von Unfällen durch akute medizinische Ursachen kommen. Hier ist aus rechtsmedizinischer Sicht eine Autopsie und eine Zuordnung zur Unfallursache zu empfehlen.

Die Verkehrsmedizin/Psychologie sollte sinnvolle und praktikable Fahrproben, ggf. Computertests oder Fahrverhaltensbeobachtungen, entwickeln und bereitstellen.

Sehtests sollten seniorenspezifisch verbessert werden, z. B. Glaukom und Skotom (unbewusster blinder Fleck) stellen Gefahren dar, diese werden durch einen konventionellen Sehschärfetest nicht erfasst.

Auch Polypharmakotherapie kann in Einzelfällen zum Problem werden. Hier imponiert besonders das französische und spanische Modell mit 3 klar formulierten Warnstufen, Gelb, Orange und Rot auf den Medikamentenpackungen. Bei ROTEN Medikamenten ist eine Autosteuerung explizit ausgeschlossen, bei ORANGE sollte der Arzt im Einzelfall entscheiden.

(Teil)automatisiertes Fahren kann längere Fahrfähigkeit und Mobilität bedeuten, diese Systeme sollten aber seniorengerecht zu bedienen sein.

Moderne Fahrzeuge sollten auch den Fahrervigilanzgrad überwachen. Das betrifft auch Bewusstseinsverlust, Medikamente, Müdigkeit oder Alkohol.

Insbesondere Senioren sollten als Radfahrer unbedingt einen Helm tragen, dies trifft auch besonders für E-Bikes zu. Hier sollte über Kampagnen in den entsprechenden Medien (z. B. Apotheken Umschau) nachgedacht werden.

Senioren sind auch als Fußgänger stärker verletzungsgefährdet, hier erscheinen neue Notbremssysteme, die schnell reagieren und auch nachts auch Fußgänger erkennen, notwendig und sinnvoll.

Insgesamt erscheint mehr Forschung über Epidemiologie und Prävention erforderlich.

### **Literatur**

- Augenstein, J.; Perdeck, E.; Stratton, J.; Digges, K.; Bahouth: Characteristics of crashes that increase the risk for serious injuries. AAAM conference Lissabon (2003).
- Braver, E.; Tempel, R.: Are older drivers actually at higher risk of involvement in collisions resulting in deaths or non-fatal injuries among their passengers and other road users? J Injury Prevention, (2004) 10(1): 27–32.
- Casutt, G.; Martin, M.; Jänke, L.: Alterseffekte auf die Fahrsicherheit bei Schweizer Kraftfahrern im Jahr 2010, Universität Zürich 2013.
- Seeger, R.: Die periodische medizinische Kontrolle bei über 70-jährigen Lenkern – Sinnvolle Untersuchung oder unnötige Schikane? Erfahrungen aus der Schweiz, GMTTB Workshop Senioren Konstanz, Dez. 2013, [www.traumabiomechanik-gmttb.de](http://www.traumabiomechanik-gmttb.de)
- Warning signs for older drivers. MIT Age Lab (2016), [www.thehartford.com](http://www.thehartford.com)

### **Anschrift des Verfassers**

Dr. Wolfram Hell  
Medizinisch-Biomechanische Unfallanalyse MBU  
Institut für Rechtsmedizin der Universität München LMU  
Nussbaumstr. 26  
80336 München  
Email: [Wolfram.Hell@med.lmu.de](mailto:Wolfram.Hell@med.lmu.de)

## 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 Scharnstraße 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:

<sup>1)</sup> Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

<sup>2)</sup> Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.

<sup>3)</sup> 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](mailto:pueschel@uke.de) bzw. [blutalkohol@europa-uni.de](mailto:blutalkohol@europa-uni.de) zur Verfügung.

### Notice to authors

Papers of a predominantly scientific nature are to be sent to:

Prof. Dr. med. KLAUS PUSCHEL, 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](mailto: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 Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56  
email: [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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](mailto:pueschel@uke.de) or [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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 88-49, 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 88-49, 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



Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 54 No. 3 · Mai 2017 · Jahrgang 2017

# 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**



**B. A. D. S.**

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 a. M.)

Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)

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

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

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. Mußhoff (München)

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

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

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)

Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)

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

# Annual volume on CD-ROM



Alle 6 Ausgaben als

## Jahresband 2016 auf CD-ROM

Verknüpfungen: Vom Autorenverzeichnis, Stichwortverzeichnis, Inhaltsverzeichnis zu den Beiträgen  
Integrations: from the list of authors, key word directory, index to the articles

Verfügbar: Januar 2017 / Available: January 2017

Bestellungen bitte an / Please send orders to:

**Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG**

Postfach / PO Box 32 48 D-23581 Lübeck (Germany)

E-Mail: [info@steintor-verlag.de](mailto:info@steintor-verlag.de)

**54,- EURO**

+ Versandkosten / + p&p

## INHALTSVERZEICHNIS

A. Noeske, K. Püschel, T. Bajanowski	
Qualitätssicherung in der verkehrsmedizinischen Begutachtung .....	147
B. Limperg	
Warum mehr nicht immer besser ist – Vom Umgang mit Drogen in einer modernen Gesellschaft .....	159
Zur Diskussion	
Verantwortungsvoller Umgang mit Cannabis – die medizinische und forensische Perspektive (Duttge/Steuer) .....	168
Literatur	
Andreas Dillmann	
N. Scherbaum: Das Drogentaschenbuch .....	178
Dieter Müller	
P. Brieler/B. Kollbach/U. Kranich/K. Reschke: Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen .....	180
Zur Information	
EU-Kommission: Bis 2050 keine Verkehrstoten mehr – Fahrerassistenzsysteme sollen helfen .....	183
Österreich: Einführung der Alkohol-Wegfahrsperre durch Führerscheingesetznovelle 2017 .....	185
Legalisierung von Cannabis im Diskurs .....	192
B.A.D.S.-Symposium: „Legal Highs – die tödliche Gefahr im Straßenverkehr“ .....	197
Rechtsprechung	
28. Bundesgerichtshof, Beschluss vom 14. Februar 2017 – Fahrlässiger Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG – .....	200
29. Bundesgerichtshof, Vorlagebeschluss vom 20. Dezember 2016 – Strafrahmenschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB bei verminderter Schuldfähigkeit aufgrund selbstverschuldeter Trunkenheit? – .....	202
30. Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 13. Februar 2017 – Erforderliche Feststellungen bei Freispruch (§ 24a Abs. 1 StVG) wegen Nichteinhaltung der Wartezeit bei AAK-Messung – .....	208
31. Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 7. Februar 2017 – Unwirksame Berufungsbeschränkung wegen unzureichender Feststellungen zur Schuldfähigkeit – .....	209
32. Oberlandesgericht Celle, Beschluss vom 8. Februar 2017 – Voraussetzungen für wirksame Berufungsbeschränkung auf Rechtsfolgenausspruch – .....	212

33. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 20. Dezember 2016	
– Verfahrensrüge der Unverwertbarkeit einer Blutprobe, § 21 StGB bei 3,64 Promille, Strafraumenverschiebung – .....	214
34. Landgericht Braunschweig, Beschluss vom 19. April 2017	
– Beiordnung eines Pflichtverteidigers wegen Sachverständigen- gutachten zu behauptetem Nachtrunk – .....	216
35. Amtsgericht Landstuhl, Urteil vom 13. März 2017	
– Vorsätzlicher Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG – .....	217
36. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 26. Januar 2017	
– Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Erreichen der 8-Punkte-Grenze gemäß § 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 3 StVG – .....	217
37. Oberverwaltungsgericht Thüringen, Beschluss vom 2. Februar 2017	
– Fahreignung eines sog. Reichsbürgers – .....	223
38. Verwaltungsgericht Minden, Beschluss vom 9. März 2017	
– Beibringung eines ärztlichen Gutachtens i. S. d. §§ 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV, 11 Abs. 2 Satz 1 FeV bei Besitz von Cannabis – .....	227
39. Verwaltungsgericht Augsburg, Beschluss vom 15. Dezember 2016	
– Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund unzureichender psychophysischer Leistungsfähigkeit (Demenzerkrankung) – .....	228



*Praxis für systemische Therapie und Verkehrspsychologie, Berlin<sup>1)</sup>  
Institut für Rechtsmedizin Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf<sup>2)</sup>  
Institut für Rechtsmedizin Universitätsklinikum Duisburg-Essen<sup>3)</sup>*

ANDREA NOESKE<sup>1)</sup>, KLAUS PÜSCHEL<sup>2)</sup>, THOMAS BAJANOWSKI<sup>3)</sup>

## Qualitätssicherung in der verkehrsmedizinischen Begutachtung

### – Ergebnisse einer explorativen Studie –

## Quality Assurance in Traffic-Medical Assessments

### – Results of an explorative Study –

#### Einleitung

Im Rahmen einer Dissertation an der Universität Duisburg-Essen wurde in 2013 eine Studie durchgeführt, um den aktuellen Stand in der verkehrsmedizinischen Begutachtung in Deutschland festzustellen. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es keine Zahlen und Fakten zu Anzahl, Anlässen, Ergebnissen und Qualität der Gutachten von niedergelassenen Fachärzten mit verkehrsmedizinischer Qualifikation (m. v. Q.). Erste Ergebnisse wurden bereits im Jahr 2013 auf dem ITMA Congress in Hamburg präsentiert. Zwischenzeitlich wurde die Studie abgeschlossen und die Endergebnisse sollen an dieser Stelle dargestellt werden.

#### Verkehrssicherheit und Verkehrsmedizin

Laut Deutschem Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) und Statistischem Bundesamt ereigneten sich im Jahr 2012 insgesamt 2,4 Millionen Verkehrsunfälle, 299.637 Personen wurden bei diesen Unfällen verletzt, 3.600 Personen getötet [7, 17]. Im Vergleich dazu starben im Jahr 2010 3.648 Personen im Straßenverkehr. So stellen die Autoren KÜHN et al. (2011) des Antragsformulars für ein Verkehrssicherheitsprogramm an den Bundestag richtigerweise fest, dass die Zahl der Betroffenen stagniert, die Verkehrsunfallzahlen in den letzten zehn Jahren kaum merklich abgenommen haben.

Neben der Automobilindustrie, der Straßengestaltung und der immer weiter verbesserten medizinischen Versorgung von Unfallopfern kommt auch der Verkehrsmedizin eine wichtige präventive Rolle zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu.

Betrachtet man das Eckpunktepapier 2020 des DVR, findet man keine konkreten Zielsetzungen für die Verkehrsmedizin als Beitrag zur Reduzierung der Verkehrstoten um 40 % bis 2020. Es wird lediglich gefordert, der „Bereich Verkehrsmedizin, Erste Hilfe und Rettungswesen muss generell stärker berücksichtigt werden...“ (Vgl. Deutscher Verkehrssicherheitsrat[2010][http://www.dvr.de/dvr/vorstandsbeschluesse/eckpunkte\\_vs.htm](http://www.dvr.de/dvr/vorstandsbeschluesse/eckpunkte_vs.htm)). Umso wichtiger scheint es, auch der Verkehrsmedizin mehr Aufmerksamkeit zu schenken und den aktuellen Stand in der Praxis festzustellen.

#### Durchführung der Studie

Für die Erfassung des aktuellen Standes in der verkehrsmedizinischen Begutachtung wurde als Datenerhebungsinstrument der standardisierte Fragebogen gewählt, der sowohl geschlossene als auch halboffene und offene Fragen enthält. Hiermit sollte den Befragten

die Möglichkeit gegeben werden, zusätzliche über die geschlossenen Fragen hinausgehende Antworten und Kommentare abzugeben. Es wurden zwei Fragebogenvarianten konzipiert. Durch Experten-Gespräche und Literaturstudium wurden interessierende und relevante Aspekte zusammengetragen und in den Fragebögen für die Zielgruppe der niedergelassenen Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation und Mitarbeiter in Fahrerlaubnisbehörden zusammengefasst. Um den IST-Zustand verkehrsmedizinischer Begutachtungen erfassen zu können, wurden die Fragebögen so konzipiert, dass eine konkrete Beschreibung oder Bewertung des Sachverhalts (Anzahl, Anlässe, Ergebnisse, Qualität verkehrsmedizinischer Gutachten) möglich war.

Die postalische schriftliche Form der Befragung wurde gewählt, da es sich bei den zu untersuchenden Stichproben um homogene Gruppen handelt, die schriftliche Befragung eines großen Personenkreises kostengünstiger und mit weniger Personalaufwand durchführbar ist. Auch die zugesicherte Anonymität ist mit dieser Art der Datenerhebung glaubwürdiger. Nachteile sind die nicht kontrollierbare Erhebungssituation, die höhere Ausfallquote bzw. geringere Rücklaufquote [3].

Bei den Fragen nach der Anzahl der Gutachten wurde in beiden Fragebogenvarianten die Möglichkeit eingeräumt, geschätzte Zahlen wiederzugeben. In der Vorstudie wurde bekannt, dass in den FeB keine statistischen Daten verfügbar sind. So sollte auch erreicht werden, dass der Zeitaufwand zum Ausfüllen des Fragebogens minimiert wird und sich mehr Teilnehmer an der Untersuchung beteiligen.

Für beide Fragebogenvarianten wurde ein Anschreiben formuliert, in dem der Verantwortliche für die Studie (mit Namen und Kontaktdaten), der Untersuchungsanlass, die Frist für die Rücksendung des Fragebogens, eine Ausfüllanleitung und -dauer, die Zusage von Anonymität, ein Appell an den Adressaten, an der Untersuchung teilzunehmen und eine Danksagung für die Mithilfe enthalten war. Ein frankierter Rückumschlag für die Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens wurde den Unterlagen beigelegt.

### **Fragebogen für niedergelassene Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation (FAVQ2013)**

Der FAVQ2013 setzt sich aus zwei Teilen zusammen. Im ersten Abschnitt werden Angaben zur verkehrsmedizinischen Tätigkeit des Probanden abgefragt. Der Abschnitt beinhaltet 13 Items. Der zweite Abschnitt fokussiert auf die absolvierte Fortbildung in Verkehrsmedizin. Hier sind von der Versuchsperson 6 Items zu beantworten. Des Weiteren werden die Versuchspersonen gebeten, ein anonymisiertes, aus ihrer Sicht gelungenes verkehrsmedizinisches Gutachten zur Verfügung zu stellen.

#### ***Fragen/Themen des FAVQ2013***

Demographische Daten: Dauer der Tätigkeit als verkehrsmedizinischer Gutachter/Ort der Tätigkeit (Bundesland, Art der Praxis etc.)/Facharzttrichtung.

Verkehrsmedizinische Begutachtung: Anzahl/Ergebnisse/Dauer der Gutachtenerstellung/Mögliche Hemmnisse/Empfehlung von Beschränkungen und Auflagen/Empfehlung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU)/Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit mit Fahrerlaubnisbehörden/Feststellung von über den Untersuchungsanlass hinausgehenden fahreignungsrelevanten Krankheiten.

Verkehrsmedizinische Fortbildung: wann absolviert/wo absolviert/Einschätzung des Nutzens für praktische Tätigkeit/Inhalte der Fortbildung/Informationsquellen/Qualitätssicherung.

### **Fragebogen für Mitarbeiter in Fahrerlaubnisbehörden (FEBVQ2013)**

Der FEBVQ2013 enthält insgesamt 14 Items.

#### **Fragen / Themen des FEBVQ2013**

Demographische Daten: Dauer der Tätigkeit als Mitarbeiter der Fahrerlaubnisbehörde/Bundesland

Verkehrsmedizinische Begutachtung: Anzahl/Veranlassung für welche Facharzttrichtung /Ergebnisse/Nutzen/Vorgabenentsprechung/Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit mit Fachärzten mit verkehrsmedizinischer Qualifikation/Aussprechen einer Empfehlung (Rangfolge).

Auch die Mitarbeiter in Fahrerlaubnisbehörden wurden gebeten, Gutachten zur Verfügung zu stellen – ein anonymisiertes, aus ihrer Sicht ‚gelungenes‘ und ein ‚besonders schlechtes‘ Gutachten eines niedergelassenen Facharztes mit verkehrsmedizinischer Qualifikation.

#### **Rating-Bogen zur Gutachtenbewertung**

Für die Bewertung und Einschätzung der von den Fachärzten und von Mitarbeitern in Fahrerlaubnisbehörden zur Verfügung gestellten Gutachten wurde die Methode des Experten-Ratings herangezogen. Hierfür wurde ein Ratingbogen „MPU-Gutachten verstehen und bewerten“ übernommen, entsprechend modifiziert und an die vorliegende Studie angepasst (s. Anhang). Sowohl für medizinisch-psychologische als auch für verkehrsmedizinische Begutachtungen sind die Anlage 4a FeV und die jeweils gültigen Beurteilungskriterien für Fahreignung bindend für die Erstellung der Gutachten [4].

Da sich die Anforderungen „- auf das voraussichtliche künftige Verhalten ausgerichtet“ und „- auf das zuverlässige Trennen von Alkohol und Fahren ausgerichtet“ ausschließlich an medizinisch-psychologische Gutachten richten, wurden diese nicht berücksichtigt. Den Experten wurden weiterhin nur zwei Antwortmöglichkeiten gegeben, da sie nur eine Empfehlung aussprechen sollten, ob die ihnen vorgelegten Gutachten für eine Entscheidungsfindung brauchbar sind oder nicht.

Nach einer Pretestphase wurden im Januar 2013 insgesamt 1386 Fragebögen versandt. Da die Studie einen ersten Überblick über den aktuellen Stand verkehrsmedizinischer Begutachtungen geben sollte, wurde sich bei den Ärzten auf registrierte niedergelassene Fachärzte m.v.Q. in Hamburg (N = 227) und Nordrhein (N = 539) beschränkt. Darüber hinaus wurden alle Fahrerlaubnisbehörden (N = 620) in Deutschland einbezogen.

### **Ergebnisse und Diskussion**

Insgesamt konnten 114 Fragebögen von niedergelassenen Fachärzten m.v.Q. und 63 Fragebögen von Mitarbeitern in Fahrerlaubnisbehörden ausgewertet werden. 40 verkehrsmedizinische Gutachten wurden mittels Experten-Rating auf ihre Qualität überprüft. Für das Expertenrating konnten 3 Leiter von Fahrerlaubnisbehörden gewonnen werden, die im Durchschnitt seit 22 Jahren in der Behörde tätig sind und somit über eine entsprechende Expertise verfügen.

Ein Nachteil der schriftlichen Befragung, eine geringe Rücklaufquote, hat sich bei den Mitarbeitern der FeB im ersten Durchgang mit 6 % bestätigt. Allerdings konnte die Quote durch eine erneute Aufforderung bzw. Erinnerungs-E-Mail auf 10 % erhöht werden.

Die Beteiligung der niedergelassenen Fachärzte m.v.Q. der Regionen Hamburg und Nordrhein belief sich nach Fristsetzung bereits auf 13 % und 16 %; für die Datenerhebung mittels schriftlicher Befragung ein durchschnittliches Ergebnis. Neben Gründen für eine Nichtteilnahme an der Studie wie Krankheit, Arbeitsüberlastung, nur geringfügige Tätigkeit im Bereich der Verkehrsmedizin lassen diese Rücklaufquoten allerdings auch ein eher geringes Interesse für die Verkehrsmedizin vermuten. Auch wenn nach HOFFMANN-BORN (2004) der Verkehrsmedizin im Medizinstudium eine zu geringe Stellung zukommt und eher wenig Information über dieses Themenfeld in Fachzeitschriften und Medien zu finden ist, sollte man davon ausgehen, dass Fachärzte, die eine verkehrsmedizinische Zusatzqualifikation erworben haben, ein größeres Interesse durch Teilnahme an dieser Studie zeigen.

Als erstes wurde überprüft, ob sich die Anzahl der erstellten verkehrsmedizinischen Gutachten durch niedergelassene Fachärzte m. v. Q. nicht von der Anzahl der jährlich erstellten MPU-Gutachten unterscheidet. Diese Annahme konnte anhand der vorliegenden Zahlen nicht bestätigt werden. Mithilfe einer Hochrechnung der Angaben durch Fachärzte m. v. Q. ergaben sich für Deutschland in 2012 ca. 29.300 Begutachtungen. Gemäß Hochrechnung der Angaben von Mitarbeitern der FeB wurden in 2012 ca. 21.200 verkehrsmedizinische Facharztgutachten veranlasst.

Problematisch, hier tatsächliche Zahlen zu erhalten, ist die meist fehlende statistische Erhebung der veranlassten bzw. durchgeführten verkehrsmedizinischen Begutachtungen sowohl in den FeB als auch bei niedergelassenen Fachärzten m. v. Q. Hier ist ein Umdenken erforderlich, um, wie in den medizinisch-psychologischen Untersuchungen in BfF, Gutachtenzahlen und -ergebnisse registrieren und regelmäßig abrufen zu können. Aus diesem Grund können die erzielten Zahlen nur eine Richtung weisen, endgültige Aussagen werden erst nach Einführung statistischer Erhebungen möglich sein, wie vielfach in der Literatur bemängelt und gefordert [1; 2; 13]. Wie vermutet, kommen Gutachten von niedergelassenen Fachärzten m. v. Q. signifikant häufiger zu einem für die Betroffenen positiven Ergebnis als Gutachten von Ärzten in einer BfF. Allerdings haben die an der Studie teilnehmenden niedergelassenen Fachärzte die Gutachten mit positivem Ergebnis selbst auf 77 % der Fälle geschätzt. Die Ergebnisse sind in Abbildungen 1 und 2 dargestellt.

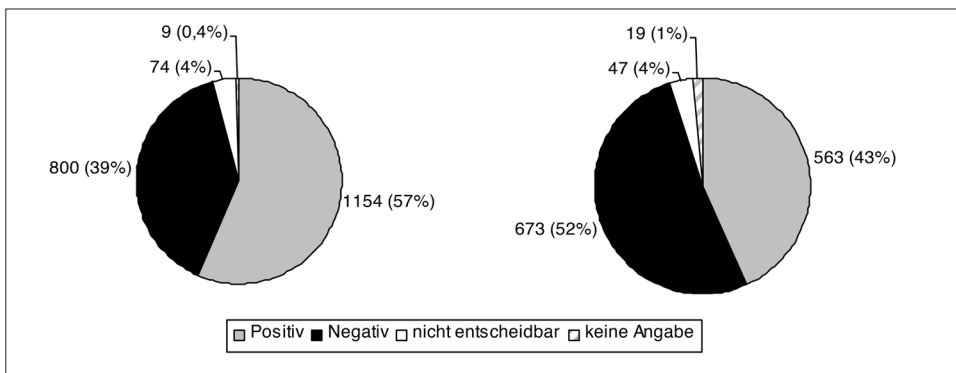


Abb. 1: a) Gutachtenergebnisse niedergelassener Fachärzte m. v. Q. b) Gutachtenergebnisse von Ärzten einer BfM (Angaben der Mitarbeiter in Fahrerlaubnisbehörden).

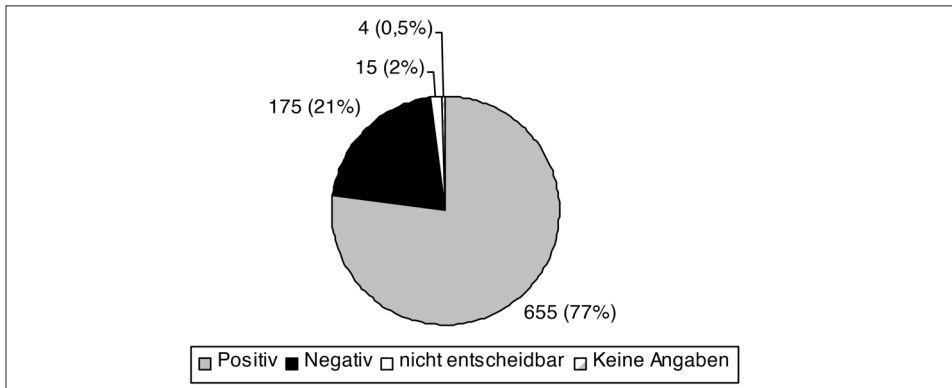


Abb. 2: Gutachten-Ergebnisse: Angaben niedergelassener Fachärzte m. v. Q. bei einer Gesamtgutachtenzahl von 844 in 2012.

Dieses Ergebnis deckt sich annähernd mit der Auswertung der 40 vorgelegten verkehrsmedizinischen Gutachten im Experten-Rating. Hier hatten die Gutachten in 73 % der Fälle ein positives Ergebnis für den Betroffenen und 37 % der Gutachten mit positivem Ergebnis waren für die Experten als Entscheidungsgrundlage nicht ausreichend. Dabei wurde bei zumindest zwei Gutachten bemängelt, es sei zu *patientenfreundlich* bzw. ein reines *Privatgutachten*. In zwei Fällen war der Gutachter gleichzeitig der behandelnde Arzt des Betroffenen, so dass ein wie von HEDTMANN (2012) begründeter Rollenkonflikt vorprogrammiert und auch nicht zulässig ist [8].

Dass es in der Praxis auch Gutachten mit nicht entscheidbaren Fällen gibt, hat die Studie ebenfalls ergeben. So sind bei den teilnehmenden niedergelassenen Fachärzten ca. 15 Gutachten (2 %) ohne Ergebnis bzw. als nicht entscheidbar abgeschlossen worden. Von den teilnehmenden FeB-Mitarbeitern wurde die Anzahl auf 74 Fälle (4 %) im Jahr geschätzt. Im Experten-Rating waren es 5 % der 40 Gutachten. Es scheint also zumindest in einigen wenigen Fällen üblich, im Zweifel diese Kategorie zu wählen, statt auf positiv („geeignet“) zu klassifizieren und Gefahr zu laufen, eine weitreichende Fehlentscheidung zu tätigen oder auf negativ („nicht geeignet“) zu entscheiden und ein damit geringeres Risiko einzugehen, da diese Entscheidung aufgrund eines möglichen Fahrerlaubnisentzugs für den Betroffenen nicht (mehr) geprüft werden kann [1].

Bei der Auswertung des FEBVQ2013 konnte bestätigt werden, dass der Nutzen bzw. die Verwertbarkeit der verkehrsmedizinischen Gutachten von niedergelassenen Fachärzten m. v. Q. signifikant niedriger eingeschätzt wurde als der Nutzen eines verkehrsmedizinischen Gutachtens eines Arztes einer BfF (Abb. 3).

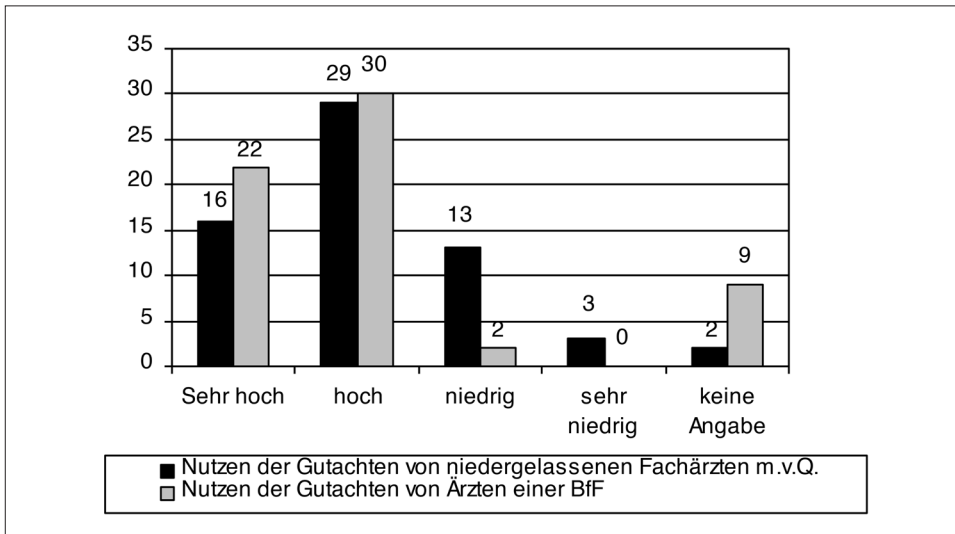


Abb. 3: Nutzen der erstellten Gutachten als Entscheidungsgrundlage für Mitarbeiter in Fahrerlaubnisbehörden (Nennungen = absolute Zahlen).

Ebenfalls hat sich die Vermutung bestätigt, dass verkehrsmedizinische Gutachten von niedergelassenen Fachärzten m. v. Q. in signifikant geringerem Maß den gesetzlichen Vorgaben entsprechen als verkehrsmedizinische Gutachten von Ärzten einer BfF. Somit hat sich die in der Literatur bemängelte Qualität von Gutachten niedergelassener Fachärzte m. v. Q. in der Fragebogenauswertung bestätigt. Auch im Experten-Rating kamen die Teilnehmer in 14 Fällen (35 %) zu einem negativen Ergebnis und konnten die Gutachten nicht als Entscheidungsgrundlage empfehlen, und das obwohl die Fachärzte gebeten worden waren, ein aus ihrer Sicht besonders gutes Gutachten vorzulegen. Positiv ist hervorzuheben, dass die Gutachten niedergelassener Fachärzte bzgl. ihrer Verständlichkeit von 43 FeB-Mitarbeitern (68 %) als gut beurteilt wurden, als sehr gut schätzten jedoch nur 3 Behördenmitarbeiter (5 %) die Verständlichkeit dieser Gutachten ein. Im Experten-Rating wurden hingegen ca. 97 % der vorgelegten Fälle als in allgemein verständlicher Sprache abgefasst beurteilt.

Kritisch zu sehen ist hingegen, dass von Behördenmitarbeitern in einem Fall ein falscher Facharzt benannt wurde, so dass auf beiden Seiten Fehler gemacht wurden, da der aufgesuchte Facharzt den Gutachtauftrag auch nicht zurückgewiesen und an den dafür zuständigen Kollegen verwiesen hatte. In 7 Fällen wäre von Behördenseite eine MPU anzuordnen gewesen. Doch auch hier ist der Fehler auf beiden Seiten zu suchen, auch der Facharzt hätte diesen bemerken und mit Hinweis an die Behörde korrigieren können. So aber wird für den betroffenen Klienten eine weitere kostenpflichtige Begutachtung notwendig, wobei er sich das Facharztgutachten hätte sparen können.

Auffällig war, dass die Untersuchung in 36 Fällen (90 %) der 40 Gutachten ohne Aufklärung des Betroffenen begonnen, oder aber diese nicht, wie in der FeV festgeschrieben, im Gutachten vermerkt wurde. Dass die Gutachten von Behördenmitarbeitern dennoch als Entscheidungsgrundlage herangezogen werden, ist vermutlich der Tatsache geschuldet, dass verkehrsmedizinische Gutachten lediglich ein Hilfsmittel für eine Behördenentscheidung

dung darstellen. Dieser Umstand wäre in einer weiteren Studie genauer zu erheben. Bei negativem Gutachtenergebnis könnte es aus Sicht des Behördenmitarbeiters unerheblich sein, ebenso könnte Vermeidung von Ärger eine Rolle spielen.

Folgt man den Gütekriterien, die ein Gutachten und eine verkehrsmedizinische Untersuchung erfüllen müssen, dann hätte bereits das Fehlen dieser Aufklärung zu einer Nichtanerkennung des Gutachtens führen müssen. Hier zeigt sich allein schon der große Spielraum, der Gutachtern und Behördenmitarbeitern durch eine nicht vorhandene Qualitätssicherung eingeräumt wird. Entscheidungen basieren in der Praxis auf oft unvollständigen, nicht den Gütekriterien entsprechenden Facharztgutachten, wie sich auch in 8 weiteren Fällen zeigte. Hier wurde die Fragestellung der Behörde bemängelt, diese war entweder zu unkonkret oder fehlte völlig. Doch auch hier hätte eine Begutachtung durch den Facharzt abgelehnt bzw. eine Nachfrage bei der Behörde gestellt werden müssen.

Die von Fachkreisen als zu kurz angesehene verkehrsmedizinische Ausbildung und insbesondere die fehlende Einbindung in Qualitätsmanagementsysteme könnten als Ursachen für solche Fehler angesehen werden [16; 10; 2]. Letztlich liegt das Problem nicht in der ärztlichen Kompetenz, zu diagnostizieren, sondern ein verkehrsmedizinisches Gutachten so zu fertigen, dass es den rechtlichen Anforderungen genügt.

Auch auf Seiten der Fahrerlaubnisbehörden scheint Schulungsbedarf zu bestehen bzgl. der korrekten Formulierung von Fragestellung und Zuweisung an den richtigen Gutachter und letztlich auch im Lesen und Bewerten verkehrsmedizinischer Facharztgutachten.

Der Unterschied zu vorgenannten Gutachten wird in der vorteilhafteren Bewertung der Gutachten, erstellt von Ärzten einer BfF, deutlich. So haben diese jeweils bessere Beurteilungen in den Punkten Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Anlassbezogenheit und Vollständigkeit durch die FeB-Mitarbeiter erhalten. Die höhere Qualität ist sicherlich Folge der regelmäßigen Begutachtung des QMS der Träger durch die BAST [14].

Eine Kontrolle der Gutachten niedergelassener Fachärzte m. v. Q. wird momentan nur durch die Behördenmitarbeiter durchgeführt und – so wird vermutet – erst bei erheblichen Mängeln eine Stellungnahme des Gutachters gefordert. Im Wiederholungsfall werden diese Gutachter dann nicht mehr in Anspruch genommen, sondern ein Arzt in einer BfF [1; 10]. Bestätigt wird diese Annahme auch durch die Anmerkungen einiger niedergelassener Fachärzte in der Studie. Diese beklagen, dass Behörden bevorzugt Gutachten an Ärzte von Zentren vergeben oder Gutachtenaufträge in den meisten Fällen beim TÜV landen würden. Letztlich spricht auch die hypothetische Empfehlung der FeB-Mitarbeiter für eine bevorzugte Gutachtenvergabe an Ärzte einer BfF. Diese Annahme wurde überprüft und konnte signifikant bestätigt werden.

Die Zufriedenheit bezüglich der gegenseitigen Zusammenarbeit zwischen den Mitarbeitern der FeB und niedergelassenen Fachärzten m. v. Q. wurde von den Fachärzten etwas günstiger beurteilt als umgekehrt. Beide Gruppen wünschen sich Verhaltensänderungen beim jeweils anderen, so ist von Arroganz und Ignoranz auf beiden Seiten die Rede. FeB-Mitarbeiter fordern eine einfachere Terminfindung und -einholung. Niedergelassene Fachärzte beklagen die teilweise fehlende Flexibilität bei Fristverlängerungswünschen und die Erwartungshaltung der FeB-Mitarbeiter. Hier könnte ein regionaler Austausch im Rahmen von Weiterbildungen und eventuelle Einbindung von FeB-Mitarbeitern in die Ausbildung Abhilfe schaffen.

Weiterhin wurde geprüft, ob die Fortbildung zur Erlangung der verkehrsmedizinischen Zusatzqualifikation für die spätere praktische Tätigkeit der Fachärzte m. v. Q. als zu kurz



eingeschätzt wurde. Diese Vermutung hat sich nicht bestätigt. Vielmehr befanden 56 der befragten Ärzte die Fortbildung als genau richtig. Aber 37 der Ärzte befanden diese als zu kurz und 7 der Ärzte als viel zu kurz. So halten sich Gegner (ca. 49 %) und Befürworter (ca. 39 %) einer Verlängerung der Fortbildung beinahe die Waage.

Inhaltlich wurde die Fortbildung von einigen Ärzten kritisiert. So fehle es ihr an praktischer Relevanz, die Arbeit mit Mustergutachten würde fehlen, die Bearbeitung von Fragestellungen aus einzelnen Fachgebieten komme zu kurz, die Fortbildung sei insgesamt zu allgemein, zu wenig spezifisch. Bezüglich der aktuellen Fortbildungsinhalte wünschen sich 69 Ärzte mehr Informationen zu aktuell thematisierten Krankheitsbildern, wie z. B. Demenz/Lebensalter oder 57 Ärzte auch zu Psychiatrischen Störungen.

Die meisten Ärzte beziehen ihre Informationen über Neuerungen in der Verkehrsmedizin aus Fachzeitschriften, z. B. das *Deutsche Ärzteblatt*, über Institutionen oder die aktuellen Richtlinien. Das Internet und auch Fachbücher spielen eher eine geringfügige Rolle. 5 Ärzten waren keine spezifischen Informationsquellen bekannt „...verschiedene, nichts Sicheres, das ist eines der Probleme“; „...allerlei online-Newsletter, leider nichts Spezifisches“ oder „... eigentlich nicht, Quellen sind mir nicht wirklich bekannt“. Hier bietet sich eventuell eine feste Sparte „Verkehrsmedizin“ im Deutschen Ärzteblatt an, die so auch zur Information anderer Ärzte ohne verkehrsmedizinische Qualifikation beitragen, das Problembewusstsein in diesem Bereich stärken und letztlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen könnte.

Ca. 43 % der befragten Ärzte sehen Informationen über aktuelle Veränderungen in der Verkehrsmedizin als sehr wichtig an. 30 % der Ärzte wünschen sich spezifische Fortbildungsangebote. Für 63 % der Ärzte ist eine Fortbildungsausrichtung auf die Fachrichtung wichtig bzw. sehr wichtig. Bei der Wichtigkeit von Hospitationen gehen die Meinungen auseinander, 46 % sehen diese als gar nicht wichtig, für 45 % der Ärzte sind sie wichtig bzw. sehr wichtig.

Von der Einführung eines Qualitätsmanagementsystems halten 51 % der Ärzte nicht viel. Für 37 % der Ärzte wäre solch ein System aber durchaus wichtig bzw. sehr wichtig. Ein mögliches Hemmnis, noch mehr Zeit in kontinuierliche Fortbildung und Qualitätssicherungssysteme in der Verkehrsmedizin zu investieren, könnte die ohnehin schon starke Arbeitsbelastung der Ärzte sein. Für immerhin 28 % der Ärzte ist durch diese z. B. eine schnellere Gutachtererstellung nicht möglich.

An den zuvor genannten Wünschen der Ärzte und den aktuellen Qualitätsstandards der Gutachten wird der Verbesserungsbedarf deutlich, um Ärzte aus ihrer, wie von HOFMANN-BORN (2014) bezeichneten, „Einzelkämpfer“-Rolle herauszuholen [9]. Insgesamt ist zu prüfen, ob die Fortbildung vor dem Hintergrund der Qualitätsprobleme fachärztlicher Gutachten nicht deutlich verlängert werden muss. Auch eine jährliche Fortbildungspflicht, wie sie für Ärzte einer BfF festgeschrieben ist, wäre für niedergelassene Fachärzte m. v. Q. zu überdenken [10].

Letztlich stellt sich auch die Frage, ob betroffene Kraftfahrer aufgrund fehlender Standardisierung und Qualitätssicherung verkehrsmedizinischer Gutachten der Willkür und persönlichen Schwankungen der Gutachter und Behördenmitarbeiter unterliegen.

Eine statistische Erhebung der Daten von verkehrsmedizinischen Facharztgutachten könnte auch zu einer geringeren staatlichen Belastung führen. An einem Praxisbeispiel wird dies deutlich: Die über Jahre geltende Regel, nach 2 Jahren ohne Führerschein eine erneute Theorie- und Praxisprüfung ablegen zu müssen, konnte 2009 abgeschafft werden,

da die statistische Erhebung gezeigt hatte, dass 99 % der Betroffenen die Prüfung bestehen und diese Maßnahme somit völlig unnötig war. Heute wird bei Neuerteilung einer Fahrerlaubnis lediglich in besonderen Fällen von der FeB eine erneute Fahrerlaubnisprüfung angeordnet (§ 20 [2] FeV). Für die Verkehrsmedizin bedeutet dies, dass krankheitsbedingte Mängel, z. B. durch eine Diabeteserkrankung, durch entsprechendes Verhalten und angemessene Lebensführung der Betroffenen kompensiert werden können. Das Selbstmanagement gut aufgeklärter und unterrichteter Diabetespatienten ist sehr hoch und ermöglicht dieser Personengruppe durchaus verantwortungsbewusst am Straßenverkehr teilzunehmen [18; 15]. Eine statistische Auswertung solcher Facharztgutachten könnte z. B. ergeben, dass der Prozentsatz der Compliance dieser Personengruppe so hoch ist, dass weitere regelmäßige verkehrsmedizinische Begutachtungen nicht erforderlich wären und die Verantwortung allein in die Hände des Patienten und seines Hausarztes gelegt werden könnte.

Es könnte auch festgestellt werden, wie viele kranke Personen ihre Fahrerlaubnis abgeben müssten, um das Verkehrsunfallrisiko zu reduzieren und wie viele die Fahrerlaubnis weiter behalten dürfen, und es zu einem Unfall kommt [1].

Eine Anpassung der Begutachtungsleitlinien an medizinisch relevante Gegebenheiten wäre leichter möglich. Deutlich wird dies am Beispiel des Risikos eines Herzinfarktpatienten für die Verkehrsteilnahme. Gehen doch hier das von der Deutschen Gesellschaft für Kardiologie bei kardiovaskulären Erkrankungen vorgelegte Positionspapier und die Empfehlungen der aktuellen Begutachtungsleitlinien noch weit auseinander. Vertritt das Positionspapier von 2012 die Ansicht, einen Patienten nach unkompliziertem Herzinfarkt bereits nach 14 Tagen wieder als fahrgeeignet anzusehen, gehen die Begutachtungsleitlinien vom Mai 2014 noch immer von einem Zeitraum von 3–6 Monaten aus [11; 5]. Hier könnte eine kontinuierliche Auswertung verkehrsmedizinischer Gutachten eine solide Datengrundlage erbringen, um medizinische Neuerungen und Erkenntnisse schneller in Leit- und Richtlinien übernehmen zu können.

Kritisch ist die Erhebung von Schätzzahlen zu sehen. Allerdings war es im Rahmen dieser Studie nicht möglich, an exakte Zahlen zu gelangen, da bislang keine statistische Erfassung sowohl bei den Fachärzten als auch in den (überwiegenden) Behörden durchgeführt wird. Somit verstehen sich die Ergebnisse dieser Studie auch in erster Linie als erster richtungweisender Überblick über den aktuellen Stand in der fachärztlichen verkehrsmedizinischen Begutachtung. Aufgrund der abgegebenen Schätzzahlen musste bei der Auswertung des FEBVQ2013 auf die Frage nach der Beauftragung der verschiedenen Facharzttrichtungen, also der Gutachtenanlässe, verzichtet werden. Auch die Frage nach der Anzahl der einzelnen Facharzttrichtungen im jeweiligen Zuständigkeitsbereich einer Behörde wurde von den meisten Behördenmitarbeitern nicht beantwortet, so dass eine Auswertung keinen Sinn machte. Auch hier liegt der Grund in der nicht statistischen Erfassung der Gutachten und damit der Gutachtenanlässe.

In einer Folgestudie sollte versucht werden, niedergelassene Fachärzte m. v. Q. in weiteren Bundesländern einzubeziehen, um auch einen Vergleich zwischen Ärzten und Fahrerlaubnisbehörden eines Bundeslandes durchführen zu können. Um eine höhere Rücklaufquote auf Seiten der Behörden zu erzielen, scheint es ratsam, im Vorfeld auch die Aufsichtsbehörden zu unterrichten und einzubinden. So ist es eventuell möglich, den Mitarbeitern der FeB mehr Zeit für die Beantwortung einer solchen Umfrage einzuräumen und genauere Zahlen zu erlangen.

### Zusammenfassung

Neben der Automobilindustrie, der Straßengestaltung und der immer weiter verbesserten medizinischen Versorgung von Unfallopfern kommt auch der Verkehrsmedizin eine wichtige präventive Rolle zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu. Mit dieser Studie sollte erstmals der aktuelle Stand der verkehrsmedizinischen Begutachtung festgestellt werden. 114 niedergelassene Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation sowie 63 Mitarbeiter von Fahrerlaubnisbehörden nahmen an der standardisierten schriftlichen Befragung teil. 40 vorgelegte verkehrsmedizinische Gutachten wurden von drei Experten bewertet und qualitativ beurteilt. Aufgrund der meist fehlenden statistischen Erfassung der Daten in Fahrerlaubnisbehörden und bei niedergelassenen Fachärzten handelt es sich bei den Ergebnissen dieser Studie in erster Linie um Schätzzahlen. Im Jahr 2012 wurden zwischen 20.000 (Angabe der Behördenmitarbeiter) und 30.000 (Angaben der Fachärzte) verkehrsmedizinische Begutachtungen von niedergelassenen Fachärzten mit verkehrsmedizinischer Qualifikation durchgeführt. Im Vergleich dazu wurden in 2012 ca. 94.000 medizinisch-psychologische Gutachten erstellt. Gutachten niedergelassener Fachärzte wiesen signifikant mehr positive Ergebnisse für betroffene Kraftfahrer auf als z. B. Gutachten von Ärzten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung. Hier reichen die Schätzungen von 57 % der Fälle (Mitarbeiter der Fahrerlaubnisbehörden) bis 77 % (Schätzung der niedergelassenen Fachärzte). Die in der Literatur bemängelte Qualität von Gutachten niedergelassener Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation hat sich in der Fragebogenauswertung bestätigt. Im Experten-Rating konnten 35 % der vorgelegten Gutachten nicht als Entscheidungsgrundlage empfohlen werden, so dass eine deutlich längere Fortbildung und jährlich verpflichtende Weiterbildung der niedergelassenen Fachärzte wünschenswert wäre. Aber auch auf Seiten der Fahrerlaubnisbehördenmitarbeiter besteht Schulungsbedarf, z. B. hinsichtlich Formulierung der Fragestellungen, Zuweisung der Gutachten, Anordnung einer MPU oder eines verkehrsmedizinischen Gutachtens. Eine Einbindung in Qualitätsmanagementsysteme kann ebenfalls zu einer Verbesserung der Qualität von verkehrsmedizinischen Gutachten und Einhaltung der Gütekriterien zur Gutachtenerstellung beitragen.

### Schlüsselwörter

verkehrsmedizinische Begutachtung – Fahreignung – Gutachten – Qualitätssicherung

### Summary

Within the scope of a thesis at the University of Duisburg-Essen physicians with traffic-medical qualification as well as employees at driving licence authorities were asked to fill in a standardised questionnaire about the current status of traffic-medical investigations in Germany. The explorative study gives a first overview about numbers, results and quality of traffic-medical surveys in 2012. Between 20,000 and 30,000 traffic-medical surveys were carried out in 2012. Surveys by physicians with traffic-medical qualification showed significantly more positive results than surveys carried out by physicians with traffic-medical qualification in assessment centres for driving ability. The quality of surveys by physicians with traffic-medical qualification is worse than the quality of surveys by physicians in assessments centres for driving ability. In the expert's rating 35 % of the presented surveys could not be used as a decisive help, although the physicians had been asked to submit excellent surveys. It is recommended to train employees of driving licence authorities as well as physicians with traffic-medical qualification more intensively. To supervise traffic-medical surveys can also help to improve the quality assurance and to keep the directives.

### Keywords

traffic-medical investigation – driving ability – surveys – quality assurance

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
BfF	Begutachtungsstelle für Fahreignung
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
DGVM	Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
FAVQ2013	Fragebogen Facharzt Verkehrsmedizinische Qualitätssicherung 2013
FeBVQ2013	Fragebogen Fahrerlaubnisbehörden Verkehrsmedizinische Qualitätssicherung 2013
FeB	Fahrerlaubnisbehörde
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
MPU	Medizinisch-Psychologische Untersuchung
m.v.Q.	mit verkehrsmedizinischer Qualifikation
N	Teilnehmermenge
QMS	Qualitätsmanagementsystem
vgl.	Vergleiche

## Literatur

- [1] Arbeitskreis III (2012): Verkehrsgefährdung durch krankheitsbedingte Mängel an Fahreignung und Fahr-sicherheit. 50. Deutscher Verkehrsgerichtstag. Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V. Köln: Wolters Kluwer Deutschland GmbH.
- [2] Borgmeier-Lütz, R., Buchstaller, R., DeVol, D., Laub, G., Müller, K., Schubert, W., Ziegler, H. (2012): Die Fahreignungsbegutachtung als Instrument der Verkehrssicherheit, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4, 213–219.
- [3] Bortz, J., Döring, N. (2002): Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler. Berlin, Heidelberg, New York: Springer Verlag.
- [4] Brieler, P. (2012): Verständlichkeit und Bewertung medizinisch-psychologischer Fahreignungsgutachten durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Fahrerlaubnisbehörden – eine explorative Studie. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 4, 198–202.
- [5] Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2014): Begutachtungs-Leitlinien zur Krafftahreignung. Stand 1. Mai 2014. Berichte der BASt, Heft M 115. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wis-senschaft GmbH.
- [6] Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) (2010): Verkehrssicherheit 2020 – Eckpunktepapier. Online: [http://www.dvr.de/dvr/vorstandsbeschluesse/eckpunkte\\_vs.htm](http://www.dvr.de/dvr/vorstandsbeschluesse/eckpunkte_vs.htm) (Stand: 30.12.2013).
- [7] Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) (2013): Daten und Fakten zur Verkehrssicherheit. Online: [http://www.dvr.de/betriebe\\_bg/daten/titel.htm](http://www.dvr.de/betriebe_bg/daten/titel.htm) (Stand: 26.12.2014).
- [8] Hedtmann, J. (2012). Arztrollen in der Verkehrsmedizin. In: Eichendorf, W., Hedtmann, J. (Hrsg.): Praxis-handbuch Verkehrsmedizin. Wiesbaden: Universumverlag.
- [9] Hoffmann-Born, H. (2004): Fahreignungsbegutachtung erkrankter Krafftfahrer. Blutalkohol Vol. 41, 22–24.
- [10] Hoffmann-Born, H. (2014): Optimierung der Fahreignungsbegutachtung – ärztliche Aspekte. Blutalkohol Vol. 51, 104–109.
- [11] Klein, H. H. (2012): Fahreignung bei Herz-Kreislaufkrankungen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 3, 142–146.
- [12] Kühn, S., Hofreiter, A., Wilms, V., Herlitzius, B., Nestle, I., Wagner, D., Behm, C., Ebner, H., Fell, H.-J., Höhn, B., Kottling-Uhl, S., Krischer, O., Kurth, U., (Quedlinburg), Maisch, N., Ostendorff, F., Ott, H.E., Steiner, D., Tressel, M. und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (2011): Masterplan Straßenverkehrs-sicherheit – Ambitioniertes Nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 vorlegen. Online Publika-tion; [http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse17/a15/oeffentliche\\_Anhoerungen/2011/Verkehrssicherheit\\_09\\_11\\_2011/17-7466.pdf](http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse17/a15/oeffentliche_Anhoerungen/2011/Verkehrssicherheit_09_11_2011/17-7466.pdf) (Stand 20.12.2013).
- [13] Laub, G. (2012): Krafftahreignung. In: Eichendorf, W., Hedtmann, J. (Hrsg.): Praxishandbuch Verkehrsme-dizin. Wiesbaden: Universumverlag.
- [14] Lewrenz, H., Brieler, P., Püschel, K. (2006): Krankheit und Kraftverkehr. Hamburg: Verlag Dr. Kovac.
- [15] Lippmann-Grob, B. (2008): Diabetes mellitus und Straßenverkehr. Workshop 3 – Arbeitsgruppe 2. Tagungsband 4. Gemeinsames Symposium am 24.–25. Oktober 2008 in Neu-Ulm Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP). Bonn: Kirschbaum Verlag. S. 36.
- [16] Schmidt, P., Lösche, P., Mattern, R., Graß, H. (2008): Fachkunde „verkehrsmedizinische Begutachtung“ Eine Anregung zur Diskussion über die zukünftige Gestaltung einer Zusatz-Qualifikation. Blutalkohol Vol. 45, 355–363.

- [17] Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (2013): Verkehr 2012.  
Online: [www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleJ2080700127004.pdf](http://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleJ2080700127004.pdf) (Stand: 16.09.2013).
- [18] Stephan, E. (2009): Interaktionsmodell zu Kompensation von Leistungseinschränkungen und anderen Mängeln der Fahreignung. Tagungsband 5. Gemeinsames Symposium am 23.–24. Oktober 2009 in Weimar. Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V. (DGVM) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e.V. (DGVP). Bonn: Kirschbaum Verlag. 22–31.

#### Anschrift der Verfasser

Dr. Andrea Noeske  
Krowelstraße 19  
13581 Berlin  
Email: [info@praxis-noeske.de](mailto:info@praxis-noeske.de)

Prof. Dr. Klaus Püschel  
Institut für Rechtsmedizin  
Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf  
Butenfeld 34  
22529 Hamburg  
Email: [pueschel@uke.de](mailto:pueschel@uke.de)

Prof. Dr. Thomas Bajanowski  
Institut für Rechtsmedizin  
Universitätsklinikum Duisburg-Essen  
Hufelandstraße 55  
45122 Essen  
Email: [Thomas.Bajanowski@uk-essen.de](mailto:Thomas.Bajanowski@uk-essen.de)

BETTINA LIMPERG

## Warum mehr nicht immer besser ist – Vom Umgang mit Drogen in einer modernen Gesellschaft\*)

Sehr geehrter Herr Präsident Dr. Gerhardt,  
sehr geehrter Herr Dr. Eichendorf,  
sehr geehrte Ehrengäste,  
meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich danke für die ehrenvolle Möglichkeit, diese Feierstunde mit einem Festvortrag zu begleiten. Indes hat mich die Anfrage vor die Frage gestellt, was für Sie als Thema interessant sein könnte.

Auf dem Höhepunkt der Flüchtlingswelle fiel mir dann ein Merkblatt ins Auge. Es war gedacht als Aufklärung für etwa 1.000 Flüchtlinge, die in Biberach a. d. R. untergebracht waren und denen man das Biberacher Schützenfest erklären wollte. Versehen mit reizenden Bildern von blumengeschmückten Kindern in Tracht, wurde der Gebrauch der alten Kanonen erklärt und darauf hingewiesen, dass das gesamte Fest ein Ausdruck der Freude sei und die überschäumende Festfreude nicht falsch interpretiert werden dürfe. Ich habe gerätselt, was die Botschaft war und welche Leitkultur hier vermittelt werden sollte. Ganz sicher handelt es sich bei dem Schützenfest um eine sehr ehrwürdige, traditionsreiche Veranstaltung; aber ganz offensichtlich – und das war ja auch schon eine Sorge der Sicherheitsbehörden in München und andernorts – machte man sich auch Gedanken darüber, wie die vielen betrunkenen Menschen anlässlich der Volksfeste auf Fremde wirken und welche Konflikte daraus resultieren könnten. Das Thema war gefunden:

Der Umgang mit Drogen aller Art – legalen wie illegalen, tradierten wie neu eingeführten – krankt vermutlich daran, dass mit mehrfachem Maß gemessen wird und wir wegen der vielfachen Verschränkungen auch noch keine Linie gefunden haben, wie wir „richtigerweise“ – und das hieße vielleicht konsequent und nach einheitlichen Kriterien – Drogen und deren Missbrauch messen.

Dieser Befund ist keine wirkliche Überraschung. Rauschzustände hat es immer gegeben und wird es vermutlich immer geben. Sie werden gesucht als Fluchten aus dem Alltag, und gerade die Wesensveränderung wird häufig als angenehm empfunden. Vom „Piccolöchen“ bis zum schweren Burgunder, von der Maß bis zum Gebrannten wird Berauschesendes als geselliges und kulturell verankertes Tun empfunden und ist weltweit seit jeher verbreitet. Dasselbe gilt für Gerauchtes aller Art. Das viel zitierte „Recht auf Rausch“ war also jedenfalls faktisch nicht schwer zu erfinden. Wie sagt Wilhelm Busch so schön: „So geht es mit Tabak und Rum; erst bist du froh, dann fällst du um.“

Gleichzeitig stehen uns Drogenmissbräuche aller Art – und da beziehe ich den Alkohol- und Nikotinmissbrauch mit ein – deutlich vor Augen. Wer von Ihnen kennt keinen, der nicht mindestens gefährdet ist und wo der Genuss längst durch die Abhängigkeit überla-

\*) Der Beitrag beruht auf dem für den Festvortrag anlässlich des Festaktes des B.A.D.S. zur Verleihung der Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold am 7. Oktober 2016 vorbereiteten Manuskript und gibt ausschließlich die persönliche Auffassung der Referentin wieder. Der Vortragstil wurde beibehalten.

gert ist? Besonders deutlich wird uns das beim Jugendschutz vor Augen geführt. Wir wollen unsere Kinder schützen, sind aber doch auch oft genug schlechte Vorbilder. Ich habe schon Dorffestsituationen erlebt, wo man aus Gründen des Jugendschutzes den Schnaps aus dem Angebot nehmen wollte. Dreimal dürfen Sie raten, wer das verhindert hat: die Väter eben jener Kinder.

Viel Irrationales ist also zu konstatieren: Regen wir uns über den Crystal-Konsum hochrangiger Politiker noch auf, zucken wir beim x-ten Drogentoten in unserer Stadt nur die Schultern. Ist unser eigenes Kind betroffen, fordern wir Schutz und größtmögliche Radikalität bei der Bekämpfung der Ursachen, sind es andere, sind sie charakterschwach und selber schuld. Auch mit dem Alkoholismus gehen wir, denken Sie an die Situationen im beruflichen Umfeld, eher schamhaft um und schweigen ihn tot, solange es geht.

Die massive Kriminalität weltweit rund um den Drogenmissbrauch, die Milliardenumsätze dieser Branche machen die Sache nicht leichter. Und schließlich:

Über wesentliche Bereiche des Themas fehlen uns sichere Erkenntnisgrundlagen und verlässliches Zahlenmaterial.

Zugleich hat sich die Szene erweitert. Zum einen haben die synthetischen Drogen, die einfachst herzustellen sind und gleichwohl für den Konsumenten unberechenbar bleiben, zu einem neuen Schub geführt, der neben den Konsumenten auch die Juristen vor völlig neue Aufgaben stellt; zum anderen nehmen wir jedenfalls stärker als früher wahr, dass auch in den vielfältigen Bereichen des Sports die Drogenproblematik zunimmt bzw. der Missbrauch immer professioneller betrieben wird.

Ich möchte im Folgenden versuchen, einen aktuellen Überblick zu geben über die derzeitige Entwicklung und die Fragen, die uns auch als Juristinnen und Juristen immer wieder, aber auch immer neu, nicht zuletzt in neueren Gesetzesvorhaben beschäftigen. Dabei werde ich den Bogen spannen über (1.) Medikamentenmissbrauch und Doping als Volkssport sowie den Umgang damit, über (2.) Cannabis und (3.) legal highs sowie (4.) den Umgang mit Doping im Leistungssport und die Schlüsse des Gesetzgebers hierzu.

Zunächst aber einige Zahlen, die einen Rahmen für die Diskussion des Themas bilden sollen: Nach dem Weltdrogenbericht konsumierten 2014 fast 250 Millionen Menschen illegale Drogen – 5 % der erwachsenen Weltbevölkerung. Der Spitzenreiter dabei ist Cannabis – ca. 183 Millionen Personen lassen sich davon berauschen. Einige mögen an dieser Stelle einwenden, dass Cannabis ohnehin legalisiert werden sollte. Damit relativiere sich zugleich das Drogenproblem. Es bleiben aber auch dann noch weltweit fast 70 Millionen Konsumenten anderer Drogen, 29 Millionen Abhängige und mehr als 200.000 Drogentote.

In Deutschland ist das Problem nicht weniger virulent, auch wenn wir uns an die Zahlen gewöhnt zu haben scheinen: 2015 waren mehr als 1.100 Drogentote zu beklagen, die Zahl der – wie die Statistik im besten Beamtendeutsch formuliert – „erstauffälligen“ Konsumenten harter Drogen ist gestiegen und lag bei knapp 21.000. Über 20 % der 18–25-jährigen männlichen jungen Erwachsenen haben in den letzten 12 Monaten Cannabis konsumiert. Bei Razzien und Durchsuchungen wurden 5,4 Tonnen davon sichergestellt. Setzt man pauschal eine Konsumeinheit mit 2 Gramm an, reden wir über 2,7 Millionen Konsumeinheiten – wohlbermerkt: sichergestellten Konsumeinheiten, nicht etwa verkaufte Konsumeinheiten. Diese Zahlen zeigen zweierlei: Die Nachfrage nach illegalen Drogen ist ungebremst. Wir haben es mit einem riesigen internationalen Markt mit einem Umsatz in Milliardenhöhe zu tun. Und: Einen solchen Markt zu bekämpfen ist eine wahre Herkulesaufgabe.



Nimmt man legale Drogen hinzu, verschärft sich die Drogenproblematik um ein Vielfaches:

Volksdroge Nr. 1 ist das Rauchen. Nach einer Studie aus den Jahren 2008 bis 2011 rauchen fast 30 % aller 18- bis 79-jährigen Deutschen täglich oder gelegentlich. An den Folgen des Rauchens sterben mehr als 100.000 Personen jährlich. Die geschätzten Gesundheitskosten des Rauchens einschließlich indirekter Kosten werden mit 33 Milliarden Euro veranschlagt. Immerhin: Rauchen ist rückläufig – gerade auch bei Jugendlichen.

Bei Alkohol – der Volksdroge Nummer 2 – geht die Statistik 2013 von rund 15.000 Sterbefällen infolge ausschließlich alkoholbedingter Krankheiten aus; die volkswirtschaftlichen Kosten des Alkoholkonsums beziffert der nationale Drogenbericht auf mehr als 25 Milliarden Euro.

Aber auch hier gilt: Der durchschnittliche Alkoholkonsum ist seit 1980 rückläufig – und zwar um ca. 25 %!

Wenig beachtet – und auch ich will das Thema nur erwähnen – wird die Volksdroge Nummer 3: die Medikamente. Je nach Berechnung schwankt die Zahl der Abhängigen zwischen 1,4 und 2,3 Millionen Menschen.

(1.) Das Stichwort Medikamentenmissbrauch leitet aber über zu einem Themenbereich, der unsere Gesellschaft zunehmend beschäftigt: Der Einsatz von Drogen zur Leistungssteigerung. Bekannt ist Doping im Spitzensport – das ist aber nur die Spitze des Eisbergs. Im sog. Amateur-Kraftsport greifen junge Leute zu Doping, um sich einen – aus ihrer Sicht – perfekten Body zu stylen. Die Nebenwirkungen dieser Medikamente sind oftmals verheerend – körperlich wie psychisch. Und doch opfern diese Menschen – meist junge Männer – ihre Gesundheit für ein vermeintliches, jedenfalls aber vergängliches Schönheitsideal.

Der Einsatz leistungssteigernder Drogen beschränkt sich aber keineswegs auf diesen Bereich der Physis. Sie werden auch zur mentalen Leistungssteigerung eingesetzt. Man will wach bleiben, die Aufmerksamkeit und das Durchhaltevermögen steigern, schlicht leistungsfähiger sein. Im Anschluss „wirft“ man Beruhigungsmittel „ein“, um überhaupt wieder schlafen zu können. Plakativ reden wir hier von „Hirndoping“. Ein erster massenhafter Einsatz dieser Art von Drogen erfolgte im Zweiten Weltkrieg durch die Wehrmacht. Heute setzen Menschen diese Stimulantien beispielsweise ein, weil sie glauben, nur so einem immer größeren Leistungsdruck im Beruf gewachsen zu sein. Sogar Schüler und Studierende greifen zu Medikamenten, um dem wirklichen oder gefühlten Druck unserer Leistungsgesellschaft standzuhalten. Diese Art des Konsums spielt sich meist im Verborgenen ab – aber er betrifft die gesamte Gesellschaft, insbesondere auch bürgerliche Kreise, die sich doch sehr gerne weit ab vom klassischen Drogenmilieu wähnen.

Die zunehmende Verwendung leistungssteigernder Drogen bereits für Kinder, gepaart mit dem burn-out-Phänomen bei Erwachsenen, sollte zugleich ein Alarmsignal für unsere Gesellschaft sein, achtsamer mit den eigenen Ressourcen, aber auch mit künstlichen Stimulantien umzugehen. Drogen, das sind eben nicht nur die Junkies, sondern wir alle in unserem Umgang mit der gesamten Bandbreite der Suchtmittel. Und da meine ich tatsächlich: Weniger wäre mehr!

Bevor ich nun auf die einzelnen Bereiche der Drogen zu sprechen komme, möchte ich kurz auf den Kanon der gängigen Reaktionen, teilweise Reflexe eingehen:

Der erste Reflex ist das Verbot, die Prohibition und Bestrafung. Daneben ebenso wichtig, vielleicht sogar noch wichtiger scheinen mir aber drei weitere Bereiche zu sein: die Prävention, die konkrete Hilfestellung und ggfs. die Schadensminderung.

Am wichtigsten scheint mir die Prävention, denn sie wehrt den Anfängen. Dazu muss Aufklärung betrieben werden, welche Gefahren und Folgen mit Drogenkonsum verbunden sind. Wir müssen erreichen, dass Drogenkonsum – egal ob legal oder illegal – nicht als „cool“, als „in“ gilt und schon gar nicht als selbstverständlich. Wem das zu idealistisch klingt, der sollte die Raucherszene betrachten: Wer hätte vor 20 Jahren gedacht, dass die große Mehrheit der Gesellschaft heute das Rauchverbot in einer bayerischen oder hamburgischen Wirtschaft genießt und der Zigarettenkonsum bei Jugendlichen wieder deutlich zurückgeht?

Flankierend muss der Staat Hilfe bieten, wo Hilfe geboten ist. Sozialarbeit etwa kann das Risiko reduzieren, dass Familien oder ihre Kinder in (legalen oder illegalen) Drogenkonsum abgleiten. Gerade an Schulen könnte hier massiv aufgerüstet werden. Man bekämpft Drogen nur dann, wenn man die Ursachen von Drogenkonsum – seien dies mangelndes Gefahrenbewusstsein, Langeweile, Frust, Versagensängste oder sonstige Gründe – bekämpft. Hier setzt Prävention an. Und hier wird viel geleistet. Aber: es könnte noch viel mehr sein.

Wo der Erfolg versagt bleibt, müssen wir Menschen zumindest die Chance bieten, sich aus dem Drogensumpf wieder herauszuziehen. Hier müssen wir schlicht helfen. Dazu gehört – notfalls – auch die Substitution. Musste es wirklich so weit kommen, dass jüngst der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte Deutschland wegen Verstoßes gegen das Folterverbot rügte, weil einem Häftling ohne zureichende medizinische Prüfung die Substitutionsbehandlung verweigert wurde?

Ich komme zu einem weiteren Ansatz der Drogenpolitik: der „harm reduction“. Man kommt in der Drogenpolitik nicht umhin anzuerkennen, dass es Drogensüchtige gibt, die sich – Verbot hin oder her – Drogen beschaffen und diese konsumieren werden. Wenn wir das nicht verhindern können – und wir können es nicht vollständig –, dann müssen wir wenigstens die schädlichen Folgen minimieren, die mit Drogenkonsum verbunden sind. Deshalb macht es Sinn, Drogensüchtigen Einwegspritzen zur Verfügung zu stellen, damit wenigstens die Infektionsgefahr, man denke nur an HIV, reduziert wird. Manche Bundesländer gehen einen Schritt weiter und richten Drogenkonsumräume ein, um sauberes Fixen zu ermöglichen.

Nun zur Prohibition: Bei Alkohol und Zigaretten ist dieser Ansatz faktisch ausgeschlossen, weil diese Drogen gesellschaftlich akzeptiert sind. Alkohol wird – in Maßen genossen – nicht als Droge angesehen, sondern als Genussmittel, das für viele zu einem guten Essen oder schönen Abend „dazugehört“. Ähnliches gilt für den Tabakkonsum. Ich möchte nicht über die Berechtigung dieser Ansicht streiten. Ich stelle lediglich fest: die völlige Prohibition einer gesellschaftlich akzeptierten Verhaltensweise wird – die Geschichte der Prohibitionsverbote lehrt es – ihr Ziel verfehlen und letztlich das Vertrauen der gesamten Gesellschaft in die als realitätsfern empfundene Rechtsordnung unterminieren. Dass freilich die Akzeptanz von Verhaltensweisen einem Wandel unterliegen kann, zeigt die Entwicklung des Nichtraucher-schutzes. Dieser tritt zunehmend fordernd auf und hat massive Beschränkungen des Rauchens erfolgreich eingefordert.

Dagegen ist bei harten Drogen – soweit ich das sehe – das Verbot als solches unumstritten, schon weil die schädlichen gesundheitlichen und sozialen Folgen klar zu Tage treten. Dass gegen die Händler von harten Drogen auch mit den Mitteln des Strafrechts vorgegangen werden muss, ist ebenfalls communis opinio. Streitig ist dagegen die Frage, ob es sinnvoll ist, den Besitzer von Drogen zu kriminalisieren, der Drogen in kleinen Mengen

lediglich zum Eigenkonsum erworben hat. Wir alle kennen die traurigen Karrieren von Junkies – ob wirklich Geld- und Freiheitsstrafen das geeignete Mittel sind, auf sie einzuwirken? Trotz aller Zweifel dürfte für manchen die Zäsur einer spürbaren Strafe, vor allem einer Haftstrafe, auch die Chance sein, dem Kreislauf der Sucht zu entkommen. Schlimm ist allerdings, dass wir anschließend bei den Hilfsangeboten und deren Finanzierung wieder viel zu wenig anbieten.

(2.) Wesentlich weiter spannt sich die Diskussion demgegenüber bei der weichen Droge Cannabis. Hier wird – über den gegenwärtig ebenfalls diskutierten erweiterten Einsatz von Cannabis zu medizinischen Zwecken – die komplette Freigabe gefordert, teilweise *expressis verbis* auch als ein Recht auf Rausch eingefordert. In der Drogenpolitik wird insoweit von dem „liberalization approach“ gesprochen. Die Befürworter argumentieren – verkürzt dargestellt –, Cannabis sei für den Erwachsenen nicht gefährlicher als Tabak, die Gefahr der Abhängigkeit sei gering und die These von Cannabis als Einstiegsdroge in eine Drogenkarriere eine Mär. Diese Gefahr – soweit überhaupt real – ließe sich viel wirkungsvoller bekämpfen, wenn man Cannabis legalisieren und damit die Märkte von Cannabis und harten Drogen trennen würde, so dass der Cannabiskonsument nicht länger über seinen Cannabis-Dealer zugleich Zugang zu harten Drogen bekommt. Der organisierten Kriminalität würde ein wesentlicher Markt genommen. Das Verbot bringe daher mehr Schaden als Nutzen. Gerne verweisen die Anhänger auf die Niederlande, die mit der Freigabe doch gute Erfahrungen gemacht hätten. Nur ist das Modell in den Niederlanden selbst keineswegs unumstritten, weil die Freigabe das Drogenproblem – im Übrigen auch das Problem illegaler Cannabiseinfuhr – nicht wirklich gelöst hat.

Und so bleibt der Streit über den richtigen Weg. Man darf sicher sein, dass der Verbrauch bei einer Freigabe zunächst deutlich ansteigen würde – der Reiz des Neuen eben; wohl würde auch die Zahl der cannabisindizierten Straßenverkehrsdelikte und Unfallzahlen zunächst steigen. Ob dagegen langfristig ein Anstieg zu erwarten steht, darüber gehen die Meinungen auseinander. Sie alle werden sich eine Meinung gebildet haben, ob Sie eine Legalisierung von Cannabis für sinnvoll erachten. Ich maße mir auch keineswegs an, in dieser Diskussion abschließend Stellung zu beziehen. Als Beitrag zur Diskussion möchte ich aber einige Aspekte zu bedenken geben: Die Folgen regelmäßigen Cannabiskonsums sind erheblich. Nach der Deutschen Suchthilfestatistik entfielen 2014 von 70.000 Behandlungen über 40 % auf Klienten mit primären Cannabisproblemen. Noch höher ist der Anteil der Cannabis-Patienten bei den erstmals in Behandlung befindlichen Personen. Das dürfte auch damit zu tun haben, dass der Wirkstoffgehalt sowohl bei Cannabisharzen als auch bei Cannabiskraut deutlich höher ist als in der Vergangenheit, die Droge also an Gefährlichkeit zugenommen hat. Bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen – also bei Personen in der Entwicklungsphase – sind die gesundheitlichen Folgen noch weit gravierender. Nach einer neuseeländischen Langzeitstudie führte ein regelmäßiger Cannabiskonsum schon im Jugendalter langfristig bei diesen Probanden zu einem um 8 Punkte reduzierten Intelligenzquotienten. Ich meine: Jedenfalls solange es keine Antwort auf einen effektiven Jugendschutz gibt, wir froh sind, dass die Spitze des „Komasaufens“ gebrochen ist und mit Schockbildern das Rauchen (weiter) bekämpft werden soll, macht die Freigabe von Cannabis keinen Sinn.

Und schließlich: Deutschland ist durch internationale Abkommen verpflichtet, den Handel, aber auch den Besitz von Cannabis unter Strafe zu stellen. Man mag der Meinung sein, dass Abkommen, die unter dem Banner eines „war on drugs“ geschlossen wurden, nicht

mehr zeitgemäß sind. Auch auf Ebene der UN gibt es Stimmen, die sich für eine Änderung stark machen – so bezeichnet der frühere Generalsekretär KOFI ANNAN die gegenwärtige Drogenpolitik als gescheitert. Solange aber die Abkommen nicht geändert sind, sollte Deutschland nicht vertragsbrüchig werden.

Was aber auch nach dem Abkommen – das einen Verfassungsvorbehalt enthält – erlaubt ist, ist, die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts umzusetzen, wonach der bloße Besitz einer geringen Menge von Cannabis zum bloßen Eigengebrauch und ohne jede Gefährdung Dritter nicht zu bestrafen ist. Dies wird in Deutschland umgesetzt, indem § 31a BtMG ein Absehen von Strafverfolgung in solchen Fällen vorsieht. Unter den gegenwärtigen internationalen Rahmenbedingungen scheint mir dieser Weg durchaus eine akzeptable Lösung zu sein. Es mag zwar einem dogmatischen Rechtsverständnis widerstreiten, einerseits den Besitz unter Strafe zu stellen, dann aber auf eine Strafverfolgung unter gewissen Umständen flächendeckend zu verzichten; dieser Ansatz ist jedoch pragmatisch, vermeidet überflüssige Pönalisierung und steht mit internationalem Recht im Einklang. Misslich ist freilich, wenn sich die Bundesländer nicht auf einheitliche Richtwerte zur Umsetzung des § 31a BtMG verständigen. Es ist nicht vermittelbar – und es schwächt auch insgesamt die Akzeptanz des Strafrechts –, wenn der Besitz von 9 g Cannabis in Berlin straffrei bleibt, in München aber geahndet wird.

(3.) Für den Gesetzgeber steht eine völlige Cannabis-Freigabe gegenwärtig ohnehin nicht auf der Agenda. Was den Gesetzgeber aber beschäftigt, ist die Frage der Legal Highs. Da das Betäubungsmittelstrafrecht an einen Katalog enumerativ aufgezählter Substanzen anknüpft, weichen Anbieter auf leicht modifizierte Stoffe – die dem Katalog nicht unterfallen – aus. In den letzten Jahren sind teilweise jährlich über 100 neue Substanzen aufgetaucht. Trotz aller Vorkehrungen im BtMG – insbesondere der Möglichkeit zum Erlass von Eilverordnungen – kann der Gesetzgeber diesen Wettlauf, der ein bisschen an das Hase-Igel-Spiel erinnert, nicht gewinnen. Das Problem ist aber virulent – denn Legal Highs sind gefährlich. Es handelt sich um Stoffe, bei denen letztlich der Konsument das Versuchskaninchen ist. Oft ist die Dosierung reine Glückssache. Die Wirkungen sind fatal. Sie reichen von schweren Psychosen bis hin zum Tod. Dass hier das Strafrecht – jedenfalls gegenüber Händlern – eingreifen muss, versteht sich. Kann es deshalb wirklich sein, dass die Legal Highs zurzeit legal sind, wie ihr Name suggeriert? Klassische Juristenantwort: Es kommt darauf an. Nämlich darauf, ob die verwendeten Stoffe unter das Betäubungsmittelrecht und den bereits erwähnten, dort normierten Katalog fallen. Und was, wenn nicht? Lange Zeit hat sich die Rechtsprechung mit dem Arzneimittelrecht beholfen. Sie hat die Legal Highs als sog. Funktionsarzneimittel eingestuft und damit den Anwendungsbereich des Strafrechts nach dem Arzneimittelgesetz (AMG) eröffnet. Diesen Weg hat der EuGH verstellt: Er hat im Juli 2014 entschieden: Stoffe, die nicht geeignet sind, der menschlichen Gesundheit zuträglich zu sein – und bloße Rauschmittel sind der Gesundheit nicht zuträglich – stellen keine Arzneimittel dar. Damit hatte sich eine Lücke aufgetan. Die Bundesregierung hat reagiert und einen Gesetzentwurf auf den Weg gebracht, der – anders als im Betäubungsmittelstrafrecht – nicht einzelne Substanzen, sondern ganze Stoffgruppen erfasst. Man hofft, auf diese Weise den Herstellern den einfachen Weg in die Straflosigkeit über geringfügige Modifikationen der Stoffe zu verstellen. Dieser Ansatz ist begrüßenswert, da er, um im Bilde zu bleiben, dem Igel zumindest das einfache Spiel verdirbt. Ganz lösen wird und kann der Gesetzentwurf das Problem vermutlich nicht – denn die Hersteller werden kreativ sein und auch Stoffgruppen zu umgehen versuchen. Bemerkenswert ist

allerdings zweierlei: Der Gesetzentwurf behält die Strafrahmen des AMG bei – die unter denen des BtMG liegen. Das Hauptargument ist, dass bei einer Stoffgruppen-Strafbarkeit nicht alle Stoffe gleich gefährlich sind. Dementsprechend kündigt die Regierung an, auch weiterhin als gefährlich erkannte Stoffe in den Katalog des BtMG aufzunehmen. Vor allem übernimmt der Gesetzentwurf die Regelung aus dem AMG aber auch insoweit, als dieses – anders als das BtMG – den Erwerb und den bloßen Besitz dieser Stoffe nicht unter Strafe stellt. Solange die Bestrafung im Bereich der Legal Highs nur über die bloße „Kricke“ des AMG erfolgte, fiel diese Friktion zum BtMG nicht weiter auf; jetzt aber mit dem geplanten Erlass eines spezifischen Gesetzes gegen Legal Highs – künftig dann wohl: Illegal Highs – tritt die Bruchlinie zur sonstigen Ausrichtung der strafrechtlichen Drogenbekämpfung, auch den Abnehmer zu bestrafen, offen zutage. Angesichts der oben dargelegten Gefährlichkeit vieler Legal Highs mag man diskutieren, ob gerade dieser Bereich es verträgt, die Nachfrageseite völlig aus der strafrechtlichen Verantwortung zu entlassen.

(4.) Dieser Befund überrascht möglicherweise deshalb umso mehr, als beim Doping – meinem nächsten Thema – der Gesetzgeber genau anders herum entschieden hat. Das Anti-Doping-Gesetz ist seit Ende letzten Jahres in Kraft. Hier hat der Gesetzgeber die Notwendigkeit gesehen, den Endkonsumenten von Dopingmitteln, also den Dopingsünder selbst, einer Strafbarkeit zu unterwerfen. Einleuchtendes Argument hierfür war – unter anderem –, dass eine Dopingbekämpfung ohne Strafbarkeit des dopenden Leistungssportlers eine nicht hinzunehmende Lücke im Bereich der Strafverfolgung begründe.

Bislang war Eigendoping weitgehend straflos, denn weder die Einnahme von Dopingmitteln noch der Erwerb oder der Besitz einer geringen Menge waren gesetzlich verboten. Wenn der Sportler also die Dopingmittel nicht selbst „hortete“ – und das taten die wenigsten, anders als mancher Amateur-Kraftsportler – konnte er allenfalls bestraft werden, wenn ausnahmsweise die Betrugsstrafbarkeit eingriff. Das ist jetzt anders – wenn, aber auch nur wenn der Sportler entweder Einnahmen in erheblichem Umfang aus dem Sport bezieht – das wird man auslegen müssen – oder wenn er zu einem bestimmten, kleinen Teil von Spitzensportlern gehört, die am organisierten Sport teilnehmen und im Rahmen des Dopingkontrollsystems Trainingskontrollen unterliegen.

Über die Frage der Strafbarkeit des Sportlers wird viel gestritten; hier geht es mir nicht um Details wie der hinreichenden Bestimmtheit des strafbaren Personenkreises. Mir geht es um die grundsätzliche Frage: Verfolgt das Gesetz einen legitimen Strafzweck – oder ist es Ausfluss einer „Moralisierung“ des Strafrechts? Die Frage der Reichweite des Strafrechts ist essentiell für unser Verständnis von Freiheit. Wir müssen also die Diskussion führen: Kein tauglicher Ansatzpunkt für die Strafbarkeit des Eigendopings ist jedenfalls das Argument: Doping schadet der Gesundheit. Warum? Der dopende Sportler kennt in aller Regel die Gesundheitsgefahren – insbesondere der Spitzensportler. Sich selbst darf er aber schädigen, denn vor Unvernunft gegen die eigene Gesundheit schützt ihn das Gesetz nicht. Auch der Ansatz vom „Leistungssportler als Vorbild“ taugt nicht; der Grundsatz der ultima ratio des Strafrechts wäre offensichtlich verletzt. Das Anti-Doping-Gesetz argumentiert – umstritten freilich auch das – anders: Der Kreis der strafbaren Personen ist auf einen relativ engen Kreis von Sportlern eingegrenzt, die in einem Wettbewerbsverhältnis stehen. Wer aber in einem Wettbewerbsverhältnis steht, das zumindest weitgehend kommerzialisiert ist, dem kann man im Falle von Doping vorwerfen, dass er ein dem Betrug ähnliches Delikt begeht, indem er dem nicht dopenden Konkurrenten die Chance des auch wirtschaftlich relevanten Sieges nimmt. Diese schnöde Argumentation über den

kommerziellen Wettbewerb nimmt dem Gesetz zwar etwas die Aura des Erhabenen, dürfte aber eine verfassungsrechtlich haltbare Rechtfertigung darstellen. Freilich gilt auch hier: Das Strafrecht kann und soll nur eine Säule der Dopingbekämpfung sein. Eine wichtige weitere Säule ist die Sportgerichtsbarkeit. Deren Bedeutung wird – entgegen oft geäußelter Ansicht der Sportverbände – durch den Einsatz des staatlichen Strafrechts keineswegs gemindert: Sie verhängt gänzlich andere Sanktionen – nämlich vor allem Sperren (was gelegentlich allerdings einem im Strafrecht praktisch nur extrem selten verhängten Berufsverbot gleichkommt). Überdies gelten bei ihr andere Beweismaßstäbe, die gerade im Strafrecht wegen der Unschuldsvermutung zweifelhaft wären. Letztlich verfolgt die Sportgerichtsbarkeit eher einen vertrags- und zivilrechtlichen bzw. schadensrechtlichen Ansatz, der eigenen und anderen Regeln als das Strafrecht folgt. Sportgerichtsbarkeit und Strafrecht können und werden sich daher im Sinne der Sauberkeit des Sports durchaus sinnvoll ergänzen.

Dass allerdings auch bei der Dopingbekämpfung ein Mehr-Säulen-Modell notwendig ist, ist schon daran ersichtlich, dass das Gesetz nur eine kleine Gruppe von „Berufssportlern“ in den Blick nimmt und viele weitere Aspekte des Dopings (so die Verantwortung der Verbände, das sog. „Staatsdoping“, die Kontrolldichte bei Dopingkontrollen, berechtigte kritische Äußerungen zum Internationalen Sportgerichtshof CAS, die nicht enden wollenden Korruptionsvorwürfe gegen internationale Sportgremien) nicht oder nur ganz mittelbar in den Blick nimmt. Auch werden alle Aspekte der Vorbeugung, der Hilfestellung und der Nachsorge sowie des Verhältnisses zum Breitensport ausgeklammert. Gleichwohl meine ich, dass das Gesetz den richtigen Ansatz gewählt hat, um die Glocke wenigstens über dem Profisport ein wenig anzuheben.

Gestatten Sie mir zuletzt – quasi auf der Zielgeraden – einen Exkurs, der das eigentliche Thema zwar verlässt, zu dem ich mich bei einem Veranstalter, der sich mit dem Verhalten im Straßenverkehr befasst, aber gerne hinreißen lasse: den Referentenentwurf zum Fahrverbot und zur Reform des § 81a StPO. Die Bundesregierung plant, künftig als Nebenstrafe ein Fahrverbot von bis zu sechs Monaten auch bei nicht verkehrsbezogenen Delikten verhängen zu dürfen. Ich bin mir bewusst, dass dieser Entwurf unter Juristen heiß diskutiert wird – wegen dogmatischer Bedenken, Zweifeln an der Akzeptanz in der Bevölkerung, der Problematik einer effektiven Vollstreckung und nicht zuletzt wegen verfassungsrechtlicher Bedenken. Diese Problematiken zu vertiefen, würde den Rahmen des Vortrags sprengen. Auch wenn ich viele Bedenken durchaus nachvollziehen kann und teilweise auch für berechtigt halte, meine ich, man sollte diese Erweiterung des Sanktionensystems nicht von vornherein verwerfen. Es könnte darin auch eine Chance liegen, die eine bessere Austarierung zwischen Freiheitsstrafe und Geldstrafe sowie Strafaussetzung zur Bewährung ermöglichte. Zu begrüßen ist auch, dass mit diesem Gesetzentwurf der Richtervorbehalt bei Blutentnahmen bei Verdacht von Straftaten im Straßenverkehr – ich bin versucht zu sagen: endlich – fallen soll. Die Anordnung der Blutentnahme ist im Straßenverkehr gleichsam eine Routinemaßnahme, bei der der Richter letztlich auf die Angaben der vor Ort befindlichen Polizeibeamten vertrauen muss; für eine originäre richterliche Prüfung bleibt da kein Spielraum. Es ist daher konsequent, diesen verfassungsrechtlich nicht gebotenen Richtervorbehalt aufzugeben.

Meine Damen und Herren, Ende des Exkurses.

Mein Fazit lautet: Es ist erstaunlich, wie uneinig man sich in der Einigkeit ist, dass es weniger Drogen in der Gesellschaft geben sollte. Parallel zu dieser Feststellung gilt, das



Patentrezept ist, dass es kein Patentrezept gibt. Weder die strikte Prohibition noch die konsequente Liberalisierung versprechen Königswege. Mir scheint, das Viersäulenmodell, also Prävention, Hilfe, Schadensbegrenzung und Verbote, gepaart mit einer gesunden Portion Pragmatismus und Flexibilität sind der richtige Weg. Eines ist klar: eine Welt frei von Drogen und Drogenmissbrauch wird es nie geben.

Um auf den Anfang zurückzukommen: ob es zu unserer Leitkultur gehört, aus Freude (viel) Alkohol zu trinken oder weil man Sorgen hat: Gefragt sind wir alle im Suchen nach dem richtigen Maß – beim Konsumieren und bei den Konsequenzen.

**Anschrift der Verfasserin**

Präsidentin des Bundesgerichtshofs  
Bettina Limperg  
Bundesgerichtshof  
Herrenstraße 45a  
76125 Karlsruhe  
Email: [poststelle@bgh.bund.de](mailto:poststelle@bgh.bund.de)

*Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«*

(1961–2016, Vol. 1–53), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.  
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

**Einbanddecken Vol. 53/2016**

und ebenso Vol. 1–52 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**



---

---

# DISKUSSION

---

---

GUNNAR DUTTGE, MELANIE STEUER\*)

## Verantwortungsvoller Umgang mit Cannabis – die medizinische und forensische Perspektive

Die aktuell kontrovers geführte Debatte zum nichtmedizinischen Cannabiskonsum ist häufig vom gewünschten Ergebnis, von normativen Vorverständnissen und Ideologien („Menschenrechte“ versus „Ordnung“) statt von einer fundierten empirischen Grundlage geprägt. Es finden hitzige, emotionsgeladene Wortgefechte statt, bei denen die vorhandenen wissenschaftlichen, insbesondere (sucht-, neuro- und psycho-)medizinischen wie kriminologischen Fakten weder ausreichend beleuchtet noch berücksichtigt werden. Vielmehr dominiert zwischen Gegnern und Befürwortern der Cannabislegalisierung ein weithin unfruchtbarer Schlagabtausch mit eher unsachgemäßen, „postfaktischen“ Behauptungen von überschaubarem argumentativem Gehalt.

Vor diesem Hintergrund war es das erklärte Ziel des am 18. November 2016 vom Göttinger Zentrum für Medizinrecht (federführend: Prof. Dr. GUNNAR DUTTGE, Direktor der Abteilung für strafrechtliches Medizin- und Biorecht und Prof. Dr. JÜRGEN L. MÜLLER, Chefarzt der Asklepios Klinik für Forensische Psychiatrie und Psychotherapie Göttingen, beide zugleich Vorstandsmitglieder des Zentrums) in Kooperation mit dem Heidelberger Psychiater Prof. Dr. RAINER HOLM-HADULLA an der Göttinger Georg-August-Universität ausgerichteten interdisziplinären Expertenworkshops, die suchtmedizinischen und forensischen Dimensionen des Cannabiskonsums anhand aktueller empirischer Erkenntnisse zu durchleuchten. Die unterschiedlichen Topics öffneten Räume des Nachdenkens und des Diskurses, sich vertiefend mit dem Cannabismissbrauch – insbesondere bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen –, dem kriminogenen Charakter von Cannabis in der forensischen Praxis sowie der gesamtgesellschaftlichen Cannabis-Problematik mitsamt den Anforderungen an eine rationale Gesetzgebung auseinanderzusetzen. Infolgedessen und aufgrund der hochkarätigen Referenten überraschte es nicht, dass die Veranstaltung gleichermaßen auf breites Interesse der nichtfachlichen Öffentlichkeit wie auch bei (Sucht-)Medizinern, (Sucht-)Therapeuten, Juristen, Drogenberatern, Beamten des Polizeidienstes, Pädagogen und Studenten stieß.

Der Eröffnungsvortrag von HOLM-HADULLA zu „Cannabis ist kein harmloses Genussmittel – Die Verleugnung körperlicher, psychischer und sozialer Risiken in Werbung und populären Medien“ leitete mit einem kritischen Statement in die Thematik ein. Aus

---

\*) Der Autor Prof. Dr. Gunnar Duttge ist Direktor der Abteilung für strafrechtliches Medizin- und Biorecht sowie Vorstandsmitglied des Zentrums für Medizinrecht an der Georg-August-Universität Göttingen, die Autorin Rechtsanwältin Melanie Steuer ist wissenschaftliche Mitarbeiterin ebenda.

psychoanalytischer und psychiatrischer Sicht bestünden erhebliche Bedenken, Cannabis dem freien Markt und der damit verbundenen Weiterverbreitung zu überlassen. Seiner Auffassung nach werde im Zuge der Legalisierungsbemühungen Cannabis zunehmend als „hedonistische Freizeitdroge“ aufgefasst und die Gefährlichkeit dieses Rauschmittels – mitunter durch aggressive Werbung in populären Medien verstärkt – bewusst verharmlost. Realiter bewirke das Auftreten von Personen, die Cannabis ohne Schaden konsumiert hätten, eine systematische Verzerrung der Wirklichkeit. Die Geschädigten selbst würden sich erst gar nicht äußern und Freunde und Familienangehörige würden oft durch Schuld- und Schamgefühle publikumswirksame Berichte verhindern. Psychosen, Halluzinationen, Angst- und depressive Erkrankungen, Suizide, sexuelle und andere Traumatisierungen sowie mitunter auch tödliche Verkehrsunfälle blieben der breiteren Öffentlichkeit daher oft verborgen. Regelmäßiger Cannabiskonsum führe jedoch, insbesondere bei Jugendlichen, zu folgenschwerer Apathie und einem Verlust von Lebensenergie. Durch die Minderung des psychosozialen Veränderungspotenzials werde gerade bei jungen Erwachsenen in einer wichtigen Entwicklungsphase das kreative Entwicklungspotential gedämpft. In der Öffentlichkeit findet sich dieses „amotivationale Syndrom“ jedoch meist banalisiert, wenn nicht gar gänzlich geleugnet. Doch begünstige gerade die leichte Verfügbarkeit der Droge den Konsum von Kindern und Jugendlichen<sup>1)</sup>. Eine schrankenlose Vermarktung werde daher absehbar eine beträchtliche (weitere) Zunahme des Cannabissmissbrauchs bei Kindern und Jugendlichen und damit eine steigende „chemische Beeinträchtigung der Jugend“ zur Folge haben. Insbesondere die jungen Abnehmer würden durch den ansteigenden Cannabiskonsum derart abgestumpft, dass instinktive Abwehrfunktionen als „neuronaler Notbremse“ verlorengehen. Immer öfter seien aber „psychische Entleerungen“ bei Konsumenten zu beobachten, wie sie einst auch Amy Winehouse, Janis Joplin und Jim Morrison erlebt hätten. Umso wichtiger sei es daher, die Risiken des nichtmedizinischen Gebrauchs öffentlich zu machen. Gleichzeitig müsse, so HOLM-HADULLA, vermittelt werden, dass es weitaus bessere Methoden zur Emotionsregulation gebe als die Einnahme von Cannabis.

Mit den gesundheitlichen Auswirkungen des Cannabiskonsums, speziell bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen, beschäftigte sich der Leiter des Deutschen Zentrums für Suchtfragen des Kindes- und Jugendalters in Hamburg, Prof. Dr. RAINER THOMASIVUS. Zu Beginn seines Vortrages skizzierte er die wesentlichen Befunde zur aktuellen Verbreitung von Cannabis in Deutschland wie auch international, unterteilt in riskanten (also täglichen), sonst regelmäßigen oder nur gelegentlichen Konsum. Danach ist der Konsum von Cannabis international weit verbreitet, wie auch der World Drug Report 2015 des United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC)<sup>2)</sup> belege. Besonders intensiv betroffen seien die USA, Kanada und Australien, aber ebenso einige europäische Länder. Ausweislich des europäischen Drogenberichts 2015 der europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht<sup>3)</sup> ist Cannabis in Deutschland die am weitesten verbreitete

<sup>1)</sup> *Fegert/Berg/Jung/Thomasius*, Gemeinsame Stellungnahme zur Legalisierungsdebatte des nichtmedizinischen Cannabiskonsums, 2015, abrufbar unter [http://www.dgkjp.de/images/files/stellungnahmen/2015/2015\\_11\\_23%20Stellungnahme%20KJP%20Cannabis\\_final%20mit%20Unterschriften.pdf](http://www.dgkjp.de/images/files/stellungnahmen/2015/2015_11_23%20Stellungnahme%20KJP%20Cannabis_final%20mit%20Unterschriften.pdf).

<sup>2)</sup> Abrufbar unter [https://www.unodc.org/documents/wdr2015/World\\_Drug\\_Report\\_2015.pdf](https://www.unodc.org/documents/wdr2015/World_Drug_Report_2015.pdf).

<sup>3)</sup> Abrufbar unter [http://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att\\_239505\\_DE\\_TDAT15001DEN.pdf](http://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_239505_DE_TDAT15001DEN.pdf).

illegale Droge, wenngleich sie bislang noch immer nicht zu den Alltagsdrogen gehöre. Nach THOMASIVUS werde in kaum einem anderen Land so wenig Cannabis konsumiert wie in Deutschland. Nach einer Drogenaffinitätsstudie der Bundesregierung aus 2016 hätten nur 0,8 % in der Altersgruppe der 12- bis 17-Jährigen und 3,8 % der 18- bis 25-Jährigen angegeben, regelmäßig zu kiffen. Dabei seien Jungen häufiger betroffen als Mädchen. THOMASIVUS ist überzeugt, dass eine Legalisierung dazu führe, dass der erfolgreiche drogenpolitische Kurs in der Angebots- und Nachfragereduzierung von Cannabisprodukten bei jungen Menschen konterkariert und auch die spürbaren generalpräventiven Effekte jedenfalls mittelfristig unterlaufen werden. Nicht zu verleugnen sei jedoch, dass in der ambulanten und stationären Suchtkrankenhilfe in den letzten zehn Jahren ein enormer Wandlungsprozess stattgefunden habe. Im Bereich der illegalen Substanzen würden die Cannabiskonsumenten die größte Behandlungspopulation bilden, darunter seien Jugendliche stark auf dem Vormarsch. Ursache hierfür sei, dass der Erstkonsum von Cannabis sehr viel früher erfolge als bei anderen illegalen Rauschmitteln. In Deutschland liege der Erstgebrauch von Cannabis im Durchschnitt zwischen dem 14. und 15. Lebensjahr. Dabei belegten kontemporäre Studienergebnisse, dass insbesondere Konsum während der Adoleszenz zu ernsthaften körperlichen und psychischen Störungen führen könne. Bei Cannabiskonsumenten mit regelmäßigem Konsummuster sei ein hohes psychisches und körperliches Abhängigkeitspotenzial gegeben, mit der Folge sozialer und beruflicher Einschränkungen für den Betroffenen. Besonders die Einnahme während der Adoleszenz erhöhe die Wahrscheinlichkeit, später zu härteren illegalen Drogen zu greifen. Der Forschungsstand zu den kognitiven Beeinträchtigungen habe in den letzten zehn Jahren zugenommen. Das menschliche Gehirn entwickle sich bis weit über das Alter von 21 Jahren hinaus, wobei es in der Entwicklungsphase besonders vulnerabel für äußere Einflüsse sei, was letztendlich die feststellbaren Intelligenzeinschränkungen erklären könne. Auch das Psychoserisiko sei, wie sich aus neueren Studien ergebe, lange Zeit unterschätzt worden, so der Suchtexperte.

Der Leiter des Giftinformationszentrums Göttingen-Nord, Dr. ANDREAS SCHAPER, rückte in seinem Referat die klinisch-toxikologischen Aspekte des nichtmedizinischen Cannabis-konsums in den Vordergrund. Eine von ihm durchgeführte retrospektive Analyse aus einem Zeitraum von zwanzig Jahren habe ergeben, dass sowohl die Zahl der Konsumenten, der Abhängigen, der Vergiftungen als auch die Zahl der Krankenhauseinweisungen und besonders die der Vergiftungen von kleinen Kindern steige. Zudem warnte er vor einem gefährlichen Trend bei den neuen psychoaktiven Substanzen, der sog. Designerdrogen, bei denen sich seit einigen Jahren steigende Fallzahlen beobachten ließen. Dabei könnten drei große Fallgruppen differenziert werden: synthetische Kathinone, synthetische amphetamin-ähnliche Substanzen sowie synthetische Cannabinoide. Seit dem Nachweis synthetischer Cannabinoide in Spice wie z. B. JWH-018 sei der Handel in vielen Ländern verboten. Dennoch boome das Geschäft mit illegalen Substanzen. Unternehmer im Internet oder in Headshops bieten, so SCHAPER, eine Vielzahl von „Kräutermischungen“ an, wobei sie sich mit den Überwachungsbehörden ein „Wettrennen“ liefern, welches eher an ein „Katz-und-Maus-Spiel“ erinnere als einer effektiven Drogenbekämpfung diene. Kaum sei eine Substanz verboten, so erscheine auf dem Markt schon wieder eine neue. Zentrale Folge sei vor allem, dass die Symptomatik nach dem Konsum solcher synthetischer Cannabinoide gar nicht mehr vorhersehbar sei. SCHAPER bezeichnet die Jugendlichen und jungen

Erwachsenen daher als „Laborratten der Drogenpolitik“, die suchtmedizinische Realität widerspreche aber gerade der vorherrschenden Verharmlosung des Cannabiskonsums.

Dem kriminogenen Charakter von Cannabis in der forensischen Praxis widmete sich der Leitende Oberarzt am LVR Klinikum Essen – Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie, Dr. MARTIN HEILMANN. Nach einleitenden Worten zum Drogenanbau und der breiten Verfügbarkeit von Cannabis konturierte er zunächst die spezifischen Wirkungen von Cannabis. Diese werden allerdings signifikant unterschiedlich bewertet: Während Kreuzer Cannabis zu den kriminalitätsreduzierenden Drogen zählt, die zu einer „physischen und sozialen“ Unfähigkeit führen, „Kriminalitätsstrategien“ zu verfolgen,<sup>4)</sup> gehen andere von einer zwar aggressionsmindernden Wirkung in der Cannabisintoxikation,<sup>5)</sup> jedoch aggressionssteigernden Wirkung im Rahmen des Cannabisentzugssyndroms aus.<sup>6)</sup> Wiederum andere schreiben Cannabis generell einen aggressionsfördernden Effekt zu.<sup>7)</sup> Einen wichtigen Einflussfaktor stelle auch die jeweilige Dosis dar. Vor allem wechselnde Wirkstoffanteile in unterschiedlichen Produkten machen die jeweilige Wirkung im konkreten Fall unvorhersehbar. Sodann fasste HEILMANN das Spektrum möglicher Folgeschäden zusammen, unterteilt nach solchen des akuten Konsums (u. a. Panikattacken, Halluzinationen, Amnesie, Verwirrtheit, Intoxikationspsychose) und der regelmäßigen bis chronischen Einnahme (wie kognitive Störungen, Entzugssymptome, Cannabispsychose, Cannabismanie, Cannabishalluzinose, Flashbacks, soziale Entwicklungs- und Anpassungsstörungen), und subsumierte unter die psychischen Begleiterscheinungen des chronischen Konsums z. B. Persönlichkeits- und Verhaltensstörungen, Störungen des Sozialverhaltens, Anpassungsstörungen, Mehrfachabhängigkeiten, ADHS sowie Angststörungen. Bei den Heranwachsenden wirke sich der regelmäßige Konsum von Cannabis negativ auf die sog. Exekutivleistungen aus, die wiederum für die Impulskontrolle, die Affektregulation, die Gedächtnisbildung, die Motivation wie auch die Bildung sozialer und organisatorischer Kompetenzen verantwortlich seien (mit dem Folgerisiko von Entwicklungsverzögerungen). Nach Kreuzer<sup>8)</sup> handle es sich beim sog. „Cannabis-Crime-Zusammenhang“ aber nicht um einen einfachen linearen Zusammenhang, sondern es spielten viele Confounder eine Rolle. Diese Komplexität an möglichen Störfaktoren führe zu statistischen Problemen, denn eine exakte Bestimmung der Confounder sei sehr schwierig, so dass sich auch spezifische Risikogruppen nicht leicht feststellen ließen.

Nach Ansicht von HEILMANN sprechen einige Indizien aber durchaus für die Annahme, dass Cannabiskonsum und Kriminalität assoziiert sind. Die cannabiskonsumierenden „Täter“ lassen sich danach in die (klinisch-empirisch nachgewiesenen) Kategorien der Gelegenheitskonsumenten, welche die diagnostischen Voraussetzungen für einen Miss-

<sup>4)</sup> Kreuzer, Zusammenhänge zwischen Drogen und Kriminalität, Forensische Psychiatrie, Psychologie, Kriminologie 2015 (9), 3–9.

<sup>5)</sup> Kouri/Pope, Abstinence symptoms during withdrawal from chronic marijuana use, Experimental and Clinical Psychopharmacology 2000, Vol 8 (4), 483–492.

<sup>6)</sup> Hoaken/Stewart, Drugs of abuse and the elicitation of human aggressive behavior, Addictive Behaviors 2003, Vol 28 (9), 1533–1554.

<sup>7)</sup> Vgl. nur Täschner, Das Cannabisproblem, 1979.

<sup>8)</sup> Kreuzer, Kriminologische Grundlagen der Drogendelinquenz, in Kröber/Dölling/Leygraf/Sass, Handbuch der Forensischen Psychiatrie, Band 4, Kriminologie und Forensische Psychiatrie, 2009, 500 ff.

brauch oder eine Abhängigkeit nicht erfüllen, der Cannabiskonsumenden mit schädlichem oder abhängigem Konsum, der ambitionierten cannabiskonsumierenden Kleinhändler, der Händler innerhalb der organisierten Kriminalität und der Konsumenten mit (erheblich) delinquentem Lebensstil unterteilen. Dabei handle es sich ausweislich des Bundeskriminalamtes bei den meisten Delikten um Rauschgiftdelikte, wobei der Anteil der Männer jenen der Frauen übersteige. Nach Studien von BURDZOVIC/PAPE<sup>9)</sup> und DE LOOZE/JANSSEN/FRANK<sup>10)</sup> ergebe sich im Hinblick auf das „Cannabiskonsum-Delinquenz-Wechselspiel“, dass bei Jugendlichen eine erhöhte Kriminalitätsrate mit häufigem Cannabiskonsum assoziiert sei, aber auch ein deviantes Milieu dem Konsum aufgrund einer erhöhten Verfügbarkeit Vorschub leiste. Statistisch betrachtet beruhe nach einer Studie von PEDERSEN/SKARDHAMMER<sup>11)</sup> die Verbindung zwischen Cannabis und Kriminalität hauptsächlich auf BtMG-Delikten wie Besitz, Konsum und der Verteilung von Cannabis. Hinsichtlich der Rechtsfolgen sollten, so HEILMANN, aufgrund der Langzeiteffektivität bei cannabiskonsum-assoziierten Straftaten nach Möglichkeit therapeutische Ansätze als angeordnete Bewährungsaufgaben oder Strafzurückstellungen gem. § 35 BtMG bevorzugt werden. Hingegen bildet eine Inhaftierung einen eigenständigen Risikofaktor. Wurden beispielsweise bei Haftantritt 57 % positiv getestet, so lag der Anteil der positiv ausgefallenen Drogentests während der Haft bei 75 %.<sup>12)</sup> Eine etwaige Cannabislegalisierung hätte für HEILMANN nur begrenzte Auswirkungen auf das Phänomen der mit dem Konsum assoziierten Kriminalität. So könne die Freigabe zu einem Preiskampf zwischen illegalen und legalen Anbietern führen. Eine Freigabe ab dem 18. Lebensjahr beseitige das Gedeihen des illegalen Marktes, nämlich jetzt für die unter 18-Jährigen, nicht. Folge- und komorbide Störungen des Cannabiskonsums blieben als solche als Risikofaktoren für forensisch-psychiatrische Probleme existent. Die legale Abgabe nur bestimmter Cannabiszüchtungen könne einen illegalen Markt für die „Extremzüchtungen“ mit sehr hohem THC-Anteil erst schaffen. Auch müssten konsequenterweise Abgabehöchstmengen pro Zeiteinheit definiert werden, was aber einen illegalen Zukauf begünstigen könnte. Orte, an denen der Konsum gestattet wäre, müssten ebenfalls definiert werden, dies wiederum öffne Räume der illegalen Abgabe.

Der Psychiater, Psychologe, Psychotherapeut, Sozial- und Systemforscher Prof. Dr. Dr. Dr. FELIX TRETTER analysierte in seinem Vortrag „Philosophie des Risikos – Was kann die Cannabis-Debatte von anderen Risikodiskursen lernen“ vor allem die methodologischen Probleme einer interdisziplinären Klärung der bisherigen begrifflichen, empirischen und theoretischen Schwachpunkte in Bezug auf eine etwaige Cannabislegalisierung. Tatsächlich finde keine wirkliche interdisziplinäre und logisch kohärente Fachdiskussion statt. Vielmehr seien die öffentlichen Debatten massenmedial ausgerichtet und ziel-

<sup>9)</sup> *Burdzovic/Pape*, Who receives cannabis use offers: A general population study of adolescents, *Drug and Alcohol Dependence* 2015, Vol 156, 150–156.

<sup>10)</sup> *De Looze/Janssen/Frank et al.*, Neighbourhood crime and adolescent cannabis use in Canadian adolescents, *Drug and Alcohol Dependence* 2015, 68–74.

<sup>11)</sup> *Pedersen/Skardhammer*, Cannabis and crime: findings from a longitudinal study, *Addiction* 2009 (105), 109–118.

<sup>12)</sup> *Jakob/Stöver/Pfeiffer-Gerschel*, Suchtbezogene Gesundheitsversorgung von Inhaftierten in Deutschland – eine Bestandsaufnahme, *SUCHT* (2015), 59, 39–50.

ten darauf ab, interessen geleitete Aufmerksamkeit zu produzieren. Er bemängelte hierbei insbesondere die fehlende Intervention philosophischer Aspekte. Für eine ergebnisoffene „wissenschaftlich-rationale“ Diskussion des Cannabis-Problems dürfe man nicht nur die Schadensdimensionen diskutieren, sondern müsse auch die Motivationsfrage, mithin die Nutzendimension (warum überhaupt Cannabis konsumiert werde), in den Blick nehmen. Die entscheidungstheoretische rational-choice-Theorie lege eine Inkaufnahme von Risiken durchaus nahe, wenn damit zugleich eine gewisse Nutzenerwartung einhergehe. Es sei daher unverständlich, warum im hiesigen Kontext eine entsprechende Schaden-Nutzen-Relation nicht untersucht werde. Die „Wissenschaftsphilosophie“, leider in der Medizin heute nicht mehr präsent, müsse zwingend einbezogen werden, um einseitige Ergebnisse zu vermeiden. Hierzu gehöre insbesondere auch eine sorgfältige Pro- und Contra-Analyse der vorhandenen Fakten, mithin eine differenzierte, aber auch integrierte rationale Beurteilung, die sich an anderen Risikodiskursen wie der Umweltmedizin orientieren müsse. Eine entsprechende Risikoforschung<sup>13)</sup> setze zunächst die Risikoerfassung voraus, an die sich sodann eine Bewertung des implizierten Risikos anschließe. Hierdurch ließe sich anhand normativer Aspekte feststellen, ob ein zuvor identifiziertes Risiko vertretbar oder inakzeptabel sei. In einem letzten Schritt müssten im Rahmen der sog. Risikokommunikation die erzielten Ergebnisse transparent und nachvollziehbar gemacht werden. Im Hinblick auf die vorliegenden Fakten zu Cannabis bedürfte es daher konsequenterweise einer umfassenden (nicht lediglich isolierten) und hochdifferenzierten Würdigung der medizinischen Risiken, der epidemiologischen Verbreitung, des (potenziellen) medizinischen Nutzens, der kriminologischen wie auch der Lebensstil-Aspekte (der subjektive Nutzen). Keinesfalls, so TRETTER, sollte deshalb nach dem derzeitigen Erkenntnisstand schon heute eine wissenschaftliche Empfehlung an die Politik ausgesprochen werden; stattdessen wäre es sinnvoller, eine interdisziplinäre und ausgewogen besetzte Expertengruppe zu bilden, die ein „quantitatives dynamisches Risiko-Nutzenkalkül“ verfolge, also eine differenzierte, integrierte rationale Beurteilung der Pro- und Contra-Argumente, insbesondere unter Einbeziehung einer Schaden-Nutzen-Relation, vornehme.

Die „Anforderungen an eine rationale Gesetzgebung“ waren Gegenstand des Vortrages von Prof. Dr. GUNNAR DUTTGE. Einleitend hob er noch einmal deutlich die „zwei Seiten der Medaille“ (therapeutischer Effekt und nichtmedizinischer Konsum) hervor. Die Haltung der Gesellschaft zu Cannabis sei hochgradig gespalten. Die wesentlichen Wirkungen von Cannabis fasste er wie folgt zusammen: Cannabis könne aufgrund seiner neuropsychologischen Wirkweise bei punktgenauer („indizierter“) Einnahme leidlindernde, bei laienhaftem (Dauer-) Konsum freilich (erhebliche) gesundheitsschädliche Wirkungen haben. Zudem habe Cannabis tendenziell ein psychisches Suchtpotential. Bei Kindern und Jugendlichen seien die Wirkungen (deutlich) stärker als bei Erwachsenen, sie ließen sich aufgrund der physio- und psychoindividuellen Unterschiede aber für den Einzelnen nicht ex ante voraussehen, so dass die Schäden häufig erst erkennbar werden, wenn es bereits zu spät sei. Sodann skizzierte er die aktuelle Rechtslage nach dem BtMG: Im Gegensatz zum

<sup>13)</sup> Vgl. beispielsweise *Aurand/Hazard/Tretter*, Umweltbelastungen und Ängste: Erkennen, bewerten, vermeiden, 1993.



Besitz sei der bloße Konsum straflos, allerdings sei ein solcher ohne vorhergehenden Besitz kaum denkbar. Bei „geringen Mengen“ zum bloßen Eigenbedarf bestehe die Möglichkeit, die Strafverfolgung nach § 31a BtMG einzustellen, wobei hier, je nach Bundesland, leider unterschiedliche Grenzwerte gelten. Um die übergreifenden Anforderungen an eine rationale Gesetzgebung näher bestimmen zu können, sei es zunächst notwendig zu verstehen, was „Rationalität“ überhaupt bedeute. Dieser Begriff leitet sich, so DUTTGE, von der „ratio“ (= verstandes-/vernunftgemäß, den Gesetzen der Logik entsprechend) ab. Nach VIETTA verstehe man darunter einen „spezifischen Typus menschlichen Denkens“, der einer „sinnlich-emotionalen“ Wahrnehmung konträr ist.<sup>14)</sup> GOSEPATH umschreibt den Begriff als „Fähigkeit, Verfahren des Begründens bzw. des Rechtfertigens von Geltungsansprüchen zu entwickeln“<sup>15)</sup>. Allein schon die Gesetzgebung als solche sei ein wesentlicher Baustein einer Rationalisierung der Debatte, denn ein Gesetzgeber könne nur auf der Basis abstrakt-genereller Normen agieren. Wie MAX WEBER es trefflich formulierte, „sind materiell irrational die [Rechtsschöpfung und Rechtsfindung] dann, wenn ganz konkrete Wertungen des Einzelfalls, seien es ethische oder gefühlsmäßige oder politische, für die Entscheidung maßgeblich sind, nicht aber generelle Normen“<sup>16)</sup>.

Wenn dieser Rationalitätsanspruch auf die aktuelle Debatte übertragen werden soll, könne man sich, so DUTTGE, an folgenden Leitkriterien orientieren: Im Hinblick auf die Rationalität des Verfahrens müsste eine Gesetzesbegründung vorliegen, welche die zugrundeliegenden Motive zwecks Überprüfbarkeit transparent zu machen hätte. Hierbei würde u.a. die Annahme einer näher zu differenzierenden Schädlichkeit wie auch über die gesamtgesellschaftliche Dimension einer Freigabe von Cannabis relevant. Eine rationale Gesetzgebung müsse aber auch nachdrücklich darum besorgt sein, die nötige „Sachrichtigkeit“ herzustellen und damit die Empirie in die rechtspolitische Debatte gebührend einzubeziehen. Darüber hinaus sei für die Rechtsordnung wichtig, dass sich die Vorschläge kohärent in die Gesamtrechtsordnung einfügten („Einheit der Rechtsordnung“). Schließlich bestehe im Rahmen einer fortlaufenden Folgenabschätzung eine „Beobachtungs- und Nachbesserungspflicht“. Bei alledem dürfe jedoch nicht übersehen werden, dass dem Gesetzgeber ein verfassungsrechtlicher Einschätzungs- und Beurteilungsspielraum zustehe. Für die Cannabisfrage ist einsichtiger Ausgangspunkt, dass die „Gesundheit der Bevölkerung“ als „überragend wichtiges Gemeinschaftsgut“<sup>17)</sup> anerkannt sei. Verfassungsrechtlich betrachtet erschöpfe sich das Problem daher nicht in der Gesundheit des Einzelnen. Weiterhin sei es sehr bedeutsam, die Anwendungsfelder zu trennen, sprich den Einsatz von Cannabis im therapeutischen Kontext dezidiert vom unkontrollierten Freizeitkonsum abzugrenzen. Dies werde in der aktuellen Debatte, möglicherweise auch interessengesteuert, nicht hinreichend beherzigt, so DUTTGE. Auch müsse die Wertigkeit des Selbstbestimmungsrechts berücksichtigt werden und die Frage, inwieweit es verfassungsrechtlich legitim sei, den Einzelnen bei der Ausübung seines Selbstbestimmungsrechts zu begrenzen. Dies erfordere

<sup>14)</sup> Vietta, Rationalität – Eine Weltgeschichte, 2012, S. 13.

<sup>15)</sup> Gosepath, in Sandkühler, Enzyklopädie Philosophie, Band 2, 1999, S. 1337.

<sup>16)</sup> Weber, Die Entwicklungsbedingungen des Rechts, in: Gephard/Hermes [Hrsg.], Max Weber, Wirtschaft und Gesellschaft, Teilbd. 3, 2010, S. 303.

<sup>17)</sup> BVerfGE 7, 377, 414; 78, 179; 103, 172 u. a. m.



eine Differenzierung zwischen „Gefährdungen beim Konsum des Einzelnen für andere“ und einem „Schutz des Einzelnen vor sich selbst“, wobei im ersten Fall bei einer hinreichenden Mindestsignifikanz verfassungsrechtlich kein grundsätzliches Hindernis bestehe, im Rahmen des Verhältnismäßigen Verbotsregelungen zu erlassen. Schwieriger sei die Frage nach einem Schutz des Einzelnen ausschließlich vor sich selbst (wenn also evtl. kriminogene und gesundheitsökonomische Auswirkungen vernachlässigt werden könnten): Dass dann (strafbewehrte) Verbotsregelungen illegitim seien, werde zwar von liberalistischen Ansichten behauptet, lasse sich aber anhand der geltenden Rechtsordnung – siehe §§ 216, 217, 228 StGB – nicht verifizieren. Richtig sei aber, das „ultima ratio-Prinzip“ nicht geringzuschätzen, was u.a. die wichtige Frage aufwerfe, ob für drogenabhängige Straftäter nicht noch stärker als bisher (regelmäßig) auf die Devise „Therapie statt Strafe“ gesetzt werden sollte.

Die abschließende Podiumsdiskussion moderierte der Direktor des Instituts für Rechtsmedizin der Medizinischen Hochschule Hannover, Prof. Dr. MICHAEL KLINTSCHAR. Auf dem Podium vertreten waren Frau Dr. MARTINA WENKER, Präsidentin der Ärztekammer Niedersachsen und Vizepräsidentin der Bundesärztekammer, der Referent im Arbeitsstab der Drogenbeauftragten der Bundesregierung, CHRISTOPH DÖSSINGER, GEORG WURTH vom Deutschen Hanfverband sowie der Mitveranstalter Prof. Dr. JÜRGEN L. MÜLLER. Ist die Gesellschaft zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Cannabis fähig? Oder ist die bislang geführte rechtspolitische Debatte nicht eher noch weit davon entfernt, evidenzbasierte Vorschläge für eine Änderung der bisherigen Drogenpolitik unterbreiten zu können? WENKER differenzierte in ihrem Eingangsstatement nachdrücklich zwischen zwei grundsätzlich unterschiedlich zu bewertende Einsichten: Einerseits seien die positiven wissenschaftlichen Ergebnisse zum Nutzen cannabinoidhaltiger Medikamente für bestimmte Indikationsbereiche zu berücksichtigen, andererseits dürften aber die negativen gesundheitlichen Folgen des Cannabiskonsums nicht unberücksichtigt bleiben. Die sowohl psychischen als auch physischen Schäden hätten unmittelbare Auswirkung auf das Gesundheitssystem und würden daher konsequente Maßnahmen der Primärprävention, also zielgerichtete Maßnahmen und Aktivitäten zur Vermeidung von Krankheiten und gesundheitliche Schädigungen, rechtfertigen. Aus Sicht der Bundesärztekammer konterkarriere eine breite Legalisierung diesen primärpräventiven gesundheitspolitischen Grundsatz völlig, so dass es für eine Freigabe jenseits des Einsatzes zu medizinischen Zwecken keine rationalen Gründe gebe. Bei einer medizinischen Indikation solle Cannabis hingegen verschreibungspflichtig verfügbar sein, allerdings nicht als Medizinalhanf, wie WENKER ausdrücklich betonte; denn hierfür gebe es aktuell keine hinreichend gesicherte Datenlage, die eine entsprechende Freigabe zulasse.

MÜLLER zeigte sich irritiert darüber, warum es in der rechtspolitischen Diskussion so wenig gelinge, die vorhandene wissenschaftliche Evidenz sachentsprechend zu präsentieren, anstelle immer wieder eine einseitige Kommunikation der Befunde zu führen. Es sei bislang nicht gelungen, die Perspektive des Empfängers, also des Konsumenten, mit einzubeziehen. Von einer wissenschaftlichen Debatte erwarte er jedoch eine saubere wissenschaftliche Erörterung, auf deren Grundlage dann über eventuelle Konsequenzen, gleich welcher Richtung, nachgedacht werden könne. Für DÖSSINGER hat der Jugendschutz einen besonders hohen Stellenwert und es könne die enorme Schädlichkeit, die von

Cannabis insbesondere für Jugendliche und junge Erwachsene ausgehe, kaum noch ernsthaft in Abrede gestellt werden. Er skizzierte die Grundlagen der gegenwärtigen Drogenpolitik anhand des „Vier-Säulen-Modells“ (Prävention, Therapie, Schadensminimierung, Repression). Selbstredend könne das Strafrecht die Drogenproblematik allein nicht lösen; es gebe jedoch derzeit keinen Anlass für eine Änderung der bestehenden Rechtslage. Zum einen sehe das geltende BtMG neben der Freiheitsstrafe auch andere Rechtsfolgen (z.B. Einstellung, Auflagen etc.) vor, zum anderen müssten Änderungen evidenzbasiert sein, was derzeit nicht der Fall sei. Daran ändere auch der – immer wieder gerne angeführte – Vergleich mit Alkohol nichts, denn bereits dort versage der Jugendschutz und lasse sich die Alkoholproblematik im Übrigen gerade nicht mit der Legalisierung einer weiteren Droge beseitigen. Vielmehr würde eine Legalisierung von vielen Menschen als „Unbedenklichkeitsbescheinigung des Staates“ missverstanden, was eine Studie aus Colorado vom September 2016 zeige („The Legalization of Marijuana in Colorado. The impact“)<sup>18)</sup>: Danach sind hier die Prävalenzzahlen für den Konsum bei Jugendlichen US-weit am höchsten und verbuchten seit der Legalisierung nochmals einen deutlichen Anstieg. Auch aus völkerrechtlicher Sicht ergeben sich keine Argumente für eine Legalisierung, denn nach derzeitiger Rechtslage (VN-Suchtstoffübereinkommen von 1961) sei es illegal, die Anwendung von Cannabis zu Freizeitwecken zu erlauben. Soweit es hingegen darum gehe, schwerstkranken Patienten durch ärztlich verantworteten Einsatz von Cannabis zu helfen, sei dies ein Anliegen, das die Bundesregierung mit ihrem aktuellen Gesetzesentwurf „Cannabis als Medizin“ bereits aufgegriffen habe.<sup>19)</sup>

WURTH, der sich seit Jahren für eine Legalisierung von Cannabis einsetzt, hält eine Kriminalisierung der Cannabiskonsumenten dagegen für einen falschen Politikansatz und sieht die Drogenprohibition als gescheitert. Ihm selbst fehle das Verständnis dafür, warum Alkohol erlaubt sei, Cannabis hingegen illegal, wo doch seiner Auffassung nach Cannabis nicht gefährlicher sei als Alkohol; beide Drogen hätten eben nur unterschiedliche Risikospektren. Dennoch werde die Gefährlichkeit als Hauptargument für eine Verbotsbegründung herangezogen. Er bezeichnete das Cannabisverbot als ein Experiment, welches sich nicht etablieren konnte und nunmehr für gescheitert erklärt werden müsse. Dennoch zeigte er sich optimistisch, dass sich trotz der Vehemenz und teilweise spürbaren Unversöhnlichkeit in der bisherigen Debatte jedenfalls mittelfristig ein Konsens zwischen den gegensätzlichen „Lagern“ erzielen lasse.

Der auf seriöse „Aufklärung“ ausgerichtete Expertenworkshop hat noch einmal deutlich gemacht, dass die rechtspolitische Debatte bislang sehr ergebnisorientiert geführt wird und eine vorurteilsfreie, wissenschaftsbasierte, auf empirisch gesicherten Grundlagen aufbauende Erkenntnissuche vermissen lässt. Auch oder gerade deshalb sollten aus hiesiger Sicht derzeit keinerlei Empfehlungen an die Politik ausgesprochen werden. Wünschenswert wäre es, wenn die Veranstaltung gleichsam als Initialzündung wirken könnte, die komplexe Thematik im weiteren Verlauf in einer ständigen interdisziplinären Experten-Gruppe weiter zu vertiefen. Schon jetzt liegen aber wichtige Erkenntnisse vor, die von

<sup>18)</sup> Abrufbar unter <http://www.rmhidta.org/html/2016%20FINAL%20Legalization%20of%20Marijuana%20in%20Colorado%20The%20Impact.pdf>

<sup>19)</sup> Inzwischen vom Deutschen Bundestag verabschiedet (BT-Drucks. 18/10902), voraussichtlich mit Wirkung zum 01.03.2017.

den Veranstaltern (unter Einbeziehung zusätzlicher Expertenbeiträge) in einer geplanten Buchpublikation der interessierten Öffentlichkeit zeitnahe zugänglich gemacht werden. Die Thematik ist zu wichtig, um sie weiterhin dem interessegeleiteten Politik-Talk und Stammtischen zu überlassen. Denn hitzige, emotionsgeladene Wortgefechte führen gewiss nicht zu einem gesellschaftlich verantwortungsvollen Umgang mit Cannabis.

## Anschrift der Verfasser

Prof. Dr. Gunnar Duttge  
Wissenschaftliche Mitarbeiterin  
Rechtsanwältin Melanie Steuer  
Georg-August-Universität Göttingen  
Juristische Fakultät  
Abteilung für strafrechtliches Medizin- und Biorecht  
Platz der Göttinger Sieben 6  
37073 Göttingen  
Email: [gduttge@gwdg.de](mailto:gduttge@gwdg.de)  
[melanie.steuer@jura.uni-goettingen.de](mailto:melanie.steuer@jura.uni-goettingen.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

---

---

# Literatur

---

---

ANDREAS DILLMANN

## Norbert Scherbaum: Das Drogentaschenbuch

**Essen, 2017, 244 Seiten, € 39,99, 5. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage, ISBN: 978-3-13-11035-3**

Im Thieme Verlag Stuttgart erscheinen jährlich ca. 500 Neuveröffentlichungen, dominierend aus dem Bereich Humanmedizin. Zudem werden aber auch aus anderen naturwissenschaftlichen Fächern Bücher veröffentlicht. Nun hat Prof. Dr. med. SCHERBAUM, Leiter der Universitätsklinik für Psychiatrie und Psychotherapie in Essen, die 5. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage des Drogentaschenbuches herausgegeben.

Im Vorwort schreibt der Autor zur Neuauflage, dass eine Überarbeitung aufgrund zahlreicher neuer Entwicklungen im Bereich Drogen in den letzten Jahren notwendig geworden ist. Der Autor will mit dem Buch u. a. Personen, die in der Suchthilfe und Suchtmedizin tätig sind, eine Hilfe bei der täglichen Arbeit geben. Zudem will er auch Konsumenten erreichen, damit diese sich über Drogen kundig informieren und die Risiken des Konsums einschätzen können.

Das Buch ist in fünf Kapitel aufgeteilt.

Das erste Kapitel ist eine Einführung in das Thema Drogen. Prof. SCHERBAUM definiert kurz aber inhaltsreich die Zielsetzung des Buches: Eine sachliche Darstellung von Informationen zum Bereich Drogen. Der Autor stellt das Bewertungsraster des Buches vor: die allgemeine Drogenwirkung und die akute psychische und körperliche Drogenwirkung. Dieses Raster soll dem Leser die Informationsaufnahme erleichtern. Das Kapitel schließt mit Erläuterungen zu den Herstellungsbeschreibungen einzelner Substanzen. Der Autor weist an dieser Stelle bereits darauf hin, dass er mit der Vermittlung von Informationen zur Herstellung Personen nicht animiert, Drogen zu Hause herzustellen.

Im zweiten und umfangreichsten Kapitel werden die folgenden bekannten und weniger bekannten psychotropen Substanzen dargestellt: Amphetamine, Cannabis, DMT und Ayahuasca, DOM, Ecstasy, Engelstropfen, Fliegenpilze, GHB, Heroin, Ketamin, Kokain, Lachgas, LSD, Meskalin, Opioide, Opium, PCP, psilocybinhaltige Pilze, Salvia divinorum und Schnüffelstoffe. Die 18 psychotropen Substanzen werden jeweils in einem identischen Raster: Substanz, Anwendungsweise, Wirkung, Herstellung, Drogenscreening-Untersuchungen und ggf. zusätzliche Informationen dargestellt. Die Ausführungen hierzu sind gut verständlich und knapp aber sehr präzise gehalten, sodass der Leser schnell die gesuchten Informationen erhält.

Das dritte Kapitel befasst sich mit der Hilfe bei Drogennotfällen. Der Verfasser will dem Leser komprimierte Hilfestellungen geben, für den Fall, dass einem Drogenintoxikierten geholfen werden muss. Hier stellt der Autor vorab die Intoxikationsleitzeichen der Substanzen vor, die er in fünf Untergruppen darstellt. Er vermittelt konkrete Anleitung bei der

Versorgung von Verletzungen, gibt Anleitungen zum Umgang mit Angstzuständen und führt an, wie man eine Selbst- bzw. Fremdgefährdung verhindert. Das Kapitel versteht sich als eine Art Leitfaden für Handlungsweisen im Falle von Überdosierungen und Vergiftungen.

Im vierten Kapitel werden gesetzliche Grundlagen, hier das Betäubungsmittelgesetz (BtMG), vorgestellt. Es gibt dazu einen allgemeinen und geschichtlichen Teil. Es wird die Struktur des BtMG und zur Ergänzung, das Grundstoffüberwachungsgesetz (GüG) erklärt. Abschließend werden noch Methoden des Drogennachweises erläutert sowie Untersuchungsmethoden und Untersuchungsmaterialien.

Das fünfte und letzte Kapitel enthält Internetadressen zum Thema Drogen und verfügt über ein ausführliches und lesenswertes Glossar. Das Buch schließt mit einem umfangreichen Literatur- und Sachverzeichnis.

Als Fazit ist abschließend festzuhalten, dass es sich bei dem vorliegenden Werk um ein verständlich geschriebenes, dabei fachlich fundiertes und komprimiertes Buch handelt. Die im Vorwort dargestellten Ziele hat der Autor mit einer sehr hohen fachlichen Qualität umgesetzt. Die nunmehr 5. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage hat aktuelle Entwicklungen im Bereich Drogen aufgenommen und erneut mit einer klaren und verständlichen Sprache dargestellt. Die verwendeten Fotografien und Abbildungen wirken ergänzend und unterstreichen den Anspruch einer umfassenden Auseinandersetzung mit den verschiedensten Formen und Aufnahmen von Drogen. Das Buch empfiehlt sich als Fachliteratur für Richter und Staatsanwaltschaften, für Sachverständige in Begutachtungsstellen für Fahreignung, für Kursleiter, die Kurse nach §§ 36 und 70 FeV durchführen und auch für Suchtberatungsstellen. Aufgrund der plastischen Darstellung psychischer Wirkungen von Drogen empfiehlt sich das Buch auch für Polizeikräfte im täglichen Kontakt mit auffälligen Personen, die im Verdacht stehen, Drogen konsumiert zu haben. Aber auch für Drogenkonsumierende.

Das Buch ist geeignet, mit seiner klaren Sprache den gefährlichen und stets riskanten Umgang mit Drogen darzustellen, ohne dabei moralische Wertungen vorzunehmen.

#### Anschrift des Verfassers

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

DIETER MÜLLER

## Paul Brieler, Birgit Kollbach, Udo Kranich, Konrad Reschke: Leitlinien verkehrspsychologischer Interventionen

**1. Auflage 2016, Kirschbaum Verlag, ISBN 978-3-7812-1939-7, 408 Seiten, 67,80 €**

Wenn ein neues Werk zum Themengebiet der Verkehrspsychologie gleich mit vier Geleitworten daher kommt, setzt man durch diese gleichsam standespolitische wie auch wissenschaftliche Begleitung erst einmal ein verlegerisches Achtungszeichen. Damit wird die Aufmerksamkeit des fachlich geneigten Lesers geweckt, allerdings auch ein fachlicher Anspruch untermauert, der durch die Inhalte des Werkes einzulösen ist. Wenn ein, zugegeben schon immer interdisziplinär arbeitender, Verkehrsjurist darum gebeten wird, ein weit überwiegend verkehrspsychologisch geprägtes Werk wie dieses zu rezensieren, sollte er sich, um nicht zu dilettieren, auf die Zusammenhänge fokussieren, die er fachlich überblicken kann, d. h. die Zusammenhänge der vielfältigen Inhalte mit dem Fahreignungsrecht – und derer gibt es viele.

Die vier Herausgeber bürgen jedenfalls aufgrund ihrer breiten Anerkennung und tiefen Verankerung in der verkehrspsychologischen Fachwelt für eine hohe wissenschaftliche Qualität der Inhalte, vor allem aber für die Praxisnähe ihres methodischen Ansatzes, nämlich die von ihnen vollkommen zu Recht bereits in ihrem Vorwort konstatierte Lücke des Fehlens einheitlicher Standards (S. 13) für die verkehrspsychologische Intervention zu füllen. Dieser hohe Anspruch wird von ihnen, gemeinsam mit ihrem kongenialen Autorenteam – um es gleich vorweg zu nehmen – auf breiter Linie in fulminanter Weise erfüllt.

Eingedenk der präsumtiv mittels der Geleitworte und des umfangreichen Vorwortes vorweggenommenen Kerninhalte richtet sich das Werk in erster Linie an Verkehrspsychologen, die gegenüber ihren akut durch Fahrerlaubnisverlust betroffenen Kunden intervenieren, d. h. fachliche Begleiter auf dem praktischen Weg zum erhofften (Wieder-)Erwerb der Fahrerlaubnis sein wollen. Der gewünschte Nutzerkreis (der Terminus „Leserkreis“ trifft es bei einem Werk dieser fachlichen Güte nicht wirklich) besteht aber gleichfalls aus Medizinern, Juristen und Verwaltungsmitarbeitern, sodass bei den präsentierten Inhalten auch auf eine verständliche Darstellung der Fachtermini und -methodik geachtet werden muss.

Ein sehr wichtiger und thematisch durchaus interessierter Leserkreis wird dabei allerdings nicht ausdrücklich erwähnt, nämlich die immerhin mehr als 30.000 Personen umfassende Fahrlehrerschaft. Das erstaunt einerseits, überrascht aber andererseits auch nicht wirklich. Erstaunen wird geweckt, weil es sich um eine insbesondere verkehrspolitisch gut vernetzte und durch effiziente Lobbyarbeit bis hin zum Verkehrsgerichtstag bekanntermaßen erfolgreich agierende Gruppe handelt. Ein fehlendes Überraschungsmoment begegnet dem Kenner der Szene allerdings deshalb, weil die fachliche Rivalität zwischen Verkehrspsychologen und Fahrlehrern schon beinahe sprichwörtlich ist und das Fell des Beratungsmarktes in dem wachsenden Geschäftsfeld der Vorbereitung auf die MPU noch nicht gänzlich verteilt, insbesondere dessen Grundlage noch nicht gesetzlich geregelt ist.

Um dieser ebenso fachlichen wie politischen Rivalität, die durch die politisch erzwungene Zusammenarbeit beider Professionen im organisatorischen Rahmen des Fahreignungsseminars sogar noch gesteigert wurde, die Spitze zu nehmen, sei die folgende Erwägung

erklärend hinzugefügt. Die Vorbereitung auf eine den Regulativen der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) folgende medizinisch-psychologische Begutachtung gehört fachlich in die Hände von Verkehrspsychologen, weil es in toto um eine Beurteilung der problematischen Fahreignung geht und gerade nicht um eine Beurteilung der Befähigung, die durchaus in die verkehrspädagogisch befähigten Hände der Fahrlehrerschaft gehört. Beide Problemkreise werden leider – wie vom Gesetzgeber aktuell beim Fahreignungsseminar geschehen – nur allzu oft in einen Topf geschmissen, was der Verkehrssicherheit auf den Straßen insgesamt nicht zuträglich ist. Gerade die Steigerung der Verkehrssicherheit wird als Zweck aller verkehrspsychologischen Interventionsmaßnahmen von den vier Herausgebern vollkommen zur Recht bereits in ihrem prägnanten Vorwort betont (S. 13) und damit ihrem gesamten Kompendium als leitende Prämisse vorangestellt.

Die nicht weniger als 33 Namen umfassende Liste der Autoren des Werkes (S. 405 ff.) liest sich wie ein nicht unbedeutendes „Who is who?“ der deutschsprachigen Verkehrspsychologie und weist darunter neben dem geballten verkehrspsychologischen Sachverstand auch sieben Wissenschaftler aus benachbarten Disziplinen aus. Die fachlich daran anknüpfende 44 Seiten umfassende Sammlung der thematisch einschlägigen Literatur lässt zudem keinen Wunsch eines Lesers nach Hinweisen zur Vertiefung der vermittelten Kenntnisse offen (S. 361 ff.). Das in der Erstaufgabe noch fehlende Stichwortverzeichnis wird einstweilen durch ein ausführliches Inhaltsverzeichnis wettgemacht (S. 17 ff.).

Inhaltlich fällt insbesondere die pädagogisch-didaktisch geschickte Gestaltung der Fachbeiträge ins Auge, die mittels farbiger Tabellen (z. B. S. 26) und gut durchdachter Schemata (z. B. S. 44) den Lernstoff hervorragend verdeutlicht. Der Begriff „Lernstoff“ ist nicht etwa fehlerhaft gewählt; denn das Kompendium eignet sich ebenso hervorragend als Lehrbuch wie auch als lexikalisches Nachschlagewerk für die Teilgebiete verkehrspsychologischer Intervention. Als Nicht-Psychologe fiel es mir leicht, die verschiedenen, fachlich mit einem gesunden Maß an zitierten Quellen präsentierten Themenbereiche gerade aufgrund der gestalterischen Elemente schnell zu erfassen und Querverbindungen zwischen den Kapiteln herstellen zu können. Gerade dieser Aspekt der verständlichen Lesbarkeit und praktischen Brauchbarkeit der in einer systematisch sinnvollen Abfolge präsentierten Lerneinheiten bedeutet einen dicken Pluspunkt für das vorliegende Werk, das seinem eigenen Anspruch folgend genau diese Arbeitsgrundlage sein will.

Dabei sind sämtliche Themenbereiche stets sauber eingebettet in den vorhandenen verkehrsjuristischen Regulationsmechanismus, wenn etwa die „§ 70 FeV-Kurse“ (S. 64), das Fahreignungsregister (S. 143) und das Fahreignungs-Bewertungssystem (S. 249 ff.) vor dem Hintergrund des geltenden Normenkanons erläutert werden, der zusammenfassend in einer übersichtlichen Tabelle dargestellt wird (S. 336 f.).

Es fällt schwer, einzelne Teilbereiche des rundum gelungenen Kompendiums besonders herauszuheben, dennoch sollen die beiden Kapitel 3 „Methoden verkehrspsychologischer Intervention“ und 4 „Spezifika in der Arbeit mit Teil- und Zielgruppen im unregulierten Bereich“ besonders gewürdigt werden. Dies nicht unbedingt deshalb, weil sie schon die wichtige Blickrichtung in die Zukunft beweisen, wenn etwa der Anspruch formuliert wird, „die verkehrspsychologische Veränderungsmessung besser fundierende Testverfahren zu entwickeln“ (S. 139), sondern vor allem aus dem Grund, weil die Gedanken der Autoren sich nunmehr mit voller Aufmerksamkeit den verschiedenen Zielgruppen und damit dem Kern ihrer Arbeit zuwenden (S. 225 ff.). Dieses an den zitierten Werken erkennbar auf der Grundlage des verkehrspsychologischen Erkenntnisprozesses der letzten Jahrzehnte



erfolgte und damit sehr fleißige analytisch saubere Herausarbeiten der Spezifika der Klientel gleicht einem Prozess des Herausfilterns der Ecken und Kanten derjenigen Persönlichkeiten, die es mittels verkehrspsychologischer Interventionsmaßnahmen selektiv in die richtige Richtung zukünftig verkehrssichereren Verhaltens nachhaltig anzustoßen gilt.

Gerade im Unterkapitel 4.2 tritt die fachliche Souveränität der beteiligten Autoren deutlich zutage, wenn sie immer wieder um den Kern ihres Buches kreisen, um den Menschen, der trotz all seiner charakterlichen Fehler und bewiesenen Verfehlungen um fast jeden Preis seine Fahrerlaubnis zurückgewinnen möchte und auf diesem individuell schwierigen Weg professioneller Hilfe durch Verkehrspsychologen bedarf, die erstens ihr Handwerk verstehen und zweitens deren persönliche Motivation weit über einen profanen monetären Ansatz hinausgeht. Aus diesen mit erkennbar großem persönlichem Engagement erarbeiteten Seiten kann ein Nutzer Honig für seine eigene Arbeit saugen, weil ihm authentische Ansätze vermittelt werden, die von den Autoren vielfach in ihrer Arbeitspraxis erprobt worden sind.

Den Herausgebern ist es gemeinsam mit ihren Autorenkolleginnen und -kollegen gelungen, einen neuen Standard für den in Zukunft – und hier muss man kein Prophet, sondern nur ein nüchterner Beobachter der Entwicklungen in der staatlichen und nichtstaatlichen Verkehrssicherheitsarbeit sein – mehr und mehr an Bedeutung gewinnenden Bereich der verkehrspsychologischen Intervention zu setzen. Ein weiteres, bislang fehlendes Mosaikstückchen des Gesamtbildes der Verkehrspsychologie ist gefunden und kann nun guten Gewissens eingefügt werden. Nicht zuletzt der Gesetzgeber ist nunmehr gefragt, den mit diesem Weißbuch wissenschaftlich fachlich bestens bereiteten Boden in die notwendige Fortbildung des Fahreignungsrechts münden zu lassen.

#### Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. jur. Dieter Müller,  
Am Strehlaer Wasser 53  
02625 Bautzen  
Email: [dietermueller@ivvbautzen.de](mailto:dietermueller@ivvbautzen.de)

---

## Zur Information

---

### EU-Kommission: Bis 2050 keine Verkehrstoten mehr – Fahrerassistenzsysteme sollen helfen

Die EU-Kommission verfolgt wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) die Strategie der „Vision Zero“. Danach soll es auf Europas Straßen bis zum Jahr 2050 nahezu keine Verkehrstoten mehr geben. Bei derzeit rund 26.000 Verkehrstoten in der EU ist also noch viel zu tun (Stand: 2015). Große Hoffnungen werden in Fahrerassistenzsysteme (FAS) gesetzt, deren Potenzial zur Vermeidung von Verkehrsunfällen bereits in zahlreichen Studien belegt wurde: Fast 50 Prozent der Unfälle ließen sich nach Aussagen der Experten ganz vermeiden oder zumindest in ihrer Schwere reduzieren, wenn alle Fahrzeuge mit entsprechenden Systemen ausgestattet wären.<sup>1)</sup>

Eine flächendeckende Verbreitung der neuen Technologien bewertet die EU als wünschenswert. Die Bemühungen, die Zahl der Verkehrstoten deutlich zu verringern, gehen derzeit nämlich nur schleppend voran. Das vorläufige Ziel, die Anzahl der Todesfälle auf den Straßen von 2010 bis 2020 zu halbieren, wird vermutlich weit verfehlt werden. Laut Bericht der EU-Kommission zur Straßenverkehrssicherheit kamen 2015 rund 26.000 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Der Durchschnitt in den EU-Mitgliedsländern beträgt damit 51,5 Tote pro eine Million Einwohner und ist damit ähnlich hoch wie in den vergangenen Jahren.<sup>2)</sup> Deutschland liegt mit 43 Verkehrstoten pro Million unter dem Durchschnitt, Länder wie Bulgarien und Rumänien mit jeweils über 90 Toten pro Million weit darüber.<sup>3)</sup>

#### **Menschliches Fehlverhalten ist Hauptunfallursache**

Ursache für Verkehrsunfälle ist meist menschliches Fehlverhalten. 2015 wurden in Deutschland 2,5 Millionen Unfälle verursacht, darunter 2,2 Millionen mit Sachschaden und 305.659 mit Personenschaden.<sup>4)</sup> Häufigste Unfallursachen sind das Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, das Ein- und Anfahren sowie die Missachtung der Vorfahrt. Viele dieser Fahrfehler könnten durch den konsequenten Einsatz von FAS verhindert werden. Sie erkennen kritische Situationen frühzeitig, reagieren darauf mit entsprechenden Warnhinweisen oder greifen direkt in die Fahrdynamik ein.

#### **Fahrerassistenzsysteme minimieren das Unfallrisiko**

Notbremssysteme, deren Sensoren die Umgebung vor dem Fahrzeug erfassen, registrieren die Gefahr einer Kollision und aktivieren etwa selbsttätig die Bremse. Die EU beziffert ihr Potenzial zur Reduzierung der Unfallopferzahlen auf elf Prozent.<sup>5)</sup> Geschwindigkeitsassistenten warnen den Fahrer bei zu hoher Geschwindigkeit, überlassen ihm, je nach

---

<sup>1)</sup> DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2016, S. 45.

<sup>2)</sup> [https://ec.europa.eu/germany/news/sicherheit-im-stra%C3%9Fenverkehr-zahl-der-verkehrstoten-geht-zu-langsam-zur%C3%BCck\\_de](https://ec.europa.eu/germany/news/sicherheit-im-stra%C3%9Fenverkehr-zahl-der-verkehrstoten-geht-zu-langsam-zur%C3%BCck_de)

<sup>3)</sup> Ebd.

<sup>4)</sup> [www.destatis.de](http://www.destatis.de) – Verkehrsunfälle 2015.

<sup>5)</sup> DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2016, S. 47.

System, die Entscheidung, ob er sie reduziert, drosseln sie selbstständig oder geben ihm eine Maximalgeschwindigkeit vor, die nicht überschritten werden kann. Wenn dieses System obligatorisch die Geschwindigkeit auf die jeweils erlaubte begrenzen würde, könnten die tödlichen Unfälle um bis zu 46 Prozent reduziert werden.<sup>6)</sup> Auch der unbeabsichtigte Spurwechsel führt oft zu bedrohlichen Situationen: Ein Spurhalteassistent verhindert ihn durch Eingriff in die Lenkung und steigert die Sicherheit auf den Straßen erheblich.<sup>7)</sup>

### Akzeptanz von Fahrerassistenzsystemen steigt langsam, aber stetig

Aktuelle Zahlen zeigen, dass die Nachfrage nach der Ausstattung mit Fahrerassistenzsystemen steigt. So war 2015 in Deutschland mehr als jeder zweite neuzugelassene Pkw mit einem Parkassistenten ausgestattet, ungefähr jeder vierte mit automatischen Notbremsystemen und Müdigkeitswarnern. Noch aufgeschlossener, zumindest was Notbremsassistenten angeht, ist man nur in den Niederlanden und in Belgien: Dort besaß ungefähr jeder dritte in 2015 neu zugelassene Pkw ein solches System.

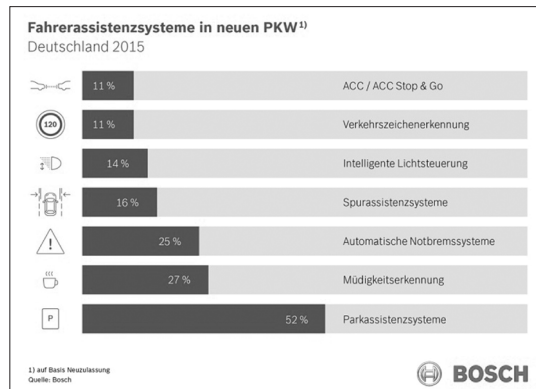


Abb. 1: Häufigkeit von Fahrerassistenzsystemen in Neuwagen – Quelle: Bosch.

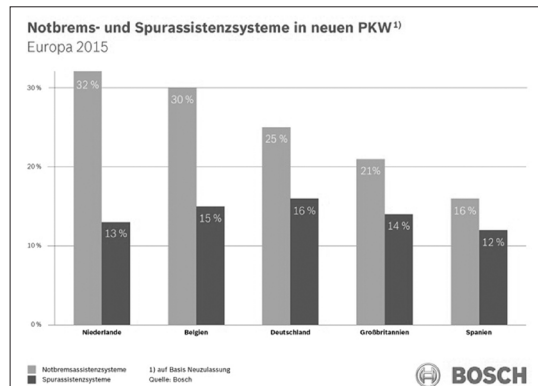


Abb. 2: Notbrems- und Spurassistentensysteme in Neuwagen im europäischen Vergleich – Quelle: Bosch.

(Aus einer Pressemitteilung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR,  
vom 20. April 2017)

<sup>6)</sup> Ebd.

<sup>7)</sup> Ebd.

## Österreich: Einführung der Alkohol-Wegfahrsperr durch Führerscheingesetznovelle 2017\*)

Am 20. Dezember 2016 hat der österreichische Bundesrat die 18. Führerscheingesetz-Novelle beschlossen. Inhalt sind u. a. eine Reihe von Maßnahmen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr wie z. B. die Einführung von Alkohol-Wegfahrsperr (Alkoloocks) als sog. Alternatives Bewährungssystem und die Möglichkeit, Radarbilder als Fotobeweis bei Verstößen gegen das Handyverbot am Steuer, bei Nichtanlegen von Gurten oder mangelnder Kindersicherung heranzuziehen. Für Führerscheinneulinge wird künftig eine verlängerte Probezeit von drei Jahren gelten und auch der Einführung des neuen Straßenverkehr-Unfallstatistikgesetzes stimmten die Abgeordneten zu. Damit wird die Rechtsgrundlage für die statistische Erhebung von Verkehrsunfällen neu geregelt und erstmals die Möglichkeit zur Unfall-Tiefenforschung in Österreich geschaffen.

„Die hohe Rückfallquote bei Alkolenkern ist eine Gefahr für die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen. Durch den Einsatz von Alkohol-Wegfahrsperr verhindern wir, dass sich Betrunkene hinters Steuer setzen können. Und wir fördern mit dem begleitenden Mentoring-Programm ein nachhaltiges Umdenken bei den Betroffenen“, erklärt Verkehrsminister JÖRG LEICHTFRIED. Jedes Jahr wird in Österreich rund 26.000 Personen der Führerschein wegen Alkohol am Steuer entzogen. Rund 4.000 dieser Lenkerinnen und Lenker setzen sich noch während des Führerscheinentzugs wieder betrunken ans Steuer.

Das Verkehrsministerium hatte am 6. Oktober 2016 die FSG-Novelle in die Begutachtung geschickt. Bis zum 3. November (Ende der Begutachtungsfrist) wurden dazu insgesamt 27 Stellungnahmen von unterschiedlichsten Institutionen Österreichs\*\*) eingereicht. Dabei erfolgten insbesondere zur Einführung des Alternativen Bewährungssystems (ABSV) viele Anmerkungen und Änderungsvorschläge.

### **Auszug aus dem 15. Bundesgesetz, mit dem das Führerscheingesetz geändert wird (18. FSG-Novelle):**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Führerscheingesetz (FSG), BGBl. I Nr. 120/1997, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 68/2016, wird wie folgt geändert:

2. In § 4 Abs. 1 und 2 wird jeweils das Wort „zwei“ durch das Wort „drei“ ersetzt.

14. In § 18a Abs. 5 erster Satz und in § 19 Abs. 2 letzter Satz wird jeweils die Zahl „20.“ durch die Zahl „21.“ ersetzt.

16. In § 26 wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Zum Zwecke der Durchführung von wissenschaftlichen Untersuchungen kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung für eine bestimmte Zeit von den Bestimmungen dieses Gesetzes abweichende Regelungen für die Entziehungen der Lenkberechtigung aufgrund von Alkoholdelikten festlegen, wenn eine solche Untersuchung im überwiegenden Interesse der Verkehrssicherheit gelegen ist. In dieser Verordnung sind die näheren Bestimmungen festzusetzen über

1. die Voraussetzungen sowie die Unmöglichkeit für die Teilnahme an dieser Untersuchung,
2. die Inhalte und den Ablauf des Verfahrens,
3. die Beendigung des Verfahrens und den Ausschluss aus dem Verfahren,
4. die vorläufige Teilnahme an dem Verfahren,
5. die durchführende Institution, Personen und Geräte sowie
6. die Meldepflichten.

\*) 8. FSG-Novelle (NR: GP XXV RV 1358 AB 1424 S. 157. BR: AB 9699 S. 862.), BGBl. I Nr. 15/2017.

\*\*) Einzusehen unter: [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/ME/ME\\_00241/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/ME/ME_00241/index.shtml)

Der Zeitraum der Erprobung darf fünf Jahre ab dem Inkrafttreten der Verordnung nicht überschreiten.“

18. In § 43 wird folgender Abs. 25 angefügt:

„(25) § 2 Abs. 1a, § 6 Abs. 2 und § 18 Abs. 1, 4 und 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/2017 treten am 1. März 2017 in Kraft. § 4 Abs. 1 bis 3 und 6, § 18a Abs. 5, § 19 Abs. 2 und § 41 Abs. 12 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/2017 treten am 1. Juli 2017 in Kraft. § 26 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/2017 tritt am 1. September 2017 in Kraft. § 2 Abs. 1a tritt am 1. März 2022 außer Kraft. Verordnungen auf Grund des § 26 Abs. 6 in der Fassung BGBl. I Nr. 15/2017 können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Sie dürfen jedoch frühestens mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in Kraft treten.“

## **Auszug aus den Erläuterungen:**

### **Allgemeiner Teil**

#### **Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**

Mit dieser Novelle werden mehrere Maßnahmen im Rahmen des Maßnahmenpaketes Verkehrssicherheit umgesetzt:

1. Verbesserungen beim Probeführerschein. Zum einen wird die allgemeine Probezeit von zwei auf drei Jahre angehoben.

3. Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für das System der Alkoholkontrollen auf Verordnungsebene im Rahmen eines wissenschaftlichen Versuchs. Es handelt sich lediglich um eine Verordnungsermächtigung, die inhaltlichen Regelungen werden gesammelt in einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie getroffen. Diese Vorgangsweise wurde aus zwei Gründen gewählt: Zum einen handelt es sich beim Alternativen Bewährungssystem um ein umfangreiches Regelwerk, das eine Fülle von Änderungen im FSG benötigen würde. Es wäre einerseits mit einem enormen legislativen Aufwand verbunden, diese Regelungen in das FSG punktuell einzufügen und zum anderen wäre diese Form der Novellierung für den Rechtsanwender sehr unübersichtlich, was zu Problemen in der Vollziehung aber auch bei den Bürgern zur Folge gehabt hätte. Außerdem ist ein eventueller „contrarius actus“ – für den Fall, dass dieser Versuch sich nicht bewährt und das Alkoholsystem in der vorgeschlagenen Form wieder aufgehoben wird – bei dieser Vorgangsweise ohne großen legislativen Aufwand möglich.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu den Z 2 und 17 (§ 4 Abs. 1 und 2 und § 41 Abs. 12):**

In § 4 wird die Dauer der Probezeit angehoben und beträgt statt bisher zwei Jahre künftig drei Jahre. Die sonstigen Rahmenbedingungen des Probeführerscheinregimes bleiben unverändert. In Ergänzung damit ist aber eine Übergangsbestimmung notwendig, in der klargestellt wird, dass hinsichtlich der Anwendbarkeit der neuen Frist auf den Zeitpunkt der Erteilung der Lenkberechtigung abzustellen ist. Für alle Lenkberechtigungen, die vor dem Inkrafttreten der neuen Frist erteilt wurden, gilt die bisherige zweijährige Frist inklusive der Probezeitverlängerungen weiter.

Zu Z 14 (§ 18a Abs. 5 und § 19 Abs. 2):

Infolge der Verlängerung der Probezeit auf drei Jahre (die somit im Fall des „normalen“ Erwerbs der Klasse B bis zum 21. Geburtstag dauert) ist auch bei der Regelung betreffend der Klasse A1 und bei L17 entsprechend nachzuziehen und die Probezeit bis zum 21. Geburtstag zu verlängern.

Zu Z 16 (§ 26 Abs. 6):

Es wird die Verordnungsgrundlage für die Einführung des Alternativen Bewährungssystems eingefügt. Um eine ausreichende gesetzliche Determiniertheit sicherzustellen, werden Eckpunkte für die zu erlassende Verordnung ausformuliert. Weiters wird die Geltung dieses wissenschaftlichen Versuches auf fünf Jahre festgelegt.

Zu Z 18 (§ 43 Abs. 25):

Aufgrund der verschiedenen Regelungsbereiche sind verschiedene Inkrafttretensregelungen notwendig.

## **Auszug aus der 35. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über das Alternative Bewährungssystem mittels Alkoholfahrsperr (Führerscheingesetz-Alternative Bewährungssystemverordnung – FSG-ABSV)\*\*):**

Aufgrund des § 26 Abs.6 des Führerscheingesetzes BGBl. I Nr. 120/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 15/2017, wird verordnet:

### **1. Abschnitt**

#### **Voraussetzungen für die Teilnahme und Ablauf des Systems**

##### *Allgemeines*

§ 1. (1) Wurde die Lenkberechtigung gemäß § 24 bis § 26 des Führerscheingesetzes – FSG, BGBl. I Nr. 120/1997 in der jeweils geltenden Fassung bescheidmäßig entzogen, so hat der Betroffene die Möglichkeit am Alternativen Bewährungssystem (ABS) teilzunehmen und unter den in den folgenden Ziffern und Absätzen genannten Voraussetzungen Kraftfahrzeuge zu lenken:

1. Vorliegen eines Bescheides über die Entziehung der Lenkberechtigung mit einer Entziehungsdauer von mindestens vier Monaten wegen eines in § 99 Abs.1, 1a oder 1b der Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960 in der jeweils geltenden Fassung genannten Deliktes,
2. Verstreichen von mindestens der Hälfte der von der Behörde festgesetzten Entziehungsdauer wegen des in Z 1 genannten Deliktes,
3. Nichtvorliegen einer Alkoholabhängigkeit und
4. Befolgung der Auflage der Verwendung einer Alkoholfahrsperr.

Ergeben sich bei der Berechnung des frühestmöglichen Einstieges in das ABS gemäß Z 2 keine ganzen Monate, so ist eine Abrundung auf das nächste ganze Monat vorzunehmen. Die Dauer der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem (ABS-Dauer) hat das doppelte Ausmaß der restlichen noch nicht verstrichenen Entziehungsdauer wegen dem in Z1 genannten Delikt zu betragen, mindestens jedoch sechs Monate. Der Teilnehmer hat ein Fahrzeug oder mehrere Fahrzeuge, die er zu verwenden berechtigt ist, für die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem zur Verfügung zu stellen.

(2) Wird am ABS teilgenommen, ist von der weiteren Entziehung der Lenkberechtigung abzusehen. Der Einstieg in das Alternative Bewährungssystem ist bis zum Ende der von der Behörde verhängten Entziehungsdauer in Folge der Begehung eines der in Abs. 1 Z 1 genannten Delikte zulässig. Es ist jedoch unabhängig vom Zeitpunkt des Einstieges in das Alternative Bewährungssystem jedenfalls die restliche gemäß Abs. 1 dritter Satz festgelegte ABS-Dauer samt Mentoringgesprächen zu absolvieren.

(3) Der Einstieg in das Alternative Bewährungssystem ist nur für Lenkberechtigungen für die Klasse B zulässig. Eine eventuell vorhandene Lenkberechtigung für die Klasse BE ist von dieser Auswahl mitumfasst, alle übrigen Lenkberechtigungsklassen (einschließlich der Klasse AM) gelten im Fall des Einstieges in das Alternative Bewährungssystem für die gesamte ABS-Dauer als entzogen, jedoch ist § 27 Abs. 1 Z 1 FSG in diesem Fall nicht anzuwenden. Ebenso kann eine etwaig vorhandene Berechtigung gemäß § 2 Abs. 1 Z 5 lit. c FSG (Code 111) während der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem nicht ausgeübt werden.

(4) Wurden bei der Entziehung der Lenkberechtigung von der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 FSG die Beibringung von Gutachten, verkehrspsychologischen Untersuchungen etc. oder die Absolvierung von begleitenden Maßnahmen angeordnet, so sind diese Anordnungen vor der Antragstellung auf Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem zu absolvieren.

(5) Der Teilnehmer am Alternativen Bewährungssystem hat die dafür anfallenden Kosten, insbesondere jene für die Bereitstellung des Gerätes gemäß § 12, für die Mentoringgespräche etc. zu tragen.

##### *Einstieg in das Alternative Bewährungssystem und dessen Ablauf*

§ 2. (1) Nach der Zustellung des Entziehungsbescheides und der Befolgung von behördlichen Anordnungen gemäß § 1 Abs. 4 kann der Antragsteller die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem bei der Behörde beantragen, was auch den Antrag auf Wiederausfolgung des Führerscheines bzw. Wiedererteilung der Lenkberechtigung mitumfasst.

(2) Die ABS-Institution gemäß § 7 hat den künftigen Teilnehmer am Alternativen Bewährungssystem (ABS-Teilnehmer) über die Kosten der Teilnahme am ABS und über den Ablauf des ABS zu informieren. Der ABS-Teilnehmer hat das Fahrzeug oder die Fahrzeuge, in das die Alkoholfahrsperr eingebaut werden sollen, der ABS-Institution bekanntzugeben. Die ABS-Institution hat dies zu dokumentieren. Die Verwendung von anderen als den bekanntgegebenen Fahrzeugen im ABS ist für den Teilnehmer verboten. Auf Verlangen des Teilnehmers hat die ABS-Institution die erforderliche Anzahl an entsprechenden Geräten zur Verfügung zu stellen. Die ABS-Institution hat weiters den Teilnehmer darüber zu informieren, bei welchen Fachwerkstätten der fachgerechte Einbau des Gerätes möglich ist. Der Teilnehmer hat eine dieser Fachwerkstätten auszuwählen. Nach dem Einbau des Gerätes hat eine Überprüfung dieses Fahrzeuges von der ABS-Institution zu erfolgen und ist von

\*\*\*) BGBl. II Nr. 35/2017.

dieser nach der Durchführung des ersten Mentoringgesprächs gemäß § 3 Abs. 2 das Gerät freizuschalten. Im Rahmen des Alternativen Bewährungssystems dürfen Fahrzeuge nur in Betrieb genommen oder gelenkt werden, wenn beim Lenker der Alkoholgehalt der Atemluft nicht mehr als 0,05 mg/l beträgt. Das Gerät ist auf diesen Wert einzustellen. Sämtliche in den Alkoholfahrtsperrn aufgezeichnete Daten sind dem ABS-Teilnehmer zuzurechnen, es sei denn er kann zweifelsfrei beweisen, dass die Begehung des Verstoßes nicht von ihm gesetzt wurde.

(3) Sofern die Voraussetzungen (inklusive jener des Abs. 2) für den Einstieg in das Alternative Bewährungssystem vorliegen, hat die Behörde die Herstellung eines neuen Führerscheines, in dem Code 69 (inklusive seines Ablaufdatums) einzutragen ist, zu veranlassen und dem Antragsteller diesen auszuhändigen oder zukommen zu lassen. Die Ausstellung eines vorläufigen Führerscheines ist zulässig. Das Ausstellungsdatum dieses Führerscheines gilt als Beginn der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem.

(4) In Abständen von jeweils zwei Monaten ab dem Einstieg in das Alternative Bewährungssystem hat der ABS-Teilnehmer ein Mentoringgespräch gemäß § 3 mit einem von der ABS-Institution bestellten Mentor zu absolvieren. Die zweimonatige Frist kann von der ABS-Institution in begründeten Einzelfällen (etwa wegen Krankheit oder längerem Auslandsaufenthalt etc.) im angemessenen Ausmaß erstreckt oder verkürzt werden.

(5) Wenn es für die Feststellung von Verstößen geeignet erscheint, kann der Mentor dem Teilnehmer die Führung eines Fahrtenbuches auftragen.

(6) Sofern der ABS-Teilnehmer mit mehreren Fahrzeugen am ABS teilnimmt, gelten die Bestimmungen des Abs. 2 sowie sonstige auf das Fahrzeug oder die Alkoholfahrtssperre Bezug nehmende Bestimmungen dieser Verordnung (mit Ausnahme des § 3 Abs. 2 Z 1) für alle verwendeten Fahrzeuge oder Geräte.

#### *Mentoringgespräch*

§ 3. (1) Beim Mentoringgespräch haben ausschließlich der Mentor und der Teilnehmer und gegebenenfalls ein Sprachhelfer anwesend zu sein. Die Gesamtdauer des Mentoringgesprächs darf (mit Ausnahme des ersten Mentoringgesprächs) einschließlich der Datenauslese des Gerätes höchstens eine Stunde betragen.

(2) Anlässlich des ersten Mentoringgesprächs

1. hat die Einschulung des Teilnehmers am Gerät zu erfolgen,
2. sind die allgemeinen Rahmenbedingungen über den Ablauf des Alternativen Bewährungssystems zu erläutern,
3. sind gegebenenfalls besondere Umstände über den Ablauf des Alternativen Bewährungssystems wie etwa die Rechtsfolgen bei Verstößen gemäß § 5 zu erläutern,
4. ist über die Datenaufzeichnungen durch das Gerät und die Datenverarbeitung durch die ABS-Institution aufzuklären und
5. hat der Teilnehmer der Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten schriftlich zuzustimmen.

(3) Anlässlich der weiteren Mentoringgespräche

1. sind die Daten des Gerätes auszulesen und auf das Vorliegen von Verstößen zu überprüfen,
2. sind die Erfahrungen des Teilnehmers mit der Alkoholfahrtssperre zu besprechen,
3. ist das Fahrverhalten anhand der ausgelesenen Daten und gegebenenfalls des Fahrtenbuches zu besprechen und sind Strategien für eine erfolgreiche Weiterführung des Programmes zu erarbeiten,
4. ist eine Unterstützung bei administrativen Vorgängen im Zusammenhang mit dem Alkoholdelikt anzubieten und
5. hat eine Kalibrierung des Gerätes durch den Mentor zu erfolgen.

(4) Das Mentoringgespräch hat bei der ABS-Institution oder an einem anderen geeigneten Ort stattzufinden. Die Organisation von Zeit und Ort des Mentoringgesprächs obliegt dem Mentor. Der Mentor hat eine nachvollziehbare Dokumentation über die Durchführung der Mentoringgespräche zu führen, aus der der Zeitpunkt der Gespräche, deren Dauer, der agierende Mentor inklusive der in Ausbildung befindlichen Mentoren, der Name des Teilnehmers und Angaben zu den festgestellten Verstößen zu entnehmen sind. Diese Dokumentation ist der ABS-Institution zu übergeben.

(5) Die aus der Alkoholfahrtssperre ausgelesenen Daten sind von der ABS-Institution zu speichern und fünf Jahre nach Ende der Teilnahme am ABS zu löschen.

#### *Beendigung der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem*

§ 4. (1) Anlässlich des Ablaufes der ABS-Dauer gemäß § 1 Abs. 1 zweiter Satz hat das letzte Mentoringgespräch stattzufinden. Sofern das vorangegangene Mentoringgespräch weniger als einen Monat zurückliegt, kann dieser Termin in abgekürzter Form abgehalten werden und sich gegebenenfalls auf die Auslese der Daten beschränken. Die Beendigung der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem ist dem Teilnehmer zu bestätigen und der Behörde mitzuteilen. Der Teilnehmer ist berechtigt, das Gerät aus seinem Fahrzeug ausbauen zu lassen. Die Behörde hat auf Antrag die Herstellung eines neuen Führerscheines zu veranlassen. Nach Ablauf der ABS-Dauer erlischt die in § 1 Abs. 1 Z 4 genannte Auflage der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem.

(2) Hat der Teilnehmer am Alternativen Bewährungssystem seinen Wohnsitz (§ 5 Abs. 1 Z 1 FSG) während der ABS-Dauer ins Ausland verlegt, so bleibt es ihm freigestellt, die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem



in Österreich fortzusetzen oder aus diesem auszuschneiden. Scheidet der Teilnehmer aus dem System aus, ist nach § 6 vorzugehen. Wird die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem fortgesetzt, so ist das Verfahren von der bisher zuständigen Behörde und der ABS-Institution weiterzuführen. Diesfalls hat diese Behörde die Behörde des nunmehrigen Wohnsitzstaates nach Ablauf der ABS-Dauer von der Beendigung der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem zu informieren und ihr mitzuteilen, dass nichts gegen die Ausstellung eines Führerscheines ohne Auflage der Verwendung der Alkoholwegfahrsperrung spricht. Wurde der Wohnsitz (§ 5 Abs. 1 Z 1 FSG) in einen Nicht-EWR-Staat verlegt, ist in diesem Fall ein Führerschein von der letzten österreichischen Wohnsitzbehörde auszustellen.

## 2. Abschnitt

### *Verstöße, Ausschluss und Ausscheiden aus dem System*

#### *Verstöße und Ausschluss aus dem ABS*

§ 5. (1) Als Verstoß im Rahmen des Alternativen Bewährungssystems gilt insbesondere:

1. der Versuch das Fahrzeug unter Umgehung der Alkoholwegfahrsperrung zu starten,
2. der Versuch, die Alkoholwegfahrsperrung zu deaktivieren,
3. die Registrierung von Alkoholwerten in einem dem in § 2 Abs. 2 genannten Wert übersteigenden Ausmaß nach Aufforderung zur Abgabe einer Atemluftprobe durch das Gerät während der Fahrt,
4. das Lenken von anderen Fahrzeugen als jene, die gemäß § 2 Abs. 2 bekanntgegeben wurden,
5. das Überschreiten der für das Mentoringgespräch festgesetzten Frist gemäß § 2 Abs. 4 im nicht angemessenen Ausmaß,
6. die mangelnde Mitarbeit im Rahmen des Alternativen Bewährungssystems im Sinne des § 9 Abs. 2,
7. die wiederholte Registrierung von Alkoholwerten in einem dem in § 2 Abs. 2 genannten Wert übersteigenden Ausmaß vor Inbetriebnahme des Fahrzeuges,
8. die wiederholte Nichtabgabe einer Atemluftprobe bei Aufforderung durch das Gerät,
9. das wiederholte Abgeben einer fehlerhaften Probe ohne Korrektur nach Aufforderung zur Abgabe einer Atemluftprobe durch das Gerät während der Fahrt,
10. das wiederholte Fehlen oder mangelhaftes Führen eines Fahrtenbuches gemäß § 2 Abs. 5, das bei zumindest zwei Mentoringgesprächen festgestellt wurde.

Ein wiederholter Verstoß im Rahmen des Alternativen Bewährungssystems gemäß den Z 7 bis 10 liegt auch dann vor, wenn zumindest zwei der in den Z 7 bis 10 genannten Handlungen nur ein Mal begangen werden.

(2) Wurde ein Verstoß gemäß Abs. 1 festgestellt, ist dem ABS-Teilnehmer die Lenkberechtigung für die gesamte von der Behörde ursprünglich festgesetzte Restdauer zu entziehen. Der für die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem ausgestellte Führerschein ist der Behörde unverzüglich abzuliefern. Damit endet für den Teilnehmer die Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem. Darüber hinaus zieht die Begehung von Verstößen gemäß Abs. 1 keine weiteren Rechtsfolgen, weder für den Teilnehmer noch für andere Personen nach sich. Wenn der ABS-Teilnehmer während der ABS-Dauer Delikte begeht, die zum Entzug der Lenkberechtigung führen, ist gemäß § 24 ff. FSG und zusätzlich gemäß der voranstehenden Bestimmungen dieses Absatzes vorzugehen.

(3) Wurden vom Mentor Verstöße festgestellt, hat er den Teilnehmer darüber sowie über die möglichen Rechtsfolgen zu informieren. Der Mentor hat darüber eine Bestätigung auszustellen. Diese Bestätigung ist vom Mentor zu unterzeichnen. Die ABS-Institution hat die Behörde unverzüglich darüber zu informieren (§ 10 Z 2).

(4) Ein neuerlicher Einstieg in das Alternative Bewährungssystem wegen desselben Deliktes nach einem Ausschluss gemäß Abs. 2 ist unzulässig.

(5) Abs. 1 bis Abs. 4 sind auch anzuwenden, wenn der ABS-Teilnehmer seinen Wohnsitz (§ 5 Abs. 1 Z 1 FSG) während der ABS-Dauer ins Ausland verlegt hat und nicht aus dem Alternativen Bewährungssystem ausgeschieden ist. Die Mentoringgespräche gemäß § 3 sind diesfalls bei der ABS-Institution gemäß § 7 Abs. 1 zu absolvieren. Wurden zusätzlich ärztliche Kontrolluntersuchungen als Auflage vorgeschrieben, so ist diese Auflage ebenfalls unverändert weiterhin zu erfüllen.

#### *Ausscheiden aus dem Alternativen Bewährungssystem*

§ 6. Kann der Lenker das Alternative Bewährungssystem aus Gründen nicht mehr fortsetzen, die er nicht selbst zu vertreten hat (wie z. B. Erkrankung, Fahrzeugdiebstahl, Totalschaden, sodass die weitere Benützung eines Fahrzeuges nicht mehr möglich ist), so hat er die Behörde oder die ABS-Institution darüber zu informieren. Die Behörde hat die Entziehung der Lenkberechtigung für die Restdauer der ursprünglichen Entziehungsdauer festzusetzen. Dies gilt auch für den Fall eines freiwilligen Ausscheidens aus dem Alternativen Bewährungssystem. Ein neuerlicher Einstieg in das Alternative Bewährungssystem nach dem Ausscheiden wegen demselben Delikt ist unzulässig. Die Behörde hat die ABS-Institution über das Ausscheiden aus dem Alternativen Bewährungssystem zu informieren.

### 3. Abschnitt

#### *Die mit der Abwicklung betraute Institution (ABS-Institution), Mentoren, Anforderungen an die Alkoholfahrtsperrregister, Führerscheinregister*

##### *Schaffung der ABS-Institution*

§ 7. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit einer geeigneten Einrichtung einen unentgeltlichen Vertrag abzuschließen, in dem insbesondere vereinbart wird, dass die Einrichtung die in den §§ 2 bis 5 und §§ 9 bis 12 der ABS-Institution zugewiesenen Aufgaben erfüllt. Der Vertrag ist auf fünf Jahre zu befristen sowie vorzusehen, dass auch die mit Vertragsende sich im Laufenden befindlichen Bewährungsfälle zu Ende zu führen sind. Der Abschluss von mehreren zeitlich parallel laufenden derartigen Verträgen ist nicht zulässig.

(2) Von der ABS-Institution sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

1. Juristische Person mit Weisungsrecht des Leiters gegenüber allen Mentoren und Organisationsstruktur, die eine bundesweite Verfügbarkeit insbesondere hinsichtlich der Anzahl an Mentoren und einen bundesweit einheitlichen Ablauf des Alternativen Bewährungssystems sicherstellt,
2. Sicherstellung einer einheitlichen Aus- und Weiterbildung der Mentoren,
3. Vorlage eines geeigneten Handbuchs über die Durchführung des ABS,
4. Vorhandensein eines geeigneten Qualitätssicherungssystems,
5. Vorhandensein von geeigneten Geräten gemäß § 12 in ausreichender Anzahl.

##### *Handbuch*

§ 8. (1) Das in § 7 Abs. 2 Z 3 genannte Handbuch hat insbesondere folgende Inhalte zu umfassen:

1. Interne Abläufe der ABS-Institution,
2. Ablauf der Mentoringgespräche durch die Mentoren,
3. Durchführung der Schulung der Mentoren,
4. Qualitätssicherungssystem und Kontrolle.

(2) Die grundsätzliche Eignung des Handbuchs gemäß Abs. 1 hat die ABS-Institution vor Abschluss des in § 7 Abs. 1 genannten Vertrages durch Vorlage eines aktuellen von einem unabhängigen Gutachter erstellten wissenschaftlichen Gutachtens nachzuweisen. Der Gutachter wird vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ausgewählt. Die Kosten für das Gutachten hat die ABS-Institution zu tragen.

##### *Tätigkeit der ABS-Institution*

§ 9. (1) Die ABS-Institution hat die Dokumentation gemäß § 3 Abs. 4 sowie die Ausleseprotokolle der Alkoholfahrtsperrregister zumindest fünf Jahre lang nach Ende der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem aufzubewahren. Die Dokumentation ist auf Verlangen der zuständigen Behörde und/oder dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen.

(2) Die ABS-Institution hat das Recht, in begründeten Einzelfällen, wie etwa im Fall von Unterlassen der Mitarbeit bei der Durchführung des Alternativen Bewährungssystems, den in den §§ 2 bis 5 genannten Pflichten, wie etwa der Durchführung der Mentoringgespräche, gegenüber dem Teilnehmer nicht nachzukommen, wenn durch die mangelnde Mitarbeit die Durchführung des Alternativen Bewährungssystems verunmöglicht oder erheblich erschwert wird.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann jederzeit eine Überprüfung der beauftragten ABS-Institution anordnen. Die ABS-Institution ist verpflichtet, auf Verlangen die dafür erforderlichen Daten und Unterlagen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in anonymisierter Form zu übermitteln. Sofern die Übermittlung der personenbezogenen Daten zur Überprüfung des konkreten Anlassfalles erforderlich ist, sind die Daten in nicht anonymisierter Form zu übermitteln. Der Behörde, die den konkreten Anlassfall geführt hat, sind auf ihr Verlangen die erforderlichen Daten und Unterlagen dieses Anlassfalles zwecks Überprüfung desselben vorzulegen.

##### *Meldepflichten*

§ 10. Die ABS-Institution hat folgende Daten unverzüglich an die Behörde zu melden:

1. Zeitpunkt des Einbaues und Freischaltung des oder der Alkoholfahrtsperrregister(n) und die Durchführung des ersten Mentoringgesprächs,
2. Feststellen eines oder mehrerer Verstöße gemäß § 5 Abs. 1, sofern dies einen Ausschluss aus dem Alternativen Bewährungssystem zur Folge hat,
3. Zeitpunkt der erfolgreichen und vollständigen Absolvierung des Alternativen Bewährungssystems.

##### *Mentoren*

§ 11. (1) Als Mentor tätig werden darf, wer

1. im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse B ist,
2. vertrauenswürdig ist und
3. eine Schulung in der Dauer von 30 Stunden absolviert hat, die folgende Inhalte umfasst:

- a) technische Kenntnisse im Zusammenhang mit dem Alternativen Bewährungssystem, insbesondere betreffend den Umgang mit dem Gerät inklusive dem Auslesen der Daten,
  - b) rechtliche und administrative Rahmenbedingungen des Alternativen Bewährungssystems,
  - c) Gesprächsführung,
  - d) Grundlagen zur Verhaltensänderung.
- (2) Die Schulung gemäß Abs. 1 Z 3 ist von der ABS-Institution durchzuführen.

#### *Anforderungen an die Alkoholfahrtsperrung*

§ 12. (1) Die als Alkoholfahrtsperrungen zum Einsatz kommenden Geräte haben der Norm ÖVE/ÖNORM EN 50436-1:2014 und 50436-6 – Alkohol-Interlocks zu entsprechen. Die ABS-Institution hat sich solcher Geräte zu bedienen, die sämtliche Anforderungen des Alternativen Bewährungssystems erfüllen.

#### *Führerscheinregister, Datenschutz*

§ 13. (1) Zum Zweck der Administrierung des Alternativen Bewährungssystems sind im Führerscheinregister folgende Daten zu verarbeiten:

1. der Personendatensatz gemäß § 16a Abs. 1 Z 1 FSG,
2. der Zeitpunkt des Einbaues und der Freischaltung der Alkoholfahrtsperrung,
3. der Zeitpunkt des Beginnes sowie die Dauer der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem,
4. die Feststellung von Verstößen, die zum Ausschluss aus dem Alternativen Bewährungssystem führen,
5. der Zeitpunkt des Ausschlusses aus dem Alternativen Bewährungssystem,
6. der Zeitpunkt der Absolvierung der Mentoringgespräche,
7. den Zeitpunkt der vollständigen Absolvierung des Alternativen Bewährungssystems sowie
8. den Zeitpunkt des Ausscheidens und den Grund für das Ausscheiden aus dem Alternativen Bewährungssystem.

(2) Die Alkoholfahrtsperrung hat folgende Daten zu speichern:

1. jede Tätigkeit an den Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges,
2. Datum und Uhrzeit der in Z 1 genannten Tätigkeiten,
3. das Testergebnis der Atemluftprobe und
4. im Fall von negativen Testergebnissen den Grund dafür.

(3) Die Wohnsitzbehörde des ABS-Teilnehmers hat die in Abs. 1 genannten Daten zu erfassen und dem Führerscheinregister im Wege der Datenfernübertragung zu übermitteln. Der ABS-Teilnehmer hat der Verwendung der in Abs. 2 genannten Daten zuzustimmen, dass sein Fahrverhalten während der ABS-Dauer überwacht wird. Zugriff auf die in der Alkoholfahrtsperrung gespeicherten Daten gemäß Abs. 2 haben nur Personen, die beim Gerätehersteller registriert sind und von diesem die Zugangsberechtigung erhalten haben. Die ABS-Institution hat die Einholung dieser Zugangsdaten für die bei ihr tätigen Mentoren zu bewerkstelligen. Der Gerätehersteller selbst darf keinen Zugriff auf die in der Alkoholfahrtsperrung gespeicherten Daten haben.

(4) Die in Abs. 1 und 2 genannten Daten sind fünf Jahre nach Ende der Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem von der Behörde bzw. von der ABS-Institution zu löschen. Die Löschung der in der Alkoholfahrtsperrung gespeicherten Daten hat automatisch durch das Gerät zu erfolgen, sobald die Daten ausgelesen wurden.

#### *Inkrafttreten*

§ 14. Diese Verordnung tritt mit 1. September 2017 in Kraft und ist nur auf jene Sachverhalte anzuwenden, die sich nach dem 31. August 2017 ereignet haben. Sie tritt mit 31. August 2022 außer Kraft. Jene Teilnehmer, deren ABS-Dauer zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens noch nicht abgelaufen ist, dürfen ihre Teilnahme am Alternativen Bewährungssystem entsprechend der voranstehenden Bestimmungen beenden.

## Legalisierung von Cannabis im Diskurs

### **Niederlande: Parlament stimmt für kontrollierten Cannabis-Anbau**

The Dutch lower house of parliament has narrowly voted to approve the cultivation of cannabis.

The bill would exempt professional growers working within certain conditions from punishment.

But it is not yet law, as it must also get majority support from the Senate.

Buying small amounts of cannabis at so-called coffee shops has long been tolerated in the Netherlands, but cultivating and selling it to the coffee shops is illegal.

Coffee shops often fall back on supplies from criminal networks.

Tuesday's bill was put forward by an MP for the liberal party, D66, which has long supported a relaxation in the law. It passed with 77 votes to 72, despite the public prosecutor raising concerns legalising cultivation would put the Netherlands in contravention of international law.

The department of health has also been critical.

But it is thought unlikely to get through the Senate, or First Chamber, if the vote goes along the same party lines.

Despite the bill's uncertain future, those working within the industry have welcomed it as a positive step.

"It is good news for the coffee shop industry because it will finally – if it passes the First Chamber – put an end to a lot of stuff we can't organise in a normal and transparent way," Joachim Helms, chairman of the Coffee Shop Union, told the Associated Press news agency.

(Aus einer Veröffentlichung der British Broadcasting Corporation, BBC,  
vom 21. Februar 2017)

**Anmerkung der Schriftleitung:** Der Gesetzentwurf würde den Umstand entschärfen, dass in den Niederlanden die Coffeeshops bisher nur einen Duldungsstatus haben.

Seit 1976 gibt es in den Niederlanden ein differenziertes Betäubungsmittelgesetz (Opiumwet), das eine Unterscheidung zwischen weichen (z. B. Cannabis) und harten Drogen (z. B. Heroin) vornimmt. Mithilfe der Coffeeshops sollen die Märkte für harte und weiche Drogen getrennt werden, sodass die Konsumenten weicher Drogen nicht mit einer kriminellen Subkultur in Kontakt kommen. Die Duldung der Coffeeshops erscheint auf den ersten Blick trotzdem paradox, denn die niederländische Gesetzeslage verbietet Verkauf, Produktion, Handel und Gebrauch sowohl von harten als auch weichen Drogen. Die niederländische Politik toleriert jedoch bis zu einem gewissen Maß den Konsum, weil eine drogenfreie Gesellschaft für eine Illusion gehalten und die Coffeeshops als ein wichtiger Beitrag für den Gesundheitsschutz angesehen werden.

In einem Coffeeshop dürfen ausschließlich weiche Drogen verkauft werden, also auch kein Alkohol. Landesweit gelten dazu die so genannten AHOJ-G-Kriterien: A = geen af-fichering (keine Reklame), H = geen harddrugs (keine harten Drogen), O = geen overlast (keine Probleme für die öffentliche Ordnung), J = geen verkoop aan Jeugdigen (kein

Verkauf an Jugendliche), G = geen verkoop van grote hoeveelheden (kein Verkauf von großen Mengen, also nicht mehr als 5 Gramm pro Person und Tag). Schließlich darf der in einem Coffeeshop geduldete Lagerbestand an Cannabis keinesfalls 500 Gramm überschreiten. Jede Kommune kann zusätzliche Auflagen (z. B. die Regulierung der Öffnungszeiten, Standortvorgabe) erlassen. Verstößt ein Coffeeshop gegen diese Kriterien, kann er geschlossen werden. Seit dem Jahr 2004 sind die Niederlande bestrebt, die Vorschriften über die Eröffnung von Coffeeshops zu verschärfen.

## **Dänemark: Cannabis als Medizin ab 2018 auf Rezept**

The Danish government on Tuesday announced that as of 2018, doctors will be able to prescribe medicinal cannabis to certain patients.

The government said that a four-year trial programme will allow „a defined patient group” to be treated with medical cannabis. The Danish Medicine Authority (Lægemiddelstyrelsen) determined that the ailments eligible for the treatment are multiple sclerosis, chronic pain, spinal cord injuries and chemotherapy-induced nausea and vomiting.

„The pilot project, which takes effect on January 1st, 2018, will make it possible for some of the patients who today medicate themselves to be treated legally with medicinal cannabis within the healthcare system,” a press release from the Health Ministry read.

The trial programme marks a departure from Denmark’s traditional hard-line stance on cannabis for both medicinal and recreational use.

Polls have shown that a full 88 percent of Danes support legalizing cannabis for medical use, while a slim majority favour legalizing cannabis for recreational use. The legalization debate was kicked in to high gear after a shooting in Copenhagen’s Christiania district and the removal of permanent cannabis stalls in the district’s notorious Pusher Street.

Several political parties now support the complete legalization of cannabis but the three largest parties – Venstre, Social Democrats and Danish People’s Party – remain opposed to legalizing it for recreational use.

The Health Ministry said that the four-year trial of medicinal cannabis „will be evaluated so that parliament can decide if it should be made permanent”.

(Aus einer Veröffentlichung des The Local dk,  
vom 8. November 2016)

Anmerkung der Schriftleitung: Die Details des Programms sind einsehbar unter: <http://www.sum.dk/Aktuelt/Nyheder/Medicin/2016/November/~~/media/Filer%20-%20dokumenter/Aftale-om-medicinsk-cannabis/Politisk-aftale-om-forsogsordning-med-medicinsk-cannabis.ashx>

## **Berliner Senat will Cannabis-Freigabe testen**

Der Görlitzer Park in im Berliner Ortsteil Kreuzberg steht bundesweit für den gescheiterten Kampf gegen den Cannabis-Handel. Mehrere SPD-Abgeordnete und Suchtexperten forderten deshalb am 23. Februar 2017 auf der Veranstaltung „Fraktion im Dialog: Eine neue Cannabispolitik ist nötig!“ der Berliner SPD die Abschaffung der „Null-Toleranz-Zonen“ und wollen die kontrollierte Freigabe von Cannabis an Erwachsene testen.

Maßnahmen wie die „Null-Toleranz-Zone“ für Schwerpunktgebiete wie den Görlitzer Park, initiiert vom damaligen Innensenator FRANK HENKEL (CDU), seien „krachend gescheitert“, sagte der gesundheitspolitische Sprecher der SPD-Fraktion, THOMAS ISENBERG. „Die Polizisten haben genug davon, ständig kiffenden Touristen hinterherzulaufen.“, so RAED SALEH, der SPD-Fraktionschef im Abgeordnetenhaus.

In diesen Zonen wurde durch die strengere Regelung „nur“ noch ein Gramm Cannabis-Besitz toleriert, dazu gab es verstärkt Razzien. Doch gebessert hat sich an den belastenden Zuständen für Anwohner und Parkgäste trotzdem nichts – immer wenn eine Razzia vorbei war, kehrten die Dealer einfach wieder zurück.

Im vergangenen Herbst hatte auch die Gewerkschaft der Polizei (GdP) erklärt, dass die Zahl von Dealern und Käufern im Görlitzer Park unverändert hoch sei. Die Polizei hatte daraufhin ihre Einsatzzeiten erheblich verkürzt, weil die Beamten an anderen Stellen fehlten.

Knapp 70 Prozent der Verstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz in Berlin gehen auf Marihuana und Haschisch zurück. Die meisten Konsumenten besitzen nur Mengen unter 15 Gramm, werden sie damit erwischt, beschäftigt das zunächst die Polizei und Staatsanwaltschaft. Aber in fast allen Fällen werden die Verfahren eingestellt, weil „die Schuld des Täters als gering anzusehen ist, kein öffentliches Interesse an der Strafverfolgung besteht und der Täter die Betäubungsmittel lediglich zum Eigenverbrauch in geringer Menge“ herstellt, kauft oder besitzt, heißt es im Betäubungsmittelgesetz.

Statt der Verbotspolitik des rot-schwarzen Senats will die Koalition jetzt eine reglementierte Cannabis-Freigabe für Erwachsene prüfen. Gleichzeitig sollen Suchtberatung und Prävention vor allem für Jugendliche deutlich aufgestockt werden. Der Stoff soll bei dem Versuch kontrolliert nur an Erwachsene abgegeben werden, um Kinder und Jugendliche vom Drogenmissbrauch abzuhalten. Der SPD-Politiker ISENBERG warb dafür, den „existenten Markt so zu regulieren, dass Verbraucher auf der sicheren Seite sind und entkriminalisiert werden.“

Das bestehende Verbot verhindere nicht den illegalen Schwarzmarkt, sondern schrecke Abhängige davon ab, Hilfsangebote anzunehmen, sagte die Suchthilfe-Leiterin des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes, HEIKE DREES, anlässlich der SPD-Veranstaltung. „Wir wollen Cannabis in staatlich lizenzierten Verkaufsstellen, die sich an Erwachsene richten, nicht an Jugendliche – mit der Möglichkeit, Gesprächsangebote wahrzunehmen. Für Jugendliche fordern wir einen Ausbau der Prävention“, so DREES.

Man könne gar nicht früh genug anfangen, bei Kindern und Jugendlichen Abschreckung zu betreiben, forderte der Präsident der Berliner Ärztekammer, GÜNTHER JONITZ. Ein wissenschaftlich kontrollierter Modellversuch, den die rot-rot-grüne Koalition jetzt vorbereiten will, könne Berlin nur gut tun.

Die Berliner CDU lehnte die Pläne der SPD zu dem Modellversuch ab. „Wir fordern den Senat auf, sich weiterhin auf allen Ebenen gegen eine Legalisierung von Cannabis zu Genusszwecken einzusetzen und entschieden gegen jegliche Form der Verharmlosung, Liberalisierung und Legalisierung illegaler Drogen vorzugehen“, sagte der Fraktionschef FLORIAN GRAF.

In dem Antrag\*), den die Fraktion Ende Januar eingereicht hat, heißt es: „Insbesondere sind alle Initiativen zur Legalisierung von Cannabis auf Bundesebene, insbesondere auch im Bundesrat, durch den Berliner Senat abzulehnen.“

GRAF sagte, er bezweifle, dass das Modellprojekt gelingt. Es könnte erst Realität werden, wenn zuvor das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) eine Genehmigung dafür erteile. Den Antrag\*\*) der Grünen in Friedrichshain-Kreuzberg für einen Coffeeshop am Görlitzer Park hat das Institut schon zwei Mal abgelehnt.

In den Koalitionsverhandlungen hatten sich SPD, Linke und Grüne bereits auf ein Ende der Null-Toleranz-Zone und ein Modellprojekt zur Cannabis-Abgabe geeinigt. Der Einigung war allerdings ein Streit über das Modellprojekt vorausgegangen. Linke und Grüne waren dafür, die SPD mit MICHAEL MÜLLER allerdings lange dagegen. Der Grund: Bei einer Mitgliederbefragung der SPD-Basis\*\*\*) hatte sich eine hauchdünne Mehrheit gegen einen neuen Rechtsrahmen ausgesprochen, der eine Cannabis-Abgabe an Erwachsene ermöglicht.

Laut der Koalitionsvereinbarung sollen nun Besitzer geringer Mengen Cannabis nicht mehr verfolgt werden. Den Drogenhandel aber soll die Polizei als Straftat weiter bekämpfen.

Nach Angaben der Landesdrogenbeauftragten CHRISTINE KÖHLER-AZARA haben 41,5 Prozent der Berliner Bevölkerung zwischen 15 und 64 Jahren schon mindestens einmal Cannabis konsumiert. Mehr als 24.000 Berliner tun es laut einer Erhebung täglich. Cannabis-Gegner argumentieren, der Stoff sei eine Einstiegsdroge für Jugendliche, die damit nicht umgehen könnten und könne Psychosen auslösen.

In der Bundespolitik gab es zuletzt deutlichere Anzeichen für eine Abkehr von der bisherigen strengen Cannabis-Bekämpfungsstrategie. Am 19. Januar 2017 beschloss der Bundestag – initiiert vom CDU-Gesundheitsminister HERMANN GRÖHE – eine Legalisierung von Cannabisprodukten für Betroffene bestimmter chronischer Krankheiten (siehe hierzu BA 2017, 122).

(Aus einer Veröffentlichung des Rundfunk Berlin Brandenburg, RBB,  
vom 23. Februar 2017)

Anmerkung der Schriftleitung: Frage Nr. 8 (Gesundheit) der SPD-Mitgliederbefragung lautete: „Seit längerem gibt es eine Diskussion darüber, Cannabis (Hasisch) ähnlich wie Zigaretten als Genussmittel einzustufen und den Erwerb zu libera-

\*) Antrag der Fraktion der CDU vom 16. Januar 2017 (Drucksache 18/0083) „Keine Liberalisierung von Cannabis zu Genusszwecken“. Der vollständige Antrag ist als PDF-Dokument einzusehen auf der Website der Berliner CDU unter dem Suchbegriff „Cannabis“.

\*\*) Antrag des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin auf „Erteilung einer Erlaubnis nach § 3 BtMG – Regulierter Verkauf von Cannabis in Friedrichshain-Kreuzberg – Begründung und Vorhabenbeschreibung – Anlage zum Schreiben vom 26. Juni 2015“ vom 30. September 2015. Der vollständige Antrag, der Bescheid des BfArM, der Widerspruch des Bezirksamtes und der Ablehnungsbescheid des BfArM mit Begründung sind einzusehen unter: <http://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/qualitaetsentwicklung-planung-und-koordination-des-oeffentlichen-gesundheitsdienstes/aktuelles/artikel.158549.php>

\*\*\*) Die Mitgliederbefragung 2015 wurde am 13./14. Oktober 2015 an alle Mitglieder versandt und diese konnten bis zum 6. November 2015 ihr Votum abgeben. An der Befragung nahmen 7 636 Mitglieder teil (45,16%).



lisieren. Sollte sich die Berliner SPD auf Bundesebene für einen neuen Rechtsrahmen einsetzen, der die Abgabe von Cannabis an Erwachsene bei gleichzeitiger Stärkung des Jugendschutzes und der Prävention ermöglicht?“

Die Befragung ergab 3.298 (43,2 %) Ja-Stimmen, 3.361 (44 %) Nein-Stimmen und 977 (12,8 %) Enthaltungen.

Die vollständige Mitgliederbefragung ist einsehbar unter: [http://www.spd.berlin/w/files/spd-programmkonferenzen2016/151109\\_mitgliederbefragung\\_ergebnisse\\_praesentation\\_internet.pdf](http://www.spd.berlin/w/files/spd-programmkonferenzen2016/151109_mitgliederbefragung_ergebnisse_praesentation_internet.pdf)

## B.A.D.S.-Symposium: „Legal Highs – die tödliche Gefahr im Straßenverkehr“

Ist der Kampf gegen die Verbreitung ständig wechselnder Mischformen bei den neuen psychoaktiven Stoffen (NPS) über den Internethandel überhaupt zu gewinnen? Kann das vor einigen Monaten vom Parlament verabschiedete Gesetz dabei helfen, die tödliche Gefahr auch im Straßenverkehr einzudämmen? Diese Fragen erörterten jetzt Experten beim Symposium „Legal“ Highs - die tödliche Gefahr“ des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.). Der Präsident des B.A.D.S., Dr. PETER GERHARDT, begrüßte dazu mehr als hundert Vertreter vornehmlich aus Verwaltung, Justiz, Polizei und Rechtsmedizin.

Das Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) betrifft psychoaktive Substanzen, die nicht vom Betäubungsmittelgesetz und dem Arzneimittelgesetz erfasst werden. Diese Gesetze werden umgangen, indem ständig neue Mischformen auf dem Markt erscheinen, deren Inhalte schwer zu identifizieren sind. Zudem werden sie als „Legal Highs“ bezeichnet, um zu suggerieren, dass es sich dabei um Stoffe handelt, die legal erworben und besessen werden können. Alle Referenten verwiesen auf die hohen gesundheitlichen Risiken durch ihre Einnahme.

LUDWIG LAUB, Direktor an der Hochschule für Polizei Baden-Württemberg, führte zur Rauschwirkung dieser Stoffe aus: „Ungefährlich sind die Produkte keineswegs, die unter harmlosen Tarnnamen wie Kräuter- und Räuchermischungen, als Badesalze, Pflanzendünger etc. über Internet oder Head-shops vertrieben werden. Im Zusammenhang mit dem Konsum solcher Stoffe wurden allein in Deutschland für das Jahr 2015 insgesamt 39 Todesfälle registriert“.

Prof. Dr. THOMAS DALDRUP vom Institut für Rechtsmedizin des Universitätsklinikums Düsseldorf machte deutlich, wie schwierig es ist, die verwendeten Stoffe forensisch zu erkennen bzw. zu bestimmen „Es ist auch mit erhöhtem analytischen Aufwand oft nicht möglich, den konsumierten Stoff im Blut oder Urin nachzuweisen. Dies liegt daran, dass immer wieder neue Stoffe neben den über 550 bereits bekannten Stoffen auf dem Markt erscheinen, von denen nicht bekannt ist, wie diese im Körper verstoffwechselt werden.“

Der Diplom-Sozialpädagoge der Drogenhilfe Köln, RALF WISCHNEWSKI, verwies in seinem Referat darüber hinaus darauf, dass es mit dem Einzug der „Legal Highs“ sowohl eine neue Generation von Drogen als auch eine neue Generation von Drogendealern gebe. „Trotz des neuen Gesetzes wurden und werden die Substanzen immer noch vorwiegend über das Internet als sogenannte Badesalze, Dünger oder Räuchermischungen beworben und vermarktet. Die Händler versenden nach eigenen Aussagen nur Substanzen, die von der neuen Gesetzgebung nicht erfasst werden sollen. Über diese Vertriebsstrategien werde versucht, dem Image des traditionellen Drogendealers, der auf dem Schwarzmarkt in dunklen Ecken dreckige Drogen verkauft, das Bild eines sauberen Genussmittelversandes entgegenzustellen.“

Im Mittelpunkt des Symposiums stand die Frage, inwieweit der Genuss von „Legal Highs“ zu Gefährdungen im Straßenverkehr führt und ob die bestehenden Gesetze eine Ahndung erlauben. Die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion KIRSTEN LÜHMANN verwies in ihrem Referat darauf, dass der Verkehrsausschuss des Bundestages beim Gesetzgebungsverfahren nicht mit beratend beteiligt war und deshalb die

Auswirkungen dieser Stoffe auf die Verkehrssicherheit zu kurz kam. Alle Referenten waren sich einig, dass die Neuen Psychoaktiven Stoffe erhebliche Auswirkungen auf die Fahreignung haben können. „Die Anlage des Straßenverkehrsgesetzes mit der Liste der berauschenden Mittel und Substanzen wurde im Zuge der Gesetzesänderung nicht angepasst. Im Gegensatz z. B. von Cannabis reicht deshalb der Nachweis des Konsums von Legal Highs im Blut nicht aus, um eine Ordnungswidrigkeit beim Führen eines Fahrzeuges im Straßenverkehr zu begehen. Nur beim Nachweis eines Fahrfehlers komme deshalb eine Verurteilung wegen einer Straftat wegen Straßenverkehrsgefährdung nach §§ 315c, 316 StGB in Betracht“, erläuterte LÜHMANN.

Polizeidirektor LAUB wies darauf hin, dass in der Praxis eine derartige Verurteilung oft daran scheitert, dass dem Fahrzeugführer keine ausreichenden Ausfallerscheinerungen nachgewiesen werden können, die eine relative Fahrunsicherheit begründen. Insofern habe die neue Gesetzesregelung keine Auswirkungen auf die Bekämpfung von Drogenfahrten im Straßenverkehr.

Für Prof. DALDRUP stellt sich die Lage so dar: „Wird bei einem Fahrzeugführer im Blut eine psychoaktive Substanz nachgewiesen und zeigte er eine entsprechende Beeinträchtigung, so dürfte er ohne Weiteres analog den Bestimmungen zur ‚Trunkenheit im Verkehr‘ strafrechtlich belangt werden können. Sind hingegen keine Fahrfehler nachweisbar, ist nicht von einer Ordnungswidrigkeit auszugehen, weil kein Stoff aus der Gruppe der NPS in der Anlage zu § 24a (2) StVG aufgeführt wird.“

Auf diesen Sachverhalt reagierte KIRSTEN LÜHMANN mit dem Hinweis, dass es das neue Gesetz zulasse, die Liste der Stoffgruppen in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG durch Rechtsverordnung zu ergänzen. Sie konstatierte darüber hinaus, dass das Gesetz zu den neuen psychoaktiven Stoffen nur ein erster Schritt gegen deren Verbreitung sei. „Die jetzige Gesetzgebung ist nicht das letzte Puzzleteil, auf neue Trends und Entwicklungen bei NPS muss der Gesetzgeber reagieren“, sagte LÜHMANN. Notwendig seien für die Praxis vor allem auch die Kenntnis über die einzelnen Stoffe und die Ausstattung zum Nachweis dieser Substanzen. Insoweit sei es geboten, flächendeckende Testmöglichkeiten zu schaffen und die Forschung entsprechend zu unterstützen.“ Polizeidirektor LAUB ergänzte dies mit einem Hinweis auf einen von der Innenministerkonferenz getroffenen Beschluss, die Polizeikompetenzen zu stärken, z.B. durch verpflichtende standardisierte Fahrtüchtigkeits-tests und die erweiterte Möglichkeit zur Beschlagnahme von Führerscheinen nach einer Drogenfahrt.

Das Symposium wurde moderiert von dem ehemaligen Generalbundesanwalt HARALD RANGE.

## **Polizeirechte bei Fahrten mit Verdacht auf psychoaktive Stoffe ausweiten – B.A.D.S. fordert gleiche Verfahren bei vermeintlichen Drogenfahrten**

Um eine bessere Überprüfbarkeit bei Verstößen gegen das Verbot, unter Drogen am Straßenverkehr teilzunehmen, zu erreichen, fordert der B.A.D.S., auch die Rechte der Polizei bei Kontrollen auszuweiten.

Der Präsident der Organisation, Dr. PETER GERHARDT, sagte im Rahmen des in Berlin veranstalteten Symposiums („Legal Highs“ - die tödliche Gefahr im Straßenverkehr): „Es be-

---

steht unter den Experten generell Einigkeit darüber, dass die Neuen Psychoaktiven Stoffe (NPS) Auswirkungen auf die Fahreignung haben. Deshalb wäre es nur folgerichtig, auch die Einnahme von Legal Highs im Straßenverkehr wie beim Nachweis von Cannabis ohne Wirkungsnachweis mit einer Ordnungswidrigkeit zu ahnden.“ Hierfür müssten diese Stoffe allerdings in die Anlage zum § 24a Abs. 2 StVG aufgenommen werden. Bis jetzt ist die Polizei darauf angewiesen, bei festgestellten Fahrfehlern oder eklatanten drogenbedingten Auffälligkeiten, für eine Blutprobe zunächst eine entsprechende richterliche Anordnung zu erwirken.

„Um der Gefährdung im Straßenverkehr durch Drogen wirksamer entgegen zu steuern, müsste die Polizei gemäß § 81a der StPO aber das Recht erhalten, Blutentnahmen auch ohne richterlichen Beschluss anordnen zu können“, sagte der Präsident des B.A.D.S.

(Aus Pressemitteilungen des B.A.D.S. vom 26. April 2017)

Anmerkung der Schriftleitung: Es ist geplant, die Referate des B.A.D.S.-Symposiums „Legal Highs – die tödliche Gefahr im Straßenverkehr“ demnächst in der Fachzeitschrift Blutalkohol zu publizieren.

# Rechtsprechung

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

**28. Der Tatrichter ist in Fällen, in denen die Fahrt mit dem Kraftfahrzeug nicht im zeitlichen Zusammenhang mit einem vorangegangenen Cannabiskonsum erfolgt, aus Rechtsgründen nicht gehindert, beim Fehlen gegenläufiger Beweisanzeichen aus der Feststellung einer den analytischen Grenzwert erreichenden THC-Konzentration im Blut auf ein objektiv und subjektiv sorgfaltswidriges Verhalten im Sinne des § 24a Abs. 2 und 3 StVG zu schließen.**

Bundesgerichtshof,

Beschluss vom 14. Februar 2017 – 4 StR 422/15 –

Zum Sachverhalt:

- 1 I. Das Amtsgericht Lingen (Ems) hat den Betroffenen mit Urteil vom 27. März 2015 wegen fahrlässigen Fahrens unter Einwirkung berauschender Mittel zu der Geldbuße von 500 Euro verurteilt und gegen ihn unter Anwendung der Regelung des § 25 Abs. 2a StVG ein Fahrverbot von einem Monat verhängt.
- 2 Nach den amtsgerichtlichen Feststellungen befuhr der Betroffene am 20. Februar 2014 mit einem Pkw eine Straße in L., wobei er eine Konzentration des Wirkstoffes Tetrahydrocannabinol (THC) von 1,5 ng/ml im Blut aufwies und infolgedessen unter der Wirkung von Cannabis stand. Zur subjektiven Tatseite ist das Landgericht, ohne sich auf weitere Beweisanzeichen zu stützen, allein aufgrund der festgestellten THC-Konzentration im Blut davon ausgegangen, dass der sich zum Tatvorwurf nicht äussernde Betroffene hinsichtlich der Cannabiswirkung zum Zeitpunkt der Fahrt fahrlässig handelte.
- 3 Gegen das Urteil des Amtsgerichts Lingen (Ems) hat der Betroffene form- und fristgerecht Rechtsbeschwerde eingelegt, mit der er die Rüge der Verletzung materiellen Rechts erhebt und u. a. geltend macht, die Annahme fahrlässigen Handelns durch das Amtsgericht sei nicht tragfähig begründet.
- 4 II. Das Oberlandesgericht Oldenburg möchte die Rechtsbeschwerde des Betroffenen gemäß § 79 Abs. 5 OWiG verwerfen, sieht sich daran aber durch Entscheidungen der Oberlandesgerichte Celle vom 29. Dezember 2014 (Blutalkohol 52, 150), Karlsruhe – 1. Senat für Bußgeldsachen – vom 10. Mai 2013 (StV 2014, 622), Stuttgart vom 10. Februar 2011 (DAR 2011, 218) und Saarbrücken vom 29. November 2006 (NJW 2007, 309) gehindert. Es hat daher mit Beschluss vom 4. August 2015 (VRS 129, 18) die Sache gemäß § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i. V. m. § 121 Abs. 2 GVG dem Bundesgerichtshof zur Beantwortung folgender Rechtsfrage vorgelegt:

Ist auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltsverstoß bezüglich des Fahrens unter Einwirkung berauschender Mittel zu schließen, wenn der analytische Grenzwert von 1,0 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) bei der Fahrt erreicht ist, solange nicht reale Anhaltspunkte vorliegen, die den Rückschluss vom Überschreiten des analytischen Grenzwertes auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltsverstoß entkräften, und das Tatgericht veranlassen müssen, sich mit der Möglichkeit eines abweichenden Tatverlaufs auseinanderzusetzen?

Der Generalbundesanwalt ist der Rechtsauffassung 5 des vorliegenden Oberlandesgerichts beigetreten und beantragt zu beschließen:

Bei Überschreiten des analytischen Grenzwertes von 1,0 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC) ist auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltspflichtverstoß bezüglich des Fahrens unter Einwirkung berauschender Mittel zu schließen, solange nicht reale Anhaltspunkte vorliegen, die den Rückschluss vom Überschreiten des analytischen Grenzwertes auf eine Sorgfaltspflichtverletzung und den subjektiven Sorgfaltsverstoß entkräften und das Tatgericht veranlassen müssen, sich mit der Möglichkeit eines anderen Tatverlaufs auseinanderzusetzen.

Aus den Gründen:

III. Die Vorlage ist gemäß § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG 6 i. V. m. § 121 Abs. 2 GVG zulässig. Sie betrifft insbesondere eine Rechtsfrage.

1. Gegenstand der Divergenz zwischen dem vorle- 7 genden Oberlandesgericht Oldenburg und den Oberlandesgerichten Karlsruhe – 1. Senat für Bußgeldsachen –, Stuttgart und Saarbrücken ist die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Tatrichter bei der Prüfung einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG aus der Feststellung einer den analytischen Grenzwert erreichenden THC-Konzentration im Blut auf ein objektiv und subjektiv sorgfaltswidriges Verhalten des Betroffenen bezüglich einer fortdauernden Cannabiswirkung im Körper schließen darf.

Während das vorliegende Oberlandesgericht Olden- 8 burg davon ausgeht, dass allein die Feststellung einer mindestens den analytischen Grenzwert erreichenden THC-Konzentration im Blut den tatrichterlichen Schluss auf ein insoweit sorgfaltswidriges Verhalten des Betroffenen tragen kann (ebenso OLG Celle, VRS 128, 297; KG, VRS 127, 244; HansOLG Bremen, DAR 2014, 588; OLG Koblenz, Blutalkohol 51, 351; OLG Frankfurt <Senat für Bußgeldsachen>, NStZ-RR 2013, 47; vgl. auch OLG Hamm <3. Strafsenat>, Blutalkohol 48, 288 zu Amphetamin; OLG Karlsruhe

<2. Senat für Bußgeldsachen>, DAR 2015, 401), vertreten die Oberlandesgerichte Karlsruhe – 1. Senat für Bußgeldsachen –, Stuttgart und Saarbrücken – Letzteres tragend in dem Beschluss vom 16. März 2007 (NJW 2007, 1373) – die Auffassung, es könne bei einer „längere Zeit“ nach dem Cannabiskonsum unternommenen Fahrt an der Erkennbarkeit der fortdauernden Cannabiswirkung für den Betroffenen fehlen, so dass aus einer festgestellten THC-Konzentration im Blut, die den analytischen Grenzwert erreicht, nur bei Vorliegen weiterer Beweisanzeichen auf ein im Sinne des § 24a Abs. 2 und 3 StVG fahrlässiges Verhalten des Betroffenen gefolgert werden dürfe (ebenso OLG Hamm <2. Senat für Bußgeldsachen>, StraFo 2012, 287; OLG Karlsruhe <3. Senat für Bußgeldsachen>, Blutalkohol 49, 108 und NZV 2011, 413; OLG Braunschweig, Blutalkohol 47, 298 – nicht tragend; OLG Zweibrücken, Blutalkohol 46, 99; OLG Frankfurt <3. Strafsenat>, NStZ-RR 2007, 249; OLG Hamm <4. Senat für Bußgeldsachen>, NZV 2005, 428).

- 9 Die Vorlegungsfrage betrifft die rechtlichen Grenzen der freien richterlichen Beweiswürdigung nach § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 261 StPO, mithin eine Rechtsfrage (vgl. BGH, Beschlüsse vom 29. August 1974 – 4 StR 171/74, BGHSt 25, 365, 366; vom 13. Januar 1970 – 4 StR 438/69, BGHSt 23, 213, 216; Quentin in Satzger/Schluckebier/Widmaier, StPO, 2. Aufl., § 121 GVG Rn. 16).
- 10 2. Das Oberlandesgericht Oldenburg kann nicht wie beabsichtigt entscheiden, ohne von den Entscheidungen der Oberlandesgerichte Karlsruhe – 1. Senat für Bußgeldsachen –, Stuttgart und Saarbrücken abzuweichen. Das Oberlandesgericht Celle hat seine entgegenstehende Rechtsauffassung mit Beschluss vom 30. April 2015 (VRS 128, 297) aufgegeben.
- 11 3. Die Vorlegungsfrage ist allerdings zu weit gefasst. Denn in der oberlandesgerichtlichen Rechtsprechung besteht – soweit ersichtlich – Einigkeit darüber, dass derjenige fahrlässig handelt, der in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Cannabis konsumiert hat und dennoch ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt, ohne sich bewusst zu machen, dass das Rauschmittel noch nicht unter den analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml abgebaut ist. In diesen Fällen wird der tatrichterliche Schluss von der festgestellten THC-Konzentration im Blut auf ein insoweit fahrlässiges Verhalten übereinstimmend für zulässig gehalten. Die für die Vorlegungssache entscheidungserhebliche Divergenz betrifft ausschließlich die Fälle, in denen das Führen des Kraftfahrzeugs nicht im zeitlichen Zusammenhang mit einem vorangegangenen Cannabiskonsum erfolgt. Darüber hinaus bedarf die Vorlegungsfrage einer Präzisierung, weil aus tatsächlichen Umständen unmittelbar nur auf Tatsachen nicht auf eine rechtliche Bewertung geschlossen werden kann.
- 12 Der Senat fasst die Vorlegungsfrage daher wie folgt:  
Ist der Tatrachter in Fällen, in denen die Fahrt mit dem Kraftfahrzeug nicht im zeitlichen Zusammenhang mit einem vorangegangenen Cannabiskonsum erfolgt, aus Rechtsgründen gehindert, beim Fehlen gegenläufiger Beweisanzeichen aus der Feststel-

lung einer den analytischen Grenzwert erreichenden THC-Konzentration im Blut auf ein objektiv und subjektiv sorgfaltswidriges Verhalten im Sinne des § 24a Abs. 2 und 3 StVG zu schließen?

IV. Der Senat beantwortet die Vorlegungsfrage wie 13 aus dem Tenor [= Leitsatz] ersichtlich.

Ein Kraftfahrer ist nach vorangegangenen bewussten Konsum von Cannabis verpflichtet, vor Antritt der Fahrt durch gehörige Selbstprüfung – soweit erforderlich – nach Einholung fachkundigen Rats und notfalls, sofern eine eindeutige Beurteilungsgrundlage nicht zu erlangen ist, durch Abstandnahme von der Fahrt sicherzustellen, dass er nicht unter der Wirkung einer den analytischen Grenzwert zumindest erreichenden THC-Konzentration im Blut ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt (1.). Der Tatrachter ist aus Rechtsgründen nicht gehindert, beim Fehlen gegenläufiger Beweisanzeichen allein aus der Feststellung einer entsprechenden THC-Konzentration im Blut auf ein objektiv und subjektiv sorgfaltswidriges Verhalten im Sinne des § 24a Abs. 2 und 3 StVG zu schließen (2.).

1. a) Nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG in Verbindung mit der Anlage zu dieser Vorschrift handelt unter anderem ordnungswidrig, wer unter der Wirkung von Cannabis im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, wobei gemäß § 24a Abs. 2 Satz 2 StVG eine solche Wirkung vorliegt, wenn im Blut des Fahrers eine mindestens den analytischen Grenzwert erreichende Konzentration des Wirkstoffs Tetrahydrocannabinol nachgewiesen wird. Der Fahrlässigkeitsvorwurf des § 24a Abs. 3 StVG bezieht sich auf die Wirkung des Cannabis im Zeitpunkt der Fahrt. Hierfür ist nicht erforderlich, dass der Betroffene spürbare Auswirkungen des konsumierten Cannabis wahrnehmen kann oder zu einer näheren physiologischen oder biochemischen Einordnung der Wirkungen von Cannabis in der Lage ist (vgl. König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl., § 24a StVG Rn. 25b m. w. N.). Es reicht vielmehr aus, dass der Betroffene bei der ihm möglichen Beachtung der gebotenen Sorgfalt zu der Erkenntnis gelangen kann, unter der Wirkung einer zumindest den analytischen Grenzwert erreichenden THC-Konzentration im Blut zu stehen.

b) Fahrlässiges Handeln im Sinne des § 10 OWiG setzt voraus, dass der Betroffene die Sorgfalt außer Acht lässt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Fähigkeiten verpflichtet und im Stande ist, und deshalb entweder die Verwirklichung des Tatbestands nicht erkennt oder die Möglichkeit einer Tatbestandsverwirklichung zwar realisiert, aber auf ihr Ausbleiben vertraut. Erforderlich ist ein objektiver Pflichtverstoß, der in subjektiver Hinsicht dem Betroffenen nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten zum Vorwurf gereicht (vgl. Rengier in KK-OWiG, 4. Aufl., § 10 Rn. 18, 40 m. w. N.).

aa) Mit Blick auf die vielfältigen Gefahren, die aus dem Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr für Rechtsgüter anderer Verkehrsteilnehmer erwachsen können, ergeben sich für einen Kraftfahrzeugführer strenge Sorgfaltspflichten, die auch das Verhalten vor Antritt der Fahrt betreffen (vgl. BGH, Urteile vom

17. November 1994 – 4 StR 441/94, BGHSt 40, 341, 343; vom 20. Oktober 1987 – VI ZR 280/86, VRS 74, 83, 84 ff. m. w. N.; BayObLGSt 1996, 5). Nach den Regelungen in § 2 Abs. 1 FeV und § 31 Abs. 1 StVZO hat der Führer eines Kraftfahrzeugs vor Antritt der Fahrt für seine körperliche und geistige Leistungsfähigkeit umfassend Sorge zu tragen. Er muss sich, bevor er ein Kraftfahrzeug führt, stets durch sorgfältige kritische Selbstbeobachtung vergewissern, ob er nach seinen körperlichen und geistigen Fähigkeiten überhaupt in der Lage ist, den Erfordernissen des Straßenverkehrs zu genügen (vgl. BGH, Urteil vom 20. Oktober 1987 – VI ZR 280/86, a. a. O. m. w. N.). Bei der Einnahme von Medikamenten ist er nach den in der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen verpflichtet, sich über mögliche Auswirkungen des Medikaments auf seine Fahrtüchtigkeit zu informieren (vgl. OLG Köln, VRS 32, 349, 350 f.; OLG Braunschweig, DAR 1964, 170 f.; König in LK-StGB, 12. Aufl., § 316 Rn. 208, 219, 223 m. w. N.).

- 18 bb) Vergleichbare Sorgfaltsanforderungen gelten im Rahmen der Vorschrift des § 24a Abs. 2 und 3 StVG, die vom Gesetzgeber als abstrakter Gefährdungstatbestand ausgestaltet worden ist (vgl. Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, BT-Drucks. 13/3764, S. 6) und den Schutz wichtiger Rechtsgüter wie Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer bezweckt (vgl. BVerfG, DAR 2005, 70, 72). Ein Kraftfahrer, der weiß, dass er Cannabis konsumiert hat und dem die näheren Umstände seines Konsums bekannt sind, hat Anlass, sich vor Fahrtantritt mit der Möglichkeit einer fortdauernden Cannabiswirkung auseinanderzusetzen. Er ist daher verpflichtet, durch gehörige Selbstprüfung und gegebenenfalls durch Einholung fachkundigen Rats sicherzustellen, dass er nicht unter der Wirkung einer den analytischen Grenzwert mindestens erreichenden THC-Konzentration im Blut ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt. Kann er etwa wegen der von den individuellen Konsumgewohnheiten abhängenden Unwägbarkeiten beim Abbau von THC (vgl. KG, VRS 127, 244, 251 m. w. N.) diesbezüglich keine Gewissheit erlangen, ist er gehalten, von der Fahrt Abstand zu nehmen (vgl. König, NSiZ 2009, 425, 427).

- 19 cc) Diesen an einen vorangegangenen bewussten Cannabiskonsum anknüpfenden Sorgfaltsanforderungen kann ein Kraftfahrzeugführer nach seinen persönlichen Fähigkeiten und Kenntnissen in aller Regel ohne Weiteres nachkommen, so dass bei einer Pflichtverletzung – von besonderen Ausnahmekonstellationen abgesehen – auch ein subjektiv vorwerfbares Verhalten gegeben ist.

- 20 2. Die Entscheidung, ob dem Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung von Cannabis ein im dargelegten Sinne objektiv und subjektiv sorgfaltswidriges Verhalten zugrunde liegt, hat der Tatrichter gemäß § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 261 StPO nach dem aus dem Inbegriff der Hauptverhandlung gewonnenen Beweisergebnis in freier richterlicher Beweiswürdigung zu treffen. Die richterliche Überzeugung bedarf einer tragfähigen, verstandesmäßig einsehbaren Tatsachengrundlage, die aus rationalen Gründen den Schluss erlaubt, dass das festgestellte Geschehen mit der

Wirklichkeit übereinstimmt (vgl. BGH, Urteil vom 27. Januar 2011 – 4 StR 487/10 Rn. 9 m. w. N., insoweit in NSiZ-RR 2011, 275 nicht abgedruckt; Beschluss vom 24. Juni 1982 – 4 StR 183/82, NSiZ 1982, 478; vgl. auch BVerfG, NJW 2008, 3346, 3347 f.; Sander in Löwe/Rosenberg, StPO, 26. Aufl., § 261 Rn. 42). Die auf einer solchen Tatsachengrundlage gezogenen Schlussfolgerungen des Tatrichters brauchen nicht zwingend zu sein, es genügt, dass sie möglich sind. An Beweisregeln ist der Tatrichter nicht gebunden (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Beschluss vom 7. Juni 1979 – 4 StR 441/78, BGHSt 29, 18, 20; Urteil vom 9. April 2015 – 4 StR 401/14, NSiZ 2015, 464, 465). Sachverhaltsvarianten, für die das aus dem Inbegriff der Hauptverhandlung geschöpfte Beweisergebnis keine zureichenden tatsächlichen Anhaltspunkte erbracht hat, sind für die tatrichterliche Entscheidung ohne Belang (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteile vom 9. April 2015 – 4 StR 401/14, aaO; vom 12. Februar 2015 – 4 StR 420/14, NSiZ-RR 2015, 148 m. w. N.).

Nach diesen allgemein für die richterliche Überzeugungsbildung nach § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 261 StPO geltenden Grundsätzen ist es dem Tatrichter aus Rechtsgründen nicht verwehrt, beim Fehlen gegenläufiger Beweisanzeichen allein aus der Feststellung einer den analytischen Grenzwert mindestens erreichenden THC-Konzentration im Blut des Betroffenen auf ein im Sinne des § 24a Abs. 2 und 3 StVG objektiv und subjektiv sorgfaltswidriges Verhalten zu schließen. Ohne hierfür sprechende konkrete tatsächliche Anhaltspunkte besteht für den Tatrichter keine Veranlassung, etwa eine nur unbewusste Cannabisaufnahme zu unterstellen oder davon auszugehen, dass der Betroffene seinen Selbstprüfungs- und Erkundigungspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist.

### 29. Dem Großen Senat für Strafsachen wird gemäß § 132 Abs. 2 und 4 GVG folgende Rechtsfrage zur Entscheidung vorgelegt:

**Kann der Tatrichter im Rahmen der nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB gebotenen Gesamtwürdigung aller schuldrelevanten Umstände die Ermessensentscheidung, von einer Strafraumverschiebung abzusehen, rechtsfehlerfrei allein darauf stützen, dass die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit des Angeklagten auf von diesem verschuldeter Trunkenheit beruht, auch wenn eine durch die Trunkenheit bedingte, vorhersehbare signifikante Erhöhung des Risikos der Begehung von Straftaten auf Grund der persönlichen oder der situativen Verhältnisse des Einzelfalls nicht festgestellt ist?**

Bundesgerichtshof (3. Senat),  
Vorlagebeschluss vom 20. Dezember 2016 – 3 StR 63/15 –

Aus den Gründen:

I. Das Landgericht Osnabrück hat den Angeklagten 1 wegen Totschlags zu einer Freiheitsstrafe von neun Jahren verurteilt.



- 2 Nach den rechtsfehlerfrei getroffenen Feststellungen hatte der Angeklagte seinen Mitbewohner nach gemeinsamem Alkoholkonsum durch massive Gewalteinwirkung auf den Brust- und Bauchbereich sowie durch unter anderem mit einem stumpfen Gegenstand ausgeführte Schläge gegen den Kopf getötet. Den Anlass für die vom Angeklagten mit bedingtem Tötungsvorsatz vorgenommenen Verletzungshandlungen hat das Schwurgericht ebenso wenig feststellen können wie den genauen Grad seiner Alkoholisierung. Es ist sachverständig beraten ebenso rechtsfehlerfrei davon ausgegangen, dass der Angeklagte bei erhalten gebliebener Unrechtseinsicht nicht ausschließbar auf Grund einer mittelgradigen Berausung in seiner Steuerungsfähigkeit erheblich vermindert war.
- 3 Das Landgericht hat die Strafe dem Strafrahmen des § 212 Abs. 1 StGB entnommen. Für einen benannten minder schweren Fall des Totschlags (§ 213 Alternative 1 StGB) hat es keinen Anhaltspunkt gefunden. Einen sonstigen minder schweren Fall (§ 213 Alternative 2 StGB) hat es sowohl unter Berücksichtigung allein der allgemeinen Strafzumessungsgesichtspunkte als auch unter Hinzuziehung des wegen der Alkoholisierung des Angeklagten zum Tatzeitpunkt angenommenen vertypen Milderungsgrundes des § 21 StGB abgelehnt und auch von einer Strafrahmenmilderung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB abgesehen. Das Schwurgericht ist davon ausgegangen, dass im Fall einer alkoholbedingten erheblichen Verminderung der Schuldfähigkeit von einer Strafrahmenverschiebung nach § 213 Alternative 2 bzw. §§ 21, 49 Abs. 1 StGB abgesehen werden könne, wenn sie auf verschuldeter Trunkenheit beruht. Es hat eine Alkoholkrankheit oder -überempfindlichkeit des Angeklagten, die ein Verschulden hinsichtlich der Trunkenheit ausgeschlossen hätte, rechtsfehlerfrei verneint und wegen vorwerfbarer übermäßigen Alkoholkonsums eine Milderung des Strafrahmens abgelehnt [...].
- 4 Im Rahmen der konkreten Strafzumessung, die auf die Erwägungen zur Frage des Vorliegens eines unbenannten minder schweren Falles gemäß § 213 Alternative 2 StGB Bezug nimmt, hat das Schwurgericht sodann zugunsten des Angeklagten dessen durch die Alkoholisierung als konstellativem Faktor beeinflusste affektive Aufladung in der Tatsituation mildernd berücksichtigt [...].
- 5 Der Senat versteht die Ausführungen in dem angefochtenen Urteil nicht dahin, das Landgericht sei davon ausgegangen, das selbstverantwortliche Sich-Berauschen des Täters vor der Tat führe von Rechts wegen regelmäßig zur Versagung der Strafrahmenmilderung. Vielmehr hat das Landgericht die Strafrahmenverschiebung in Ausübung tatrichterlichen Ermessens abgelehnt. Dafür spricht zum einen der Umstand, dass die Ausführungen auf den Beschluss des Senats vom 2. August 2012 (3 StR 216/12, NStZ 2012, 687, 688) verweisen, dem sich erstgenannter Rechtssatz nicht entnehmen lässt. Sie nehmen gerade nicht auf das Senatsurteil vom 27. März 2003 (3 StR 435/02, BGHR StGB § 21 Strafrahmenverschiebung 31) Bezug, in dem er die Ansicht vertreten hat, dass eine Strafrah-

menverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB in der Regel ausscheide, wenn die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit des Täters auf verschuldeter Trunkenheit beruhe. Zum anderen hat das Landgericht ausdrücklich seinen rechtlichen Ansatz dergestalt umschrieben, dass bei verschuldeter Trunkenheit die Versagung der Strafrahmenverschiebung – nur – „in Betracht kommt“ [...].

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt der Senat, die 6 auf die Rüge der Verletzung materiellen Rechts gestützte Revision des Angeklagten zu verwerfen, sieht sich darin jedoch durch die Rechtsprechung des 1., 2. und 5. Strafsenats gehindert.

II. 1. In Rechtsprechung und Literatur besteht für 7 die Fälle der auf verschuldeter Trunkenheit beruhenden erheblich verminderten Schuldfähigkeit des Täters bei Tatbegehung keine Einigkeit über die Voraussetzungen, unter denen der Tatrichter die fakultative Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB ablehnen darf oder gar muss.

[...]

2. Der Senat, der nach seiner Entscheidung vom 27. 25 März 2003 nur mit Fallgestaltungen befasst war, in denen die zur erheblich verminderten Schuldfähigkeit führende Trunkenheit vom Angeklagten jeweils nicht oder nur eingeschränkt verschuldet war (vgl. Urteil vom 12. Juni 2008 - 3 StR 84/08, NStZ 2009, 258 f.; Beschlüsse vom 16. Januar 2008 - 3 StR 479/07, NStZ 2008, 330; vom 2. August 2012 - 3 StR 216/12, NStZ 2012, 687, 688), vertritt unter Aufgabe seiner früheren Rechtsprechung (vgl. Beschlüsse vom 1. August 1975 - 3 StR 212/75, BeckRS 1975, 00206; vom 28. Oktober 1985 - 3 StR 189/85, NStZ 1986, 114, 115) die Auffassung, dass der Tatrichter sein Ermessen bei der Entscheidung über die Strafrahmenverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB grundsätzlich nicht rechtsfehlerhaft ausübt, wenn er im Rahmen einer Gesamtwürdigung der schuldrelevanten Umstände die Versagung der Strafmilderung allein auf den Umstand stützt, dass die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit des Täters auf von diesem verschuldeter Trunkenheit beruht, auch wenn eine hierdurch bedingte, vorhersehbare signifikante Erhöhung des Risikos der Begehung von Straftaten auf Grund der persönlichen oder der situativen Verhältnisse des Einzelfalls nicht festgestellt ist.

a) Da dem die [...] Rechtsprechung der anderen 26 Strafsenate entgegenstand, hat der Senat mit Beschluss vom 15. Oktober 2015 (NStZ 2016, 203) bei diesen gemäß § 132 Abs. 3 Satz 1 GVG angefragt, ob an entgegenstehender Rechtsprechung festgehalten wird.

Der 4. Strafsenat (Beschluss vom 28. April 2016 - 4 27 ARs 16/15, NStZ-RR 2016, 305) hat der hier vertretenen Rechtsauffassung unter Aufgabe entgegenstehender Rechtsprechung zugestimmt. Er hat dabei die Anfrage des Senats anders gefasst, ohne dass erkennbar wäre, dass sie dadurch eine abweichende Bedeutung erhalten hätte. Der 5. Strafsenat (Beschluss vom 1. März 2016 - 5 ARs 50/15, juris) hat an seiner bisherigen Rechtsprechung festgehalten, wonach im Fall selbst zu verantwortender Trunkenheit die Versagung der Strafrahmenmilderung in der Regel voraussetzt,

dass sich auf Grund der persönlichen und situativen Verhältnisse des Einzelfalls infolge der Alkoholisierung das Risiko der Begehung von Straftaten vorhersehbar signifikant erhöht hat. Zur Begründung hat er sich auf seine Ausführungen im Urteil vom 17. August 2004 (5 StR 93/04, BGHSt 49, 239) bezogen. Der 1. Strafsenat (Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 ARs 21/15, juris) ist der Anfrage ebenfalls entgegengetreten und hat sich dabei – soweit ersichtlich – erstmals die vom 5. Strafsenat aufgestellten Kriterien zur vorhersehbar signifikanten Risikohöherung zu eigen gemacht. Eine Antwort des 2. Strafsenats auf die Anfrage ist beim Senat bislang nicht eingegangen.

**28** b) Darüber, ob dem Gesetz ein Bewertungsmaßstab dergestalt entnommen werden kann, dass eine Strafrahmenschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB in der Regel nicht in Betracht kommt, wenn die erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit auf verschuldeter Trunkenheit beruht, ist hier dagegen nicht zu entscheiden.

**29** III. 1. Über die fakultative Strafrahmenschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB entscheidet der Tatrichter nach seinem pflichtgemäßen Ermessen auf Grund einer Gesamtwürdigung der schuldrelevanten Umstände (vgl. BGH, Urteil vom 15. Februar 2006 – 2 StR 419/05, BGHR StGB § 21 Strafrahmenschiebung 40 m. w. N.). Es ist seine Aufgabe, auf der Grundlage des umfassenden Eindrucks, den er in der Hauptverhandlung von der Tat und der Persönlichkeit des Täters gewonnen hat, die wesentlichen entlastenden und belastenden Umstände festzustellen, einer wertenden Betrachtung zu unterziehen und gegeneinander abzuwägen (vgl. BGH, Beschluss vom 28. April 2016 – 4 ARs 16/15, NStZ-RR 2016, 305 mwN). Welchen Umständen der Tatrichter bestimmendes Gewicht beimisst, ist im Wesentlichen seiner Beurteilung überlassen (vgl. BGH, Urteile vom 2. August 2012 – 3 StR 132/12, NStZ-RR 2012, 336 f.; vom 24. August 2016 – 2 StR 504/15, juris Rn. 23).

**30** Dem Tatrichter steht dabei ein weiter Ermessensspielraum zu (vgl. BGH, Urteile vom 19. Oktober 2004 – 1 StR 254/04, BGHR StGB § 21 Strafrahmenschiebung 37; vom 15. Februar 2006 – 2 StR 419/05, a. a. O.; vom 24. August 2016 – 2 StR 504/15, a. a. O.). Im Rahmen der Ermessensausübung ist indes Bedacht darauf zu nehmen, dass auf Grund der erheblichen Verminderung der Schuldfähigkeit der Schuldgehalt der Tat in aller Regel verringert ist (BGH, Urteile vom 10. November 1954 – 5 StR 476/54, BGHSt 7, 28, 30; vom 24. August 2016 – 2 StR 504/15, a. a. O. Rn. 24; Beschluss vom 7. September 2015 – 2 StR 350/15, juris Rn. 4). Nach Ansicht des Senats stellt demgegenüber das selbstverantwortliche Sich-Betrinken des Täters vor der Tat für sich allein einen schulderhöhernden Umstand dar, der im Rahmen der Ermessensausübung nach § 21 StGB regelmäßig Berücksichtigung zu finden hat, ohne dass dies von einzelfallbezogenen Feststellungen dazu abhängig ist, ob sich auf Grund der jeweiligen persönlichen oder situativen Verhältnisse das Risiko der Begehung von Straftaten infolge der Alkoholisierung (für den Täter)

vorhersehbar signifikant erhöht hatte (so aber BGH, Urteil vom 17. August 2004 – 5 StR 93/04, BGHSt 49, 239; Beschlüsse vom 1. März 2016 – 5 ARs 50/15, juris; vom 10. Mai 2016 – 1 ARs 21/15, juris).

Die sich daran anschließende Frage, ob der Umstand der verschuldeten Trunkenheit geeignet ist, im konkreten Fall die hierdurch verringerte Tatschuld so weit aufzuwiegen, dass das Absehen von der Strafrahmenschiebung nach § 49 Abs. 1 StGB gerechtfertigt ist, betrifft indes Wertungen, die vom Revisionsgericht allein auf Rechtsfehler überprüft werden können. Hat der Tatrichter die dafür wesentlichen tatsächlichen Grundlagen hinreichend ermittelt und berücksichtigt (vgl. BGH, Urteil vom 17. August 2004 – 5 StR 93/04, a. a. O., S. 241), so kann das Revisionsgericht nur beanstanden, dass er gesetzlich vorgegebene Bewertungsmaßstäbe missachtet oder eine gerechtem Schuldgleich nicht mehr entsprechende Strafe verhängt hat.

a) Dass bereits allein das selbstverantwortliche Sich-Betrinken des Täters vor der Tat einen schulderhöhernden Umstand darstellt, schließt der Senat aus Folgendem:

Eine alkoholische Berauschung erhöht generell das Risiko strafbaren Verhaltens, insbesondere im Bereich der Gewalt- und Sexualdelikte. Dieser Erfahrungssatz ist allgemeinkundig (vgl. BGH, Urteil vom 17. August 2004 – 5 StR 93/04, a. a. O., S. 242; Beschluss vom 6. November 1996 – 5 ARs 59/96, NStZ-RR 1997, 163, 165). Durch den Alkoholmissbrauch versetzt sich der Sich-Betrinkende in einen Zustand, der durch Enthemmung (vgl. BGH, Urteile vom 15. Februar 2006 – 2 StR 419/05, a. a. O.; vom 24. August 2016 – 2 StR 504/15, a. a. O., Rn. 24 <Senkung der Hemmschwelle gegenüber sozial auffälligerem und aggressiverem Verhalten>), Verminderung von Einsichts- und Urteilsvermögen sowie Verschlechterung von Körperbeherrschung und Reaktionsfähigkeit gekennzeichnet ist. Mit der Herabsetzung der geistigen und körperlichen Kräfte geht ein trügerisches Gefühl erhaltener oder gar gesteigerter Leistungsfähigkeit einher. Dieser Zustand bedingt eine erhöhte Gefährlichkeit des Berauschten, der sich gegenüber seiner Umwelt häufig in unerwarteter, ihm sonst wesensfremder sozialschädlicher – auch strafbarer – Weise verhält (vgl. BGH, Urteile vom 2. Mai 1961 – 1 StR 139/61, BGHSt 16, 124, 125; vom 22. August 1996 – 4 StR 217/96, BGHSt 42, 235, 242; vom 27. März 2003 – 3 StR 435/02, BGHR StGB § 21 Strafrahmenschiebung 31).

Zwar trifft es zu, dass es trotz verbreiteten hohen Alkoholkonsums „nur in einem Bruchteil der Fälle erheblicher Alkoholisierung zu einer rechtswidrigen Tat“ kommt (BGH, Urteil vom 17. August 2004 – 5 StR 93/04, a. a. O., S. 242). Eine zuverlässige Prognose darüber, wie sich ein Mensch im Alkoholrausch verhalten wird, lässt sich jedoch nicht stellen; die Wirkungen starken Alkoholgenusses lassen sich niemals sicher vorausberechnen (vgl. BGH, Urteile vom 12. April 1951 – 4 StR 78/50, BGHSt 1, 124, 126; vom 27. März 2003 – 3 StR 435/02, a. a. O.). Ob der Rausch zu deliktischem Verhalten führt, hängt nicht allein von der Person des Täters, namentlich dessen Neigungen,

sondern weit überwiegend von gleichsam zufälligen äußeren Bedingungen ab (vgl. BGH, Urteil vom 29. Oktober 1957 – 5 StR 483/57, JR 1958, 28; Lackner, JuS 1968, 215, 218 f.). Etwaige vom Täter getroffene Vorkehrungen erweisen sich dabei häufig als ungenügend; so kann sich auch derjenige, der sich in Nachtkleidung allein vor seinem Fernsehgerät „volllaufen“ lässt, um anschließend seinen Rausch auszuschlafen, mit für ihn überraschenden Ereignissen (etwa dem Erscheinen des getrennt lebenden Ehegatten oder der Beschädigung seines vor dem Haus geparkten Pkw) konfrontiert sehen, die ihm – in diesem Zustand – Anlass zu strafbaren Handlungen geben (vgl. Schnarr in Hettinger <Hrsg.>, Reform des Sanktionenrechts, 2001, S. 1, 84 f.).

**35** Das so beschriebene, dem Alkoholrausch selbst innewohnende Risiko zählt zum Allgemeinwissen. Es ist selbst Menschen von geringer Lebenserfahrung in aller Regel bekannt (vgl. BGH, Urteil vom 7. Mai 1957 – 5 StR 127/57, BGHSt 10, 247, 251). Jedermann weiß oder kann zumindest wissen, dass er mit seiner Trunkenheit „das Tor für unbestimmtes rechtliches Versagen (vor allem) gegenüber unerwartet auftretenden Anforderungen öffnet“ (Lackner a. a. O., S. 220; ebenso Schnarr a. a. O., S. 83).

**36** Der Alkoholrausch stellt somit erkennbar eine abstrakte Gefahr für strafrechtlich geschützte Rechtsgüter dar, die sich, falls der Berauschte eine rechtswidrige Tat begeht, in der konkreten Rechtsgutsgefährdung oder Rechtsverletzung realisiert (vgl. BGH, Urteil vom 27. März 2003 – 3 StR 435/02, a. a. O.). Insoweit hat das selbstverantwortliche Sich-Betrinken Einfluss auf die Tatsache. Die Ansicht, dass die Schuldrelevanz davon abhängig sei, inwieweit der Täter infolge persönlicher Vorerfahrungen oder situativer Umstände einen – zusätzlichen – Anhalt für die Gefahr eigenen deliktischen Verhaltens hat, vermag der Senat infolgedessen nicht zu teilen.

**37** b) Dass es sich bei dem selbstverantwortlichen Sich-Betrinken um ein tatschuldrelevantes Merkmal handelt, entspricht den den Regelungen der §§ 323a StGB, 122 OWiG und des § 7 WStG zugrundeliegenden Wertungen. Die Vorschriften lassen Rückschlüsse auf die vom Gesetzgeber vorgenommene Beurteilung zu, dass es sich bei dem schuldhaft herbeigeführten Rausch nicht um eine sozialadäquate, wertneutrale Erscheinung handelt, sondern dass ihm als offenkundigem Gefahrenherd ein Unwert anhaftet, der geeignet ist, das Ob und das Wie strafrechtlicher Sanktionen zu bestimmen:

**38** aa) Im Hinblick auf die allgemeine Gefährlichkeit und Unberechenbarkeit des Berauschten hat der Gesetzgeber das Sich-in-einen-Rausch-Versetzen in § 323a StGB und § 122 OWiG als ein selbständiges, rechtlich fassbares und sanktionswürdiges Unrecht tatbestandlich normiert. Er hat lediglich die Ahndung des schuldhaften Sich-Berauschtens durch die Einfügung einer objektiven Bedingung der Strafbarkeit bzw. der Bußgeldbewehrung dahin eingeschränkt, dass ein „folgenloser“ Rausch keine Sanktion nach sich ziehen soll, während derjenige, der in diesem Zustand eine rechts-

widrige Straftat oder Ordnungswidrigkeit begeht, für die er nicht bestraft oder mit Geldbuße belegt werden kann, weil er infolge des Rausches schuldunfähig war bzw. nicht vorwerfbar gehandelt hat oder dies zumindest nicht auszuschließen ist, wegen der Berauschung mit Strafe oder Geldbuße sanktioniert wird (vgl. BGH, Urteile vom 12. April 1951 – 4 StR 78/50, BGHSt 1, 124, 125; vom 2. Mai 1961 – 1 StR 139/61, BGHSt 16, 124, 125 f.; vom 1. Juni 1962 – 4 StR 88/62, BGHSt 17, 333, 334; vom 26. Oktober 1965 – 1 StR 394/65, BGHSt 20, 284, 285; vom 22. August 1996 – 4 StR 217/96, BGHSt 42, 235, 242 f.; Beschlüsse vom 18. August 1983 – 4 StR 142/83, BGHSt 32, 48, 55 f.; vom 17. Oktober 1991 – 4 StR 465/91, BGHR StGB § 323a Abs. 2 Strafzumessung 5; KK-OWiG/Rengier, 4. Aufl., § 122 Rn. 8 m. w. N.).

Vor diesem Hintergrund erklärt sich zwanglos, **39** warum das Sich-Berauschen in dem einen Fall als Straftat, in dem anderen lediglich als Ordnungswidrigkeit eingestuft wird (aA Fischer, StGB, 64. Aufl., § 323a Rn. 17; MüKoStGB/Geisler, 2. Aufl., § 323a Rn. 4 m. w. N.). Dies beruht darauf, dass der Gesetzgeber es im Grundsatz als strafwürdiges Unrecht bewertet, die Strafbarkeit indes je danach ausgeschlossen oder zur Ordnungswidrigkeit herabgestuft hat, ob bzw. in welchem Umfang sich die für die Rechtsgüter Dritter oder die Allgemeinheit gesteigerte Gefahr, die von einem Berauschten ausgeht, tatsächlich in einer konkreten rechtswidrigen Straftat oder Ordnungswidrigkeit niedergeschlagen hat.

Ebenso wenig lässt sich der Annahme, schon allein **40** der schuldhafte Vollrausch begründe das Tatunrecht, entgegenhalten, damit wäre ein Umstand unrechtsbegründend, der nach dem Gesetzeswortlaut nur nicht ausschließbar sein müsse (so ebenfalls Fischer a. a. O.). Dies verkennt, dass der Rausch feststehen muss (vgl. BGH, Beschlüsse vom 18. August 1983 – 4 StR 142/82, a. a. O., S. 53; vom 9. Juli 2002 – 3 StR 207/02, BGHR StGB § 323a Abs. 1 Rausch 4; vom 10. November 2010 – 4 StR 386/10, NSZ-RR 2011, 80 m. w. N.); als objektive Bedingung der Strafbarkeit nicht ausschließbar darf lediglich sein, dass der Täter infolge des Rausches bei Begehung der Rauschtat schuldunfähig war bzw. nicht vorwerfbar gehandelt hat. Demgemäß teilt der Senat ebenso wenig die Ansicht, dass ein Rausch nur dann als rechtswidrig angesehen werden könne, wenn er (zumindest nicht ausschließbar) zur Aufhebung der Steuerungsfähigkeit führt (so aber BGH, Urteil vom 17. August 2004 – 5 StR 93/04, BGHSt 49, 239, 252).

Weder für die Straftat nach § 323a StGB noch für **41** die Ordnungswidrigkeit nach § 122 OWiG ist folglich vorausgesetzt, dass sich der Täter im Zeitpunkt des Sich-Berauschtens bewusst war oder hätte bewusst sein können, dass er im Rausch zur Begehung von Straftaten oder ordnungswidrigem Verhalten neige (vgl. BGH, Urteile vom 12. April 1951 – 4 StR 78/50, BGHSt 1, 124, 125; vom 23. November 1951 – 2 StR 491/51, BGHSt 2, 14, 18; vom 2. Mai 1961 – 1 StR 139/61, BGHSt 16, 124, 127; Beschlüsse vom 15. Oktober 1956 – GSSt 2/56, BGHSt 9, 390, 394;

vom 17. Oktober 1991 – 4 StR 465/91, BGHR StGB § 323a Abs. 2 Strafzumessung 5; Bohnert/Krenberger/Krumm, OWiG, 4. Aufl., § 122 Rn. 2, 14; Göhler/Gürtler, OWiG, 16. Aufl., § 122 Rn. 7a; KK-OWiG/Rengier a. a. O., Rn. 25; Lackner/Kühl, StGB, 28. Aufl., § 323a Rn. 14 m. w. N.; s. aber auch zu vielen abweichenden Stimmen in der Literatur MüKoStGB/Geisler, 2. Aufl., § 323a Rn. 57 ff. m. w. N.).

- 42 Soweit der 5. Strafsenat in seiner Entscheidung vom 17. August 2004 (5 StR 93/04) ein Urteil des Bundesgerichtshofs vom 7. Mai 1957 (5 StR 127/57, BGHSt 10, 247) angeführt hat, um darzulegen, dass das Verständnis des § 323a StGB in der höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht immer einheitlich gewesen ist (BGHSt 49, 239, 251), weist er zwar im Ausgangspunkt zutreffend darauf hin, dass dort unter Berufung auf das Schulprinzip gefordert wurde, dass für den Täter eines Vollrauschs zum Zeitpunkt des Sich-Berausehens mindestens vorhersehbar sein müsse, dass er im Rausch „irgendwelche Ausschreitungen strafbarer Art begehen“ könne (a. a. O., S. 249 f.). Doch wurde ein dieserart abweichendes Verständnis nur in vereinzelt Entscheidungen des 5. Strafsenats aus den 1950er Jahren geäußert (ebenso Urteile vom 22. Juni 1954, VRS 7 <1954>, 309, 310 f.; vom 29. Oktober 1957 – 5 StR 483/57, JR 1958, 28). Darüber hinaus stellte er dabei klar, in Anbetracht des Allgemeinwissens um die Wirkungen von Alkohol verstehe sich „eine solche Voraussicht oder Voraussehbarkeit in aller Regel derart von selbst, daß im Allgemeinen davon abgesehen werden kann, vom Tatrichter besondere Urteilsfeststellungen hierüber zu verlangen“. Nur in Ausnahmefällen, wenn die strafbaren Handlungen von einem Täter ohne Lebenserfahrung gleich in seinem ersten Rausch oder von einem „Trinker“ trotz „nach menschlicher Voraussicht“ ausreichender besonderer Vorkehrungen („Zurüstungen“) begangen worden sind, seien derartige Feststellungen erforderlich (Urteil vom 7. Mai 1957 – 5 StR 127/57, a. a. O., S. 251; ähnlich Urteil vom 22. Juni 1954, a. a. O., S. 311 <in der Regel jedenfalls fahrlässig>). Der bloße Umstand, dass die Rauschstat dem Täter persönlichkeitsfremd war, begründe demgegenüber keinen solchen Ausnahmefall (vgl. Urteil vom 29. Oktober 1957 – 5 StR 483/57, a. a. O.). Festzuhalten bleibt daher, dass ein solches abweichendes Verständnis in aller Regel gerade nicht zu anderen Ergebnissen führt.

- 43 bb) Mit § 7 WStG hat der Gesetzgeber, ebenfalls im Hinblick auf die abstrakte Gefährlichkeit des Rausches, eine wehrrechtsspezifische Regelung geschaffen, die eine Strafrahmenermilderung für den Fall dessen schuldhafter Herbeiführung untersagt, wenn die Tat eine militärische Straftat ist, gegen das Kriegsvölkerrecht verstößt oder in Ausübung des Dienstes begangen wird. Die Kenntnis oder fahrlässige Unkenntnis des Täters davon, dass er im Rausch zu Straftaten neigt, setzt die Vorschrift dabei nicht voraus (vgl. Lिंगens/Korte, WStG, 5. Aufl., § 7 Rn. 5; MüKoStGB/Dau, 2. Aufl., § 7 WStG Rn. 5). Nach den Gesetzesmaterialien wollte der Gesetzgeber mit dieser obligatorischen Strafzumessungsregel den besonders schweren

Gefahren für die militärische Disziplin begegnen, die ihr „erfahrungsgemäß“ durch den Alkoholmissbrauch drohen (BT-Drucks. 2/3040, S. 18; hierzu auch Lिंगens/Korte a. a. O., Rn. 1a).

Gleichwohl kann der Vorschrift des § 7 WStG die gesetzliche Wertung entnommen werden, dass allein das selbstverantwortliche Sich-Berauschen schulderhöhend wirkt, anderenfalls es keinen tauglichen Anknüpfungspunkt für den Ausschluss der Strafrahmenermilderung böte. Auch das Wehrstrafrecht ist Schuldstrafrecht. Wenn für die Fälle alkoholbedingter erheblich verminderter Schuldfähigkeit dort das vorwerfbare Sich-Betrinken den zwingenden Ausschluss der Strafrahmerverschiebung zu legitimieren imstande ist, so muss es im allgemeinen Strafrecht bei der gebotenen tatrichterlichen Ermessensausübung zumindest Berücksichtigung finden können (zum Verhältnis von § 7 WStG und § 21 StGB s. auch Foth, DRiZ 1990, 417, 419; ferner MüKoStGB/Streng, 3. Aufl., § 21 Rn. 48 <§ 7 WStG als ausfüllende Regelung ohne weiteres in den Rahmen der Ermessensvorschrift des § 21 StGB zu integrieren>); denn die das obligatorische Strafmilderungsverbot rechtfertigenden Eigenheiten des Wehrstrafrechts betreffen nicht die innere Beziehung des Sich-Betrinkenden zur später im trunkenen Zustand begangenen Tat (eine <partielle> Unvereinbarkeit des § 7 WStG mit dem Schulprinzip bejahen deshalb – aus ihrer Sicht konsequent – Frister, JZ 2003, 1019, 1020; Neumann, StV 2003, 527, 530).

c) Dafür, dass der Tatrichter die Ermessensscheidung, die Strafrahmerverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB abzulehnen, allein auf die verschuldete Trunkenheit stützen kann, ohne dass es auf Feststellungen zu den persönlichen und situativen Verhältnissen des Einzelfalls ankommt, sprechen weitere Gründe:

aa) Für den Fall, dass die vom Täter im vorwerfbar alkoholisierten Zustand verletzte Strafnorm einen Strafrahmen vorsieht, der denjenigen des Vollrauschs (§ 323a Abs. 1 StGB) nicht übersteigt, kann ein Wertungswiderspruch deswegen gegeben sein, weil für den Schuldfähigen ein höherer als der für den erheblich vermindert Schuldfähigen gemilderte Strafrahmen vorgesehen ist (vgl. BGH, Urteil vom 27. März 2003 – 3 StR 435/02, BGHR StGB § 21 Strafrahmerverschiebung 31; Beschluss vom 17. Oktober 1991 – 4 StR 465/91, BGHR StGB § 323a Abs. 2 Strafzumessung 5; Foth in Festschrift Salger, 1995, S. 31, 37 f.). Wenn indes – mit der hier vertretenen Auffassung – ein tatrichterlicher Ermessensspielraum eröffnet ist, kann dieser Umstand bei der Ermessensausübung ohne Weiteres berücksichtigt werden (vgl. BGH, Beschluss vom 6. November 1996 – 5 ARs 59/96, NStZ-RR 1997, 163, 165 f. <regelmäßig ermessensfehlerhaft>).

Soweit der 5. Strafsenat in seiner Entscheidung vom 17. August 2004 (5 StR 93/04) ausgeführt hat, im Fall der Versagung der Strafrahmenermilderung bestünde bei schwerwiegenden Verbrechen ein weitaus gewichtiger Wertungswiderspruch „augenfällig“ darin, dass hier die Strafobergrenzen für den Schuldfähigen (Freiheitsstrafe von fünf Jahren) und für den erheblich vermindert Schuldfähigen bei abgelehnter Strafrah-



menverschiebung (Freiheitsstrafe von 15 Jahren oder lebenslange Freiheitsstrafe) weit auseinanderklaffen (BGHSt 49, 239, 253; ebenso Fischer, StGB, 64. Aufl., § 21 Rn. 25a), nimmt er schon im Ansatz nicht hinreichend Bedacht auf den Regelungsgehalt des § 21 StGB:

- 48** Die Vorschrift enthält eine bloße Strafzumessungsregel; die erheblich verminderte Schuldfähigkeit bildet hingegen keine selbständige dritte Kategorie im Sinne einer Zwischenform von Schuldfähigkeit und Schuldunfähigkeit („Halbzurechnungsfähigkeit“). Auch der vermindert Schuldfähige ist schuldfähig im vollen Sinne des Wortes; denn er hätte das Unrecht seiner Tat erkennen und sich dadurch entsprechend motivieren lassen können (vgl. S/S-Perron/Weißer, StGB, 29. Aufl., § 21 Rn. 1).
- 49** Je schwerer indes eine potenzielle Rechtsgutsverletzung wiegt, desto höhere Anforderungen an deren Vermeidung darf die Rechtsordnung stellen. Diese normative Erwägung gilt zum einen für das vorwerfbar gefahrgebürgende Vorverhalten durch den übermäßigen Alkoholkonsum (vgl. BGH, Urteil vom 27. März 2003 – 3 StR 435/02, BGHR StGB § 21 Strafrahmenschiebung 31; Foth, NSTz 2003, 597, 598) und zum anderen für die Willensanstrengung, die für den dadurch – ausschließlich – in seiner Steuerungsfähigkeit eingeschränkten Täter rechtlich geboten ist (vgl. BGH, Urteile vom 16. Januar 1962 – 5 StR 588/61, Umdr. S. 3 f. <unveröffentl.>; vom 29. April 1997 – 1 StR 511/95, BGHSt 43, 66, 77 <insoweit sowohl zum normativen Merkmal der Erheblichkeit in § 21 StGB als auch zur Ermessensausübung bei der Strafrahmenswahl>; Foth, NSTz 2003, 597, 598; Maatz, StV 1998, 279, 284).
- 50** bb) Auch im Rahmen der Strafzumessung im engen Sinne ist die Berücksichtigung der verschuldeten Trunkenheit für sich als schuldrelevantes Merkmal zulässig. Seine Anerkennung als eine der Grundlagen für die tatrichterliche Ermessensentscheidung über die Strafrahmenschiebung nach § 21 StGB geht hiermit konform.
- 51** Wendet der Tatrichter wegen alkoholbedingter erheblich vermindelter Schuldfähigkeit des Täters den nach § 49 Abs. 1 StGB gemilderten Strafrahmen an, darf er nach allgemeiner Meinung bei der Straffindung innerhalb dieses Strafrahmens in die Abwägung strafschärfend den Umstand mit einbeziehen, dass der Täter den Zustand schuldhaft herbeigeführt hatte (vgl. BGH, Beschluss vom 24. März 1976 – 2 StR 101/76, BGHSt 26, 311, 312; ferner BGH, Urteile vom 21. Juli 1984 – 1 StR 330/84, NSTz 1984, 548; vom 9. Februar 2000 – 3 StR 392/99, NSTz-RR 2000, 166, 168; Beschluss vom 2. Juli 1985 – 1 StR 280/85, NJW 1986, 793, 794; Schäfer/Sander/van Gemmeren, Praxis der Strafzumessung, 5. Aufl., Rn. 1127; Schnarr in Hettinger <Hrsg.>, Reform des Sanktionenrechts, 2001 S. 1, 43; S/S-Stree/Kinzig, StGB, 29. Aufl., § 46 Rn. 49). In diesem Zusammenhang ist – soweit ersichtlich – die Forderung, die verschuldete Trunkenheit dürfe – als Grundlage für einen gerechten Schuldausgleich (§ 46 Abs. 1 Satz 1 StGB) – nur gewürdigt wer-

den, wenn eine für den Täter vorhersehbare signifikante Erhöhung des Risikos der Begehung von Straftaten auf Grund der persönlichen und situativen Verhältnisse des Einzelfalls festgestellt ist, noch nicht erhoben worden. Ebenso wenig ist ersichtlich, dass insoweit berücksichtigungsfähige Präventionszwecke (s. § 46 Abs. 1 Satz 2 StGB) bemüht würden.

cc) Schließlich hat der Gesetzgeber die Entscheidung über die Strafmilderung bei erheblich vermindelter Schuldfähigkeit gerade mit Blick auf die verschuldete Trunkenheit dem tatrichterlichen Ermessen überantwortet. Dahingestellt bleiben kann hier, ob Überlegungen des historischen Gesetzgebers für einen Grundsatz sprechen, wonach im Fall vorwerfbarer Alkoholisierung eine Strafrahmenschiebung regelmäßig abzulehnen ist (dagegen BGH, Urteil vom 17. August 2004 – 5 StR 93/04, BGHSt 49, 239, 248 ff.; Neumann, StV 2003, 527, 528; Verrel/Hoppe, JuS 2005, 308, 309 f.). Jedenfalls steht die bisherige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs nicht in Übereinstimmung mit den gesetzgeberischen Vorstellungen (so Senatsurteil vom 27. März 2003 – 3 StR 435/02, BGHR StGB § 21 Strafrahmenschiebung 31; vgl. auch Foth, DRiZ 1990, 417, 418).

Nach dem Willen des Gesetzgebers stellt die verschuldete Herbeiführung der alkoholbedingten erheblich verminderten Schuldfähigkeit einen Umstand dar, der im Rahmen der tatrichterlichen Ermessensentscheidung über die Strafmilderung zu würdigen ist. Dass es dabei auf Fragen der – konkret festzustellenden – Vorhersehbarkeit der in diesem Zustand begangenen Tat ankommen soll, ist nirgends ersichtlich, ebenso wenig, dass trotz vorwerfbarer Alkoholisierung ohne Hinzutreten weiterer Umstände ein Milderungszwang bestehen soll. Im Einzelnen:

Mit dem Gesetz gegen gefährliche Gewohnheitsverbrecher und über Maßregeln der Sicherung und Besserung vom 24. November 1933 (RGBl. I, S. 995) wurde die verminderte Zurechnungsfähigkeit in § 51 Abs. 2 StGB a.F. als fakultativer Strafmilderungsgrund erstmals kodifiziert. Zur verschuldeten Trunkenheit äußerte sich die amtliche Begründung des entsprechenden Gesetzesentwurfs nicht (vgl. Schnarr a.a.O., S. 13). Allerdings war dieser Regelung der „Entwurf eines Allgemeinen Deutschen Strafgesetzbuches“ von 1927 vorausgegangen (vgl. Rautenberg, DtZ 1997, 45, 47); dieser hatte den zwingenden Ausschluss der Strafmilderung bei verschuldeter Trunkenheit mit dem Hinweis auf das Schuldprinzip abgelehnt und stattdessen erstmals eine „Kann“-Vorschrift vorgesehen. Zu der mit einer solchen Regelung verfolgten Intention äußerte sich die Begründung des Entwurfs dahin, dass er es „dem richterlichen Ermessen (überlässt), zu entscheiden, ob und inwieweit eine selbstverschuldete Trunkenheit, die die Zurechnungsfähigkeit nicht ausschließt, als strafmildernd zu berücksichtigen ist“ (Schubert/Regge/Rieß/Schmid <Hrsg.>, Quellen zur Reform des Straf- und Strafprozeßrechts, I. Abt.: Weimarer Republik, Bd. 1, 1995, S. 481, 495).

Die Reformarbeiten in der Nachkriegszeit führten dazu, dass an der fakultativen Strafmilderung festge-

halten und kein Milderungszwang eingeführt wurde, und mündeten letztlich in den seit dem 1. Januar 1975 geltenden § 21 StGB. Zum Ermessen heißt es in der Begründung des Entwurfs eines Strafgesetzbuches von 1962 (E 1962): Ob die Schuld verringert ist, „beruht auf einer Gesamtwürdigung, bei der außer dem Grade der Schuldfähigkeit auch andere Umstände zu berücksichtigen sind; so die Tatsachdumstände (...), aber auch Schuldumstände vor der Tat (z. B. schuldhaftige Herbeiführung der verminderten Schuldfähigkeit). Daß die Milderung nur zugelassen und nicht vorgeschrieben ist, ermöglicht einen Ausgleich zwischen der Verminderung der Schuldfähigkeit einerseits und erschwerenden Schuldumständen andererseits bei der Gesamtwürdigung der Schwere der Schuld“ (BT-Drucks. IV/650, S. 142 I. Sp.; ebenso – wortlautidentisch – die Begründungen zum „Entwurf eines Allgemeinen Teils eines Strafgesetzbuches nach den Beschlüssen der Großen Strafrechtskommission in erster Lesung“ von 1958 <E 1958> und zum Entwurf eines Strafgesetzbuches von 1960 <E 1960>; s. hierzu Rautenberg, Verminderte Schuldfähigkeit, 1984, S. 176). Durch die vorzugswürdige „elastischere“ Ermessensvorschrift erübrige sich eine Regelung über den zwingenden Ausschluss der Strafrahmennilderung bei selbstverschuldeten Bewusstseinsstörungen (vgl. BT-Drucks. IV/650, S. 142 r. Sp.).

- 56 2. Die Entscheidung über das Vorliegen des sonstigen minder schweren Falls des Totschlags im Sinne von § 213 Alternative 2 StGB nimmt der Tatrichter ebenfalls auf der Grundlage einer Gesamtwürdigung der Umstände vor, die nur eingeschränkter revisionsgerichtlicher Kontrolle unterliegt (vgl. BGH, Urteil vom 16. April 2015 – 3 StR 638/14, NStZ-RR 2015, 240 m. w. N.). Soweit er für die Prüfung den vertypen Milderungsgrund des § 21 StGB heranzieht, steht dessen Gewichtung in seinem pflichtgemäßen Ermessen. Nach dem Dafürhalten des Senats stellt es auch insoweit keinen Ermessensfehlgebrauch dar, wenn der Tatrichter nach Würdigung aller bedeutsamen Umstände den minder schweren Fall – wie die Strafrahmennverschiebung nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB – mit der Begründung verneint, der Angeklagte habe die schuldfähigkeitsmindernde Alkoholisierung verschuldet, ohne dass es auf Weiteres ankommt (für eine Übertragbarkeit des Maßstabs auch Fischer a. a. O., § 213 Rn. 14).
- 57 IV. Der Senat legt die streitige Rechtsfrage wegen Divergenz gemäß § 132 Abs. 2 GVG und wegen grundsätzlicher Bedeutung gemäß § 132 Abs. 4 GVG dem Großen Senat für Strafsachen zur Entscheidung vor.
- 58 Die Zulässigkeit der Divergenzvorlage ist nicht von der noch ausstehenden Antwort des 2. Strafsenats auf den Anfragebeschluss des Senats vom 15. Oktober 2015 abhängig. Gemäß § 132 Abs. 3 GVG ist das mit negativem Ergebnis durchgeführte Anfrageverfahren zwar Zulässigkeitsvoraussetzung für die Anrufung des Großen Senats wegen Divergenz (vgl. LR/Franke, StPO, 26. Aufl., § 132 GVG Rn. 17; KK-Hannich, StPO, 7. Aufl., § 132 GVG Rn. 13). Ein solches negatives Ergebnis steht hier jedoch bereits fest, nachdem der 5. Strafsenat mit Beschluss vom 1. März 2016 (5

ARs 50/15) und der 1. Strafsenat mit Beschluss vom 10. Mai 2016 (1 ARs 21/15) an ihrer von der Anfrage abweichenden Rechtsprechung festgehalten haben. Die zu beseitigende Divergenz besteht daher unabhängig von der Antwort des 2. Strafsenats. Aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung sieht der Senat ausnahmsweise davon ab, diese Antwort abzuwarten.  
[...]

**30. Spricht das Tatgericht den Betroffenen vom Tatvorwurf der mit dem AAK-Messgerät „Evidential Dräger Alcotest 7110“ festgestellten Alkoholfahrt wegen Nichteinhaltung der sog. Wartezeit aus tatsächlichen Gründen frei, sind neben dem Zeitpunkt des Messbeginns Feststellungen zum Zeitpunkt des – ggf. in Anwendung des Zweifelsatzes zu ermittelten – Trinkendes unabdingbar.**

Oberlandesgericht Bamberg,  
Beschluss vom 13. Februar 2017 – 3 Ss OWi 68/17 –

**Zum Sachverhalt:**

Mit Bußgeldbescheid wurde gegen den Betroffenen wegen eines fahrlässigen Verstoßes gegen § 24a StVG eine Geldbuße in Höhe von 500 Euro sowie ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat nach Maßgabe des § 25 Abs. 2a StVG verhängt. Das Amtsgericht hat den Betroffenen auf dessen Einspruch mit Urteil vom 22.08.2016 freigesprochen. Es hat sich nicht davon überzeugen können, dass zwischen dem gesicherten Trinkende und dem Beginn der ersten mit dem Gerät Evidential Dräger Alcotest 7110 durchgeführten Atemalkoholmessung eine Wartezeit von mindestens 20 Minuten lag. Mit der Rechtsbeschwerde rügt die Staatsanwaltschaft die Verletzung materiellen Rechts.

**Aus den Gründen:**

Die nach § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 OWiG statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft ist begründet. Das Urteil ist auf die Sachrüge hin aufzuheben. Die Beweiswürdigung ist rechtsfehlerhaft, weil es an einer geschlossenen Darstellung der tatrichterlichen Feststellungen fehlt. Dies hat zur Folge, dass das Rechtsbeschwerdegericht nicht in die Lage ist zu überprüfen, ob der Freispruch auf rechtsfehlerfreien Erwägungen beruht. Auf die Frage, ob die Urteilsgründe auch deshalb lückenhaft sind, weil sie nicht erkennen lassen, ob und ggf. wie sich der Betroffene zu dem gegen ihn erhobenen Tatvorwurf in der Hauptverhandlung eingelassen hat, kommt es daher nicht mehr an.

1. Bei einem Freispruch aus tatsächlichen Gründen muss der Tatrichter in einer geschlossenen Darstellung diejenigen Tatsachen feststellen, die er für erwiesen hält, bevor er in der Beweiswürdigung darlegt, aus welchen Gründen er die für einen Schuldspruch erforderlichen – zusätzlichen – Feststellungen nicht treffen konnte. Die Begründung muss so abgefasst sein, dass das Rechtsbeschwerdegericht prüfen kann, ob dem

Trichter Rechtsfehler unterlaufen sind, d.h. ob die Beweiswürdigung widersprüchlich, unklar oder lückenhaft ist, ob sie gegen Denkgesetze verstößt oder ob der Trichter an die für eine Verurteilung erforderliche Gewissheit überspannte Anforderungen gestellt hat (st.Rspr.; vgl. u.a. BGH, Urteil vom 27.11.2014 – 3 StR 334/14 <bei juris>; OLG Bamberg, Beschluss vom 25.04.2012 – 3 Ss OWi 468/12 = DAR 2013, 282 = BA 50 <2013>, 86 = OLGSt OWiG § 71 Nr. 4, jeweils m. w.N.). Diesen Anforderungen wird das angefochtene Urteil nicht gerecht.

2. Kann das Tatgericht nicht feststellen, dass die tatsächlichen Voraussetzungen einer standardisierten Atemalkoholmessung eingehalten wurden, weil es sich nicht davon zu überzeugen vermag, dass die 20-minütige Wartezeit zwischen dem Trinkende und dem Beginn der ersten Atemalkoholmessung (vgl. Burhoff[Hrsg.]/Böttger, Handbuch für das straßenverkehrsrechtliche OWi-Verfahren, 4. Aufl., Rn. 3824 m. w.N.) eingehalten wurde, hat es mit nachvollziehbaren Argumenten zu begründen von welchem Zeitpunkt des Trinkendes einerseits und von welchem Zeitpunkt der Atemalkoholmessung andererseits es, gegebenenfalls unter Berücksichtigung des Zweifelsatzes „in dubio pro reo“, ausgeht. Den Zeitpunkt des Trinkendes teilt das Urteil jedoch nicht mit. Nachdem es alles andere als naheliegt und die Beweiswürdigung insoweit auch keine Anhaltspunkte nennt, die darauf hindeuten, dass der Zeitpunkt der Verkehrskontrolle des Betroffenen und der Zeitpunkt des Trinkendes zusammenfallen, kann auch anhand der mitgeteilten Tat- bzw. Kontrollzeiten (das Amtsgericht verwendet beide Begriffe offenbar synonym) nicht auf den Zeitpunkt des Trinkendes zurückgeschlossen werden. [...]

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht Dr. Georg Gieg, Bamberg)

**31. 1. Die Berufungsbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch ist unwirksam, wenn das Erstgericht trotz Vorliegens entsprechender Anhaltspunkte weder die Frage der Schuldfähigkeit (§ 20 StGB) hinreichend geprüft noch die Annahme erheblich verminderter Schuldfähigkeit des Angeklagten (§ 21 StGB) rechtsfehlerfrei begründet hat. Maßgeblich für die Beurteilung der Wirksamkeit der Berufungsbeschränkung (§ 318 StPO) ist dabei das Ergebnis der Urteilsverkündung durch das Berufungsgericht vorausgehenden Urteilsberatung, weil erst dann endgültig überprüft werden kann, ob die Voraussetzungen für die Annahme einer Trennbarkeit und Widerspruchsfreiheit zur Schul- und Rechtsfolgenfrage und damit für die Frage der Wirksamkeit der Rechtsmittelbeschränkung vorlagen (Festhaltung an OLG Bamberg, Beschl. v. 09.12.2014 – 2 OLG 7 Ss 121/14 = OLGSt StPO § 318 Nr. 24).**

**2. Der Beurteilung der Schuldfähigkeit eines alkoholisierten Täters hat auch dann der Versuch**

**einer Berechnung der Blutalkoholkonzentration (BAK) zur Tatzeit vorauszugehen, wenn sich deren Berechnung als schwierig erweist, weil die Einlassung des Angeklagten sowie ggf. Bekundungen von Zeugen lediglich eine ungefähre zeitliche und mengenmäßige Eingrenzung des Alkoholkonsums zulassen. Auch in solchen Fällen ist deshalb die Berechnung – ggf. unter Inanspruchnahme sachverständiger Hilfe – aufgrund einer Schätzung unter Berücksichtigung des Zweifelsatzes vorzunehmen. Hiervon darf das Tatgericht nur dann Abstand nehmen, wenn nach Ausschöpfung der vorhandenen Beweise sich auch keine annähernd verlässliche Berechnung zur Tatzeit durchführen ließe (u.a. Anschluss an BGH, Beschl. v. 28.04.2010 – 5 StR 135/10 = NSZ-RR 2010, 257 = RUP 2010, 227).**

**3. Fehlende Erfolgsaussichten einer Unterbringung nach § 64 StGB können nicht allein damit begründet werden, dass andere Behandlungsmaßnahmen erfolgversprechend, geplant oder bereits begonnen wurden. Ein bereits erzielter Behandlungserfolg einer zwischenzeitlich begonnenen (freiwilligen) Therapie kann die Anordnung der Unterbringung nach § 64 StGB aber ausnahmsweise entbehrlich machen (u.a. Anschluss an BGH, Beschl. v. 03.03.2016 – 4 StR 497/15 = BGHR StGB § 46 I Spezialprävention 6 und 07.01.2008 – 5 StR 425/07 = RuP 2008, 229).**

Oberlandesgericht Bamberg,  
Beschluss vom 7. Februar 2017 – 2 OLG 7 Ss 105/16 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht verurteilte den Angeklagten wegen vorsätzlichen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit Körperverletzung in Tatmehrheit mit 2 tateinheitlichen Fällen der Beleidigung zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von 1 Jahr. Das Amtsgericht hatte zugunsten des Angeklagten, bei dem ein Alkoholtest nicht durchgeführt worden war und der angegeben hatte, die Tat nicht bestreiten zu wollen, sich aber infolge des Genusses von 3-4 Bier sowie Wein nicht mehr an Details erinnern zu können, das Vorliegen einer erheblich verminderten Schuldfähigkeit (§ 21 StGB) angenommen. Anhaltspunkte für eine vollkommene Aufhebung der Steuerungsfähigkeit sah das Amtsgericht in Anbetracht der „noch möglichen Artikulierung“ des Angeklagten sowie seiner „planmäßigen Flucht“, bei der es ihm ohne Probleme möglich gewesen sei, über die vor einem Restaurant befindlichen Stühle zu steigen, nicht, zumal der Angeklagte eigenen Angaben zufolge täglich Alkohol trinke und hierbei öfters Erinnerungslücken habe.

Gegen dieses Urteil wandten sich sowohl der Angeklagte als auch die Staatsanwaltschaft mit ihren jeweils auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkten Berufungen.

Das Landgericht verwarf beide von ihm als wirksam auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt angesehenen Berufungen mit Urteil vom 06.09.2016 als unbegründet. Anhaltspunkte, die Berufungsbeschrän-



kungen in Frage zu stellen, hätten sich nicht ergeben. Wiewohl der Angeklagte in der Berufungshauptverhandlung die Trinkmengen am Tag dahingehend konkretisierte, dass er im Laufe des Nachmittags vor der Tat 3-4 Halbe Bier sowie 4-5 Schoppen Wein getrunken habe, sich weiter darauf berief, keinerlei Erinnerung an die Tat zu haben und im Übrigen angab, seit 20-30 Jahren Alkohol zu trinken, in den letzten etwa 10-15 Jahren sogar exzessiv, bis er keine Erinnerung mehr habe, sah das Landgericht ebenfalls mit Blick insbesondere auch auf das Nachtatverhalten des Angeklagten keine Hinweise für eine vollständige Aufhebung der Steuerungsfähigkeit.

Die gegen das Berufungsurteil gerichtete Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung sachlichen Rechts rügt, erwies sich als erfolgreich.

#### Aus den Gründen:

I. Die gemäß § 333 StPO statthafte und auch im Übrigen zulässige (§§ 341 I, 344, 345 StPO) Revision des Angeklagten hat bereits deshalb – zumindest vorläufigen – Erfolg, weil dem *Senat* eine Überprüfung, ob das Landgericht zu Recht von einer wirksamen Beschränkung der Berufungen auf den Rechtsfolgenausspruch ausgegangen ist, auf der Grundlage der im Berufungsurteil zu einer möglichen alkoholbedingten Aufhebung bzw. Beeinträchtigung der Schuldfähigkeit des Angeklagten zum Tatzeitpunkt getroffenen Feststellungen nicht möglich ist.

1. Auf eine zulässige und ihrerseits unbeschränkte Revision hat das Revisionsgericht von Amts wegen, unabhängig von einer sachlichen Beschwerde des Rechtsmittelführers, zu prüfen, ob das Berufungsurteil über alle Teile des erstinstanzlichen Urteils entschieden hat, die der Überprüfungscompetenz der Berufungskammer unterlagen (LR/Franke StPO 26. Aufl. § 337 Rn. 37; Graf [Hrsg.]/*Eschelbach* StPO 2. Aufl. § 318 Rn. 31). Aus diesem Grund muss das Revisionsgericht auch nachprüfen, ob und inwieweit erklärte Berufungsbeschränkungen (§ 318 StPO) rechtswirksam waren (OLG Bamberg, Beschl. v. 09.12.2014 – 2 OLG 7 Ss 121/14 = OLGSt StPO § 318 Nr. 24 und 31.07.2014 – 2 Ss 77/14 [unveröffentlicht]; OLG Bamberg, Urt. v. 25.06.2013 – 3 Ss 36/13 = DAR 2013, 585 = OLGSt StVG § 21 Nr. 10; OLG München ZfS 2012, 472; Meyer-Goßner/Schmitt StPO 59. Aufl. § 318 Rn. 33; § 352 Rn. 4).

a) Im Ansatz zutreffend ist das Landgericht davon ausgegangen, dass eine Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch grundsätzlich zulässig ist und die Frage der erheblich verminderten Schuldfähigkeit nach § 21 StGB, welche zur Rechtsfolge gehört, grundsätzlich von der Frage der Schuldfähigkeit nach § 20 StGB, die dem Schuldspruch zuzurechnen ist, trennbar ist. Allerdings ist eine Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch dann unwirksam, wenn bereits das Amtsgericht weder die Frage der Schuldfähigkeit nach § 20 StGB geprüft hat, obwohl aufgrund seiner eigenen Feststellungen Anlass hierfür bestand, noch eine erhebliche Verminderung der Schuldfähigkeit nach § 21 StGB rechts-

fehlerfrei begründet hat (OLG Bamberg, Beschl. v. 09.12.2014 – 2 OLG 7 Ss 121/14 = OLGSt StPO § 318 Nr. 24; OLG Köln NSTZ 1984, 379; BayObLGST 1994, 253; BayObLG NZV 2001, 353; BGH NJW 2001, 1435; BayObLG NJW 2003, 2397 <zur Frage der Beschränkung des Einspruchs gegen einen Strafbefehl>; OLG Hamm BA 45, 262; OLG Hamm NSTZ-RR 2008, 138; OLG Hamm, Beschl. v. 14.01.2014 – 3 RVs 97/13 = BeckRS 2014, 12983; Meyer-Goßner/Schmitt § 318 Rn. 17 m. w. N.; *Eschelbach* § 318 Rn. 18 a.E. m. w. N.). In einem solchen Fall kann aufgrund der lückenhaften Feststellungen nicht ausgeschlossen werden, dass der Angeklagte schuldunfähig war. Damit besteht zwischen der Schuld- und Straffrage eine derart enge Verbindung, dass eine isolierte Überprüfung des angefochtenen Teils nicht möglich ist.

b) Insoweit entspricht es gefestigter Rspr. auch des Senats (OLG Bamberg, Beschl. v. 09.12.2014 – 2 OLG 7 Ss 121/14 = OLGSt StPO § 318 Nr. 24), dass das Berufungsgericht die Wirksamkeit der Berufungsbeschränkung von Amts wegen endgültig erst aus der Sicht des Ergebnisses der Beratung über die zu treffende Entscheidung zu prüfen hat, weil nur so im konkreten Einzelfall geprüft werden kann, ob – ggf. auch unter Berücksichtigung durchgeführter Beweiserhebungen zum Rechtsfolgenausspruch – Trennbarkeit und Widerspruchsfreiheit im oben angeführten Sinn bejaht werden kann (BGHSt 27, 70/72; OLG Koblenz NSTZ-RR 2005, 178; OLG Bamberg, Beschl. v. 10.09.2012 – 2 Ss 91/12 <unveröffentlicht>; KG, Beschl. v. 27.08.2013 – 161 Ss 101/13 <bei juris> = BeckRS 2013, 18258; OLG Bamberg, Beschl. v. 30.05.2014 – 2 Ss 67/2014; *Meyer-Goßner/Schmitt* § 318 Rn. 8; KK/Paul StPO § 318 Rn. 1 a.E.).

c) Dass das Landgericht jedenfalls auf der Grundlage der von ihm getroffenen Feststellungen mit Blick auf die angegebenen Trinkmengen, die Alkoholgewöhnung des Angeklagten und sein Nachtatverhalten eine vollständige Aufhebung der Steuerungsfähigkeit i. S. v. § 20 StGB ausgeschlossen hat mit der Folge der Wirksamkeit der Berufungsbeschränkungen, begegnet durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Soweit sich das Landgericht hierfür – dem Amtsgericht folgend – im Wesentlichen auf die „noch mögliche Artikulierung“ des Angeklagten und seine „planmäßige Flucht“ stützt, fehlen hierzu schon nähere Ausführungen zum Verhalten des Angeklagten, die dem Senat die Überprüfung dieser Erwägungen ermöglichen. Dies wäre aber schon im Hinblick auf den Umstand geboten gewesen, dass Trinkgewöhnung bei Alkoholikern zu körperlich unauffälligem Verhalten auch bei extrem hohen BAK-Werten führen kann und im Übrigen der ‚Zielgerichtetheit‘ des Täterverhaltens für sich allein kaum Aussagewert zukommt (Fischer StGB 64. Aufl. § 20 Rn. 20, 25, jeweils m. w. N.). Vor diesem Hintergrund wäre das Landgericht insbesondere mit Blick auf die von dem Angeklagten angegebenen Trinkmengen und die von ihm geltend gemachte Erinnerungslosigkeit gehalten gewesen, ggf. mit sachverständiger Hilfe nähere Einzelheiten zur Alkoholisierung des Ange-

klagten aufzuklären. Insoweit entspricht es ständiger Rspr. des Bundesgerichtshofs, dass bei einem alkoholisierten Täter für die Beurteilung der Schuldfähigkeit eine Berechnung der Blutalkoholkonzentration (BAK) zur Tatzeit vorausgehen muss, um den Grad der Alkoholisierung einschätzen zu können (vgl. nur BGH, Beschl. v. 28.04.2010 – 5 StR 135/10 = NStZ-RR 2010, 257 = RUP 2010, 227; BGH, Beschl. v. 26.05.2009 – 5 StR 57/09 = BGHR StGB § 21 Blutalkoholkonzentration 41 = BGHR JGG § 74 Kosten 3; BGH, Urt. v. 13.05.1993 – 4 StR 183/93 = StV 1993, 519). Hiervon kann der Tatrichter nicht schon dann Abstand nehmen, wenn sich die Berechnung als schwierig erweist, etwa weil die Angaben zum konsumierten Alkohol nicht exakt sind. Vielmehr ist in solchen Fällen eine Berechnung der BAK aufgrund von Schätzungen unter Berücksichtigung des Zweifelssatzes auch dann vorzunehmen, wenn die Einlassung des Angeklagten sowie gegebenenfalls die Bekundungen von Zeugen zwar keine sichere Berechnungsgrundlage ergeben, jedoch eine ungefähre zeitliche und mengenmäßige Eingrenzung des Alkoholkonsums ermöglichen (BGH, Beschl. v. 28.04.2010 – 5 StR 135/10 = NStZ-RR 2010, 257 = RUP 2010, 227 m. w. N.). Hiervon hätte das Landgericht nur dann Abstand nehmen dürfen, wenn nach Ausschöpfung der vorhandenen Beweise sich auch keine annähernd verlässliche Berechnung der BAK zur Tatzeit durchführen ließe. Dass diese Prämissen erfüllt waren, lässt sich den Urteilsgründen indes nicht entnehmen.

2. Die neue Strafkammer wird daher – ggf. unter Inanspruchnahme sachverständiger Hilfe – die tatsächlichen Grundlagen, die für die Beurteilung der Schuldfähigkeit mit Blick auf den der Tat vorangegangenen Alkoholkonsum von Bedeutung sind, zu klären und hierzu Feststellungen zu treffen haben. Sie hat sodann in eigener Verantwortung die Subsumtion unter §§ 20, 21 StGB vorzunehmen und auf dieser Grundlage die Frage der Wirksamkeit der Berufungsbeschränkung erneut zu prüfen.

II. Auf die Revision des Angeklagten hin ist daher das angefochtene Urteil bereits wegen des aufgezeigten sachlichrechtlichen Mangels mit den zugrunde liegenden Feststellungen aufzuheben (§ 353 I und II StPO), ohne dass es auf das Vorliegen weiterer Rechtsfehler ankommt. Die Sache wird zu neuer Verhandlung und Entscheidung – auch über die Kosten des Revisionsverfahrens – an eine andere Strafkammer des Landgerichts zurückverwiesen (§ 354 II 1 StPO).

III. Die neue Strafkammer wird Folgendes zu beachten haben:

#### 1. Fakultative Strafrahmenmilderung

Im Falle eingeschränkter Schuldfähigkeit i. S. v. § 21 StGB können zwar schulderhöhende Umstände zur Versagung der fakultativen Strafrahmenmilderung gemäß §§ 21, 49 I StGB führen, wenn durch diese Umstände die infolge Herabsetzung der Einsichts- oder Steuerungsfähigkeit verminderte Tatschuld aufgewogen wird (vgl. *Fischer* § 21 Rn. 20 ff.). Dies setzt im Falle einer alkoholbedingten Verminderung der Schuldfähigkeit indes regelmäßig voraus, dass diese auf eine selbst zu verantwortende, verschulde-

te Berauschung zurückgeht und dem Täter uneingeschränkt vorwerfbar ist (BGH NStZ 2008, 330). Eine Intoxikation ist dem Täter jedenfalls dann nicht uneingeschränkt vorwerfbar, wenn er alkoholkrank ist und auf Grund unwiderstehlichen Drangs trinkt, weil ihm als Alkoholiker die Kraft fehlt, sich vom Alkohol zu lösen, wenn ihn der Alkohol weitgehend beherrscht oder der jahrelang betriebene Alkoholabusus bereits eine hirnorganische Störung hervorgerufen hat (vgl. Schönke-Schröder/*Perron/Weißer* StGB 29. Aufl. § 21 Rn. 20; *Fischer* § 21 Rn. 26). Im Hinblick auf die bisherigen Urteilsfeststellungen zur Vorhandlungslage, zum Verlauf der vorausgegangenen Alkoholtherapie sowie zu den Angaben des Angeklagten hinsichtlich Trinkmenge, Erinnerungslosigkeit und gewohnheitsmäßigen, exzessiven Alkoholkonsums sind die Erwägungen, mit denen das Landgericht die Milderung des Strafrahmens abgelehnt hat, nicht geeignet, die Annahme einer selbstverschuldeten Alkoholisierung zu tragen.

#### 2. Anordnung der Unterbringung in der Entziehungsanstalt (§ 64 StGB)

Nach den bisher getroffenen Feststellungen, wonach der Angeklagte mehrfach wegen unter Alkoholeinwirkung begangener Taten vorgeahndet ist und den Abbruch einer von ihm in Befolgung einer Bewährungsauflage angetretenen stationären Alkoholtherapie durch Rückfall nach eigenmächtigem Entfernen veranlasst hat, sowie mit Blick auf das von ihm angegebene Trinkverhalten drängt sich die Prüfung auf, ob eine Maßregel nach § 64 StGB anzuordnen ist (vgl. BGH, Beschl. v. 13.03.2013 – 2 StR 60/13 <bei juris>). Langjähriger exzessiver Alkoholkonsum macht die Auseinandersetzung damit erforderlich, ob bei dem Angeklagten ein Hang im Sinne von § 64 StGB vorliegt, mithin eine chronische auf körperlicher Sucht beruhende Abhängigkeit oder zumindest eine eingewurzelte, auf psychischer Disposition beruhende oder durch Übung erworbene intensive Neigung, immer wieder Alkohol zu sich zu nehmen (st. Rspr.; vgl. etwa BGH, Beschl. v. 20.12.2011 – 3 StR 421/11 = NStZ-RR 2012, 204 m. w. N.). Dass sich der Angeklagte einer weiteren freiwilligen stationären Alkoholtherapie unterzogen hat, welche zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung etwa 6 Wochen andauerte, machte diese Prüfung nicht obsolet. Fehlende Erfolgsaussichten der Unterbringung nach § 64 StGB können nicht allein darauf gestützt werden, dass andere Maßnahmen erfolgversprechend, ins Auge gefasst oder bereits begonnen wurden. Zwar kann ein zwischenzeitlich bereits erzielter Behandlungserfolg einer bereits begonnenen Therapie ausnahmsweise die Anordnung der Unterbringung nach § 64 StGB entbehrlich machen (vgl. BGH, Urt. v. 03.03.2016 – 4 StR 497/15 = BGHR StGB § 46 I Spezialprävention 6). Ein solcher war ausweislich der Feststellungen des Landgerichts aber jedenfalls zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung (noch) nicht gegeben (vgl. hierzu BGH, Beschl. v. 07.01.2008 – 5 StR 425/07 = BeckRS 2008, 01548). Daher wird sich ggf. die neue Strafkammer – unter Hinzuziehung eines Sachverständigen

digen gemäß § 246a StPO – mit der Frage der Anordnung der Unterbringung nach § 64 StGB zu befassen haben. [...]

(Mitgeteilt von Richter am Oberlandesgericht  
Dr. Georg Gieg, Bamberg)

**32. 1. Das Revisionsgericht hat von Amts wegen und unabhängig von einer entsprechenden Revisionsrüge zu prüfen, ob eine vom Berufungsgericht für wirksam erachtete Berufungsbeschränkung unwirksam ist, weil es an der nach § 303 StPO erforderlichen Zustimmung des Rechtsmittelgegners fehlt.**

**2. Verhält sich das Protokoll der Berufungshauptverhandlung nicht zu einer Erklärung des Angeklagten zu einer in der Verhandlung erklärten Berufungsbeschränkung der Staatsanwaltschaft, steht wegen der insofern gegebenen negativen Beweiskraft des Protokolls fest, dass der Angeklagte keine ausdrückliche Erklärung abgegeben hat.**

**3. Weil die Zustimmung nach § 303 StPO auch konkludent erklärt werden kann und das Hauptverhandlungsprotokoll insofern keine negative Beweiskraft hat, ist vom Revisionsgericht erforderlichenfalls freibeweislich zu klären, ob der Angeklagte einer Berufungsbeschränkung durch die Staatsanwaltschaft konkludent zugestimmt hat.**

Oberlandesgericht Celle,  
Beschluss vom 8. Februar 2017 – 1 Ss 3/17 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Rinteln – Strafrichter – hatte den Angeklagten am 12. April 2016 wegen vorsätzlichen Fahrens ohne Fahrerlaubnis in Tateinheit mit fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Bewährungsstrafe verurteilt. Hiergegen hatte die Staatsanwaltschaft Berufung eingelegt und in der Berufungshauptverhandlung erklärt, die Berufung solle auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt werden. Über eine etwaige Erklärung des Angeklagten hierzu verhält sich das Hauptverhandlungsprotokoll nicht. Die 3. kleine Strafkammer des Landgerichts Bückeburg hat die Berufungsbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch für wirksam erachtet und ist deshalb davon ausgegangen, dass das amtsgerichtliche Urteil infolge der Rechtsmittelbeschränkung im Schuldspruch rechtskräftig geworden ist. Das Berufungsgericht hat mit Urteil vom 8. November 2016 den Angeklagten – wie schon das Amtsgericht – zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten verurteilt, indessen die Vollstreckung der Freiheitsstrafe – anders als das Amtsgericht – nicht zur Bewährung ausgesetzt.

Hiergegen wendet sich die Revision des Angeklagten, mit der er die Verletzung materiellen Rechts rügt.

Aus den Gründen:

II. Die Revision ist zulässig und hat mit der Sachrüge einen zumindest vorläufigen Erfolg. Denn das

Landgericht ist zu Unrecht von einer wirksamen Beschränkung der Berufung der Staatsanwaltschaft auf den Rechtsfolgenausspruch ausgegangen.

1. Auch ohne eine entsprechende Verfahrensrüge hat das Revisionsgericht stets von Amts wegen zu prüfen, ob ein angefochtenes Berufungsurteil über alle Entscheidungsbestandteile des vorausgegangenen amtsgerichtlichen Urteils befunden hat, über die es befinden musste. Aus diesem Grund ist vom Revisionsgericht, wenn sich das Berufungsgericht – wie hier – wegen der vom Berufungsführer erklärten Berufungsbeschränkung nur mit einzelnen Teilen des Ersturteils befasst hat, auch nachzuprüfen, ob und inwieweit die Berufung rechtswirksam auf diese Teile beschränkt worden ist (st. Rspr., siehe nur BayObLG, Beschluss vom 16. Juni 1998 – 4 St RR 68/98, NStZ 1998, 532; BayObLG, Beschluss vom 9. Juni 1997 – 4 St RR 137/97, NStZ-RR 1998, 55; OLG Hamm, Beschluss vom 7. Mai 2001 – 2 Ss 134/01, NStZ-RR 2001, 300; OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; OLG Frankfurt a. M., Beschluss vom 20. November 2014 – 1 Ss 278/14, NStZ-RR 2015, 150; KK-StPO-Gericke, 7. Aufl. 2013, § 352 Rn. 23; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 59. Aufl. 2016, § 318 Rn. 33, § 352 Rn. 4; KK-StPO-Paul, 7. Aufl. 2013, § 318 Rn. 11, § 327 Rn. 11; MüKo-StPO-Quentin, Bd. 2, § 318 Rn. 78 f.). Dabei wird nicht danach differenziert, ob es sich um die Prüfung von Verfahrenshindernissen (die auf jeden Fall von Amts wegen geprüft werden), um die Prüfung der Trennbarkeit von Schuld- und Rechtsfolgenausspruch oder um die Prüfung von formalen Voraussetzungen wie zum Beispiel der Ermächtigung des Verteidigers zur in einer Berufungsbeschränkung liegenden Teilrücknahme oder einer nach § 303 S. 1 StPO erforderlichen Zustimmung des Rechtsmittelgegners handelt. Auch hinsichtlich der letztgenannten Umstände, von denen das Revisionsgericht erst durch Nachschau in den Akten oder im Hauptverhandlungsprotokoll Kenntnis erlangen kann, erfolgt in der Revision eine Prüfung von Amts wegen, ohne dass es insofern der Erhebung einer Verfahrensrüge bedarf (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09 m. w. N.). Ist das Berufungsgericht nach dem Ergebnis dieser Prüfung zu Unrecht von einer wirksamen Rechtsmittelbeschränkung ausgegangen, so führt dies auch auf die Sachrüge hin zur Aufhebung des angefochtenen Urteils.

2. Die Staatsanwaltschaft hat ihre zunächst uneingeschränkt eingelegte Berufung in der Berufungshauptverhandlung auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt. Nach § 303 S. 1 StPO kann die Zurücknahme eines Rechtsmittels nach Beginn der Hauptverhandlung jedoch nur mit Zustimmung des Rechtsmittelgegners erfolgen. Die Vorschrift gilt auch für die Rechtsmittelbeschränkung (LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 3; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 59. Aufl. 2016, § 303 Rn. 1). Daher hätte es vorliegend zur Wirksamkeit der Berufungsbeschränkung einer Zustimmung des Angeklagten bedurft. An einer solchen fehlt es jedoch.

a) Das Protokoll der Berufungshauptverhandlung verhält sich zu einer Zustimmung des Angeklagten nicht. Damit ist bewiesen, dass dieser keine ausdrückliche Zustimmung erklärt hat; insofern – aber auch nur insofern – entfaltet das Hauptverhandlungsprotokoll negative Beweiskraft im Sinne des § 274 StPO (BayObLG, Beschluss vom 30. Oktober 1984 – RReg. 2 St 244/84, NJW 1985, 754; OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; MüKo-StPO-Allgayer, Bd. 2, 2016, § 303 Rn. 6; LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 13).

b) Allerdings kann die Zustimmungserklärung, weil sie formfrei ist, auch konkludent abgegeben werden (BayObLG, Beschluss vom 30. Oktober 1984 – RReg. 2 St 244/84, NJW 1985, 754; OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 10; KK-StPO-Paul, 7. Aufl. 2013, § 303 Rn. 4). Hinsichtlich einer solchen, nicht ausdrücklich erklärten Zustimmung hat das Protokoll keine negative Beweiskraft (BayObLG, Beschluss vom 30. Oktober 1984 – RReg. 2 St 244/84, NJW 1985, 754; LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 13). Eine konkludente Zustimmungserklärung (zum Beispiel durch Schweigen) kann insbesondere dann naheliegen, wenn dem Rechtsmittelgegner durch die Rücknahme nur Vorteile erwachsen (vgl. OLG Hamm, Urteil vom 5. September 1968 – 2 Ss 915/68, NJW 1969, 151) oder sicher ist, dass der Rechtsmittelgegner die Beschränkungserklärung zur Kenntnis genommen hat, ihm Bedeutung und Tragweite bewusst gewesen sind und sein weiteres Prozessverhalten keine Anhaltspunkte dafür bietet, dass er mit der Beschränkung nicht einverstanden gewesen sein könnte (OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; OLG Stuttgart, Beschluss vom 6. Februar 1990 – 3 Ss 562/89). Ob eine konkludente Zustimmung zur (teilweisen) Rechtsmittelrücknahme (Rechtsmittelbeschränkung) erteilt wurde, ist erforderlichenfalls im Freibeweisverfahren – etwa durch Einholung dienstlicher Stellungnahmen – aufzuklären (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 13. Oktober 2009 – 3 Ss 422/09; OLG Hamm, Urteil vom 5. September 1968 – 2 Ss 915/68, NJW 1969, 151; MüKo-StPO-Allgayer, Bd. 2, 2016, § 303 Rn. 6; LR-StPO-Jesse, 26. Aufl. 2014, § 303 Rn. 13).

Vorliegend gibt es indes keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass der Angeklagte konkludent seine Zustimmung zu der von der Staatsanwaltschaft erklärten Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch erklärt hat. Die Berufungsbeschränkung durch die Staatsanwaltschaft war für den Angeklagten ungeachtet des Umstandes, dass er selbst gegen das amtsrichterliche Urteil kein Rechtsmittel eingelegt hatte, nicht nur vorteilhaft, denn ein Rechtsmittel der Staatsanwaltschaft wirkt gemäß § 301 StPO auch zu Gunsten des Angeklagten, so dass eine wirksame Berufungsbeschränkung der Staatsanwaltschaft auf den Rechtsfolgenausspruch dem Gericht die Möglichkeit nimmt, das angefochtene Urteil im Schuldspruch zu Gunsten des Angeklagten aufzuheben oder abzuändern. Zudem

lassen sich weder dem Protokoll der Berufungshauptverhandlung noch der Revisionsbegründung des Angeklagten Anhaltspunkte dafür entnehmen, dass der Angeklagte mit einer Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch einverstanden war, also das Urteil des Amtsgerichts im Schuldspruch akzeptieren wollte. Einer weiteren freibeweislichen Abklärung bedarf es vor diesem Hintergrund nicht. Mithin kann auch nicht das Vorliegen einer konkludenten Zustimmung des Angeklagten nach § 303 S. 1 StPO angenommen werden.

3. Da sich aus den vorgenannten Gründen die Berufungsbeschränkung als unwirksam erweist, kann das angegriffene Urteil keinen Bestand haben. Es ist deshalb mit den Feststellungen aufzuheben und zu neuer Verhandlung und Entscheidung an eine andere kleine Strafkammer des Landgerichts zurückzuverweisen.

III. Für die neue Verhandlung weist der Senat vorsorglich auf Folgendes hin:

1. Rechtsfehlerhaft ist die Annahme der Strafkammer, bei einer Beschränkung der Berufung auf den Rechtsfolgenausspruch erwachse eine Feststellung des Amtsgerichts, dass der Angeklagte bei der Tatbegehung uneingeschränkt schuldfähig war, in Rechtskraft. An der Rechtskraft des Schuldspruchs nimmt in einem solchen Fall nur die Feststellung des Vorderrichters teil, dass keine Schuldfähigkeit (§ 20 StGB) gegeben war, sofern diese Feststellung – wie hier – frei von Zweifeln ist. Die Frage, ob ein Angeklagter bei auszuschließender Schuldfähigkeit in seiner Schuldfähigkeit erheblich eingeschränkt war (§ 21 StGB), gehört dagegen zur Frage der Strafzumessung und bedarf bei einer wirksamen Rechtsmittelbeschränkung auf den Rechtsfolgenausspruch einer eigenständigen Beurteilung durch das Rechtsmittelgericht, wobei dieses grundsätzlich auch eigene Feststellungen zur alkoholischen Beeinflussung des Angeklagten bei der Tatbegehung zu treffen hat (vgl. OLG Hamburg, Beschluss vom 8. Februar 2016 – 2 Rev 62/15. Siehe auch BGH, Beschluss vom 4. November 2008 – 3 StR 336/08, NSTZ-RR 2009, 148; BGH, Urteil vom 15. April 1997 – 5 StR 24/97, NSTZ-RR 1997, 237). In der vorliegenden Fallkonstellation ist allerdings die innerprozessuale Bindungswirkung derjenigen tatsächlichen Feststellungen zu beachten, die den Schuldspruch tragen (vgl. insofern BGH, Beschluss vom 27. Oktober 2015 – 3 StR 363/15; BGH, Urteil vom 12. Juni 2014 – 3 StR 139/14, NSTZ 2015, 182).

2. Auf erhebliche Bedenken stößt die Feststellung der Strafkammer, eine Unterbringung des – nach den getroffenen Feststellungen seit nahezu zwei Jahrzehnten alkoholabhängigen – Angeklagten in einer Entziehungsanstalt gemäß § 64 StGB komme nicht in Betracht, weil der Angeklagte keinen Hang im Sinne des § 64 StGB zum übermäßigen Konsum alkoholischer Getränke aufweise, weil die verfahrensgegenständliche Tat keinen Symptomwert für einen Hang habe und weil keine Gefahr erheblicher neuerlicher Straftaten bestehe. Alle diese Erwägungen sind vor dem Hintergrund der getroffenen Feststellungen nicht tragfä-



hig (vgl. zur Bewertung von Trunkenheitsfahrten mit motorisierten Zweirädern als erhebliche Straftaten im Sinne des § 64 StGB OLG Celle, Urteil vom 23. Juni 2014 – 32 Ss 83/14, NStZ-RR 2015, 24). Insofern bedarf die Frage einer Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt nach § 64 StGB – gegebenenfalls unter Heranziehung eines Sachverständigen (§ 246a Abs. 1 S. 2 StPO) – einer sorgfältigen Prüfung im weiteren Verfahren, wobei allerdings auch darauf Bedacht zu nehmen sein wird, ob eine Anordnung der Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt verhältnismäßig wäre (§ 62 StGB). So könnte sich insbesondere bei erneuter Verurteilung des Angeklagten zu einer sechs Monate nicht übersteigenden Freiheitsstrafe eine Unterbringung des Angeklagten in einer Entziehungsanstalt unter Umständen als unverhältnismäßig erweisen (vgl. insofern aber auch OLG Celle, Urteil vom 23. Juni 2014 – 32 Ss 83/14, NStZ-RR 2015, 24).

3. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass im Falle einer erneuten Rechtsmittelbeschränkungserklärung durch die Staatsanwaltschaft nunmehr auch dann eine Zustimmung des Angeklagten nach § 303 S. 1 StPO erforderlich wäre, wenn die Erklärung der Staatsanwaltschaft im Vorfeld der neuen Berufungshauptverhandlung abgegeben werden sollte. Denn eine Zustimmung des Rechtsmittelgegners ist nach Beginn einer ersten Hauptverhandlung über das Rechtsmittel stets erforderlich, also auch dann, wenn es – wie hier – zu einer Aufhebung eines Berufungsurteils in der Revision und Zurückverweisung der Sache zur erneuten Verhandlung an das Berufungsgericht kommt. Wenn ein erstes Berufungsurteil unter Zurückverweisung der Sache durch das Revisionsgericht aufgehoben worden ist, kann mithin auch vor dem Beginn der neuerlichen Hauptverhandlung die Berufung nicht mehr ohne Zustimmung des Gegners zurückgenommen werden (BayObLG, Beschluss vom 30. Oktober 1984 – RReg. 2 St 244/84, NJW 1985, 754; MüKo-StPO-Allgayer, Bd. 2, 2016, § 303 Rn. 4 m. w. N.; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 59. Aufl. 2016, § 303 Rn. 3 m. w. N).

(Mitgeteilt vom 1. Strafsenat des Oberlandesgerichts Celle)

**33. 1. Wird mit der Verfahrensrüge die Unverwertbarkeit des Ergebnisses einer Blutprobe geltend gemacht, ist die Rüge nur dann den Anforderungen des § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO entsprechend ausgeführt, wenn auch die durch die polizeilichen Zeugen gefertigte Dokumentation zur Belehrung über die Freiwilligkeit der Blutentnahme und die Einwilligung des Angeklagten dargelegt wird.**

**2. Zur Annahme (nur) vermindelter Schuldfähigkeit bei einer Tatzeit-BAK von 3,64 Promille.**

**3. Eine Regel, der zufolge eine hohe Alkoholisierung bei Verkehrsvergehen i. d. R. nicht berücksichtigt werden darf, besteht nicht. Vielmehr sind**

**keine bestimmten Deliktsarten von der Möglichkeit der Strafmilderung ausgenommen.**

Kammergericht Berlin,  
Urteil vom 20. Dezember 2016  
– (3) 121 Ss 163/16 (111/16) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat den Angeklagten wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 20 Euro verurteilt. Zugleich hat es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und der Verwaltungsbehörde untersagt, vor Ablauf von neun Monaten eine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Gegen das Urteil hat der Angeklagte – zunächst allgemein formuliert – Rechtsmittel eingelegt, das er sodann als Revision bezeichnet hat. Mit ihr beanstandet er die Verletzung von Verfahrensrecht und erhebt die allgemeine Sachrüge. Auf die Sachrüge ist das Urteil im Rechtsfolgenausspruch aufzuheben. Der Schuldspruch hat Bestand.

Aus den Gründen:

Der nach der ursprünglichen fristgemäßen Rechtsmitteleinlegung innerhalb der Revisionsbegründungsfrist (§ 345 Abs. 1 StPO) gegenüber dem Amtsgericht Tiergarten erklärte Übergang zur (Sprung-) Revision (§ 335 StPO) ist zulässig (vgl. Meyer-Goßner/Schmidt, StPO 59. Auflage, § 335 Rn. 10; BGH NJW 1995, 2367).

1. Die Verurteilung wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs ist frei von Rechtsfehlern.

a) Zu den im Zusammenhang mit der Messung der Atem- und Blutalkoholkonzentration erhobenen Verfahrensrügen hat die Generalstaatsanwaltschaft ausgeführt:

„Soweit es die Atemalkoholprobe betrifft, kann deren Verwertbarkeit dahinstehen, weil das Urteil jedenfalls hierauf nicht beruht. Die Feststellungen, dass der Angeklagte ein Kraftfahrzeug geführt hat, obwohl eine Blutalkoholkonzentration von 3,12 Promille auf ihn einwirkte, beruhen allein auf der entnommenen Blutprobe.

Hinsichtlich der Rüge der Unverwertbarkeit des Ergebnisses der Blutprobe ist diese nicht den Anforderungen des § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO entsprechend ausgeführt. So legt die Revision nicht die durch die polizeilichen Zeugen gefertigte Dokumentation zur Belehrung über die Freiwilligkeit der Blutentnahme und die Einwilligung dar (vgl. KG NStZ-RR 2015, 25 f.).

Sie wäre im Übrigen auch unbegründet. Denn ob ein Angeklagter belehrt und in die Blutentnahme eingewilligt hat, ist Gegenstand der freien tatrichterlichen Beweiswürdigung (vgl. KG a. a. O.). Dies gilt auch für die Auslegung der Äußerung des Angeklagten gegenüber den Polizeibeamten, ‚Machen Sie, Sie wissen, was, gemacht wird‘, in der das Amtsgericht die Einwilligung gesehen hat. Soweit es deren Wirksamkeit betrifft, muss der Angeklagte

nicht die strafrechtlichen Folgen einer Blutalkoholmessung, sondern nur den mit der Blutentnahme verbundenen körperlichen Eingriff und dessen Risiken überblicken können; er muss noch nicht einmal geschäftsfähig sein (vgl. Schleswig-Holsteinisches OLG NStZ 2014, 55; Thüringer Oberlandesgericht VRS 122, 114 ff.; KG a. a. O.). Dass der sachverständig beratene Tatrichter davon ausgegangen ist, dass der Angeklagte trotz einer erheblichen Alkoholisierung in der Lage war, die Risiken des Eingriffs zu überblicken, begegnet keinen Bedenken.“

Diesen zutreffenden Ausführungen schließt sich der Senat an. Sie werden auch nicht durch die Replik der Revision vom 24. Oktober 2016 entkräftet. Aus der von ihr aufgegriffenen Senatsentscheidung vom 9. Oktober 2014 (NStZ-RR 2015, 25) ergibt sich, dass die Beanstandung der Verletzung des § 81 a StPO – in aller Regel der Erhebung der Verfahrensrüge bedarf, die den „Wortlaut der durch die polizeilichen Zeugen gefertigten Dokumentation zur Belehrung über die Freiwilligkeit der Blutentnahme und die Einwilligung“ wiedergeben muss: Dies versäumt die Revision. Ein Ausnahmefall, bei dem sich die Verfahrenstatsachen aus der Urteilsurkunde ergeben, liegt hier nicht vor. Dass die Revision meint, die Dokumentation „nicht Gegenstand der Hauptverhandlung gewesen ist“, begründet gerade das Erfordernis einer Verfahrensrüge. Der nun erhobene Einwand, die Dokumentation sei gar nicht erfolgt, hätte als Negativtatsache innerhalb der Revisionsbegründungsfrist vorgetragen werden müssen. Im Falle einer fristgemäßen und im Übrigen zulässigen Beanstandung hätte der Senat diese Behauptung einer Verfahrenstatsache auf ihre Richtigkeit überprüft und festgestellt, dass sie unwahr ist.

b) Das Amtsgericht ist auch rechtsfehlerfrei davon ausgegangen, dass der Angeklagte die Tat im Zustand nur verminderter Schuldfähigkeit begangen hat.

aa) Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist bereits bei einem Alkoholisierungsgrad ab 3 Promille Schuldunfähigkeit regelmäßig nicht ausgeschlossen (vgl. BGH StV 1986, 148). Zwar führt eine solche Blutalkoholkonzentration nicht zwangsläufig zur Schuldunfähigkeit, weil es einen dahingehenden medizinisch-statistischen Erfahrungssatz nicht gibt. Doch wird auch ein trinkgewohnter Täter in einem solchen Fall oft schuldunfähig sein (BGH GA 1988, 271 <Volltext bei juris>), zumal das äußere Leistungsverhalten und die innere Steuerungsfähigkeit bei hoher Alkoholgewöhnung durchaus auseinanderfallen können und sich bei Alkoholikern oft eine durch Übung erworbene erstaunliche Kompensationsfähigkeit zeigt (vgl. Senat, Beschlüsse vom 22. April 2016 – 3 Ss 38/16 – und vom 16. März 2015 – 3 Ss 8115 –). Ob ein Beschuldigter schuldunfähig ist, bedarf bei einer so hohen Blutalkoholkonzentration daher näherer Erörterung, wobei die Blutalkoholkonzentration sowie alle wesentlichen objektiven und subjektiven Umstände, die sich auf das Erscheinungsbild und das Verhalten des Täters vor, während und nach der Tat beziehen, zu beurteilen und gegeneinander abzuwägen sind (vgl.

BGH NStE Nr. 13 zu § 20 StGB; NStZ 1982, 376; 1987, 321 m. w. N.).

bb) Diesen Anforderungen genügt das angefochtene Urteil; es trägt die Würdigung des sachverständig beratenen Amtsgerichts, dass der exzessive Alkoholgenuß bei dem Angeklagten zu keiner § 20 StGB unterfallenden krankhaften seelischen Störung geführt hat.

Nach den Feststellungen ereignete sich der vom Angeklagten verursachte Verkehrsunfall um 13.10 Uhr. Die um 14.50 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 3,12 Promille. Unter Berücksichtigung eines stündlichen Abbauwertes von 0,2 Promille und eines einmaligen Sicherheitszuschlages von 0,2 Promille gelangte das Amtsgericht zu einer möglichen Blutalkoholkonzentration von 3,64 Promille zur Tatzeit. Bei der Bewertung der Schuldfähigkeit war das Amtsgericht beraten von einem medizinischen Sachverständigen, dem ehemaligen Leiter der Abteilung Toxikologie des Landesinstituts für gerichtliche und soziale Medizin Berlin Dr. R. Zurückgehend auf dessen Beurteilung hat die Tatrichterin nicht verkannt, dass der Angeklagte „deutlich“ alkoholgewöhnt war [...]). Als Hinweis auf die nur eingeschränkte Schuldfähigkeit hat der Sachverständige das finale und situationsadäquate Leistungsverhalten des alkoholgewöhnten Angeklagten gewertet, und die Tatrichterin ist dem gefolgt.

Die Urteilsfeststellungen tragen diese Bewertung. Das Urteil weist insofern aus, dass mit dem Angeklagten nach Einschätzung des polizeilichen Zeugen R. ein „sinnvolles Gespräch“ möglich war, wenn man deutlich mit ihm redete [...]. Mit dem Angeklagten sei auch vernünftig und konstruktiv darüber verhandelt worden, was während der Blutentnahme mit seinem Hund geschehen soll [...]. Den Gang des Angeklagten beschreibt das Urteil als „bärenhaft“, „tapsig und unbeholfen“, er habe jedoch nicht getorkelt [...]. Das Urteil gibt auch die psychosoziale Diagnostik des Polizeiarztes wieder, der zufolge der Angeklagte „deutlich beeinflusst von Alkohol“ war [...]. Dabei handelt es sich, worauf das Amtsgericht hinweist, um die »mittlere der fünf Abstufungen“, die für den Alkoholeinfluss von „nicht merkbar“ über „leicht“, „deutlich“ und „stark“ bis „tiefgreifende Bewusstseinsveränderung“ reichen [...].

Diese und weitere im Urteil festgestellte Umstände legen nahe, dass der Angeklagte letztlich unter verschiedenen Aspekten subjektiv und objektiv situationsangemessen agierte. Das Amtsgericht ist zu dieser Einschätzung auch nicht vorschnell gelangt. Vielmehr hat es die Gestellungs- und Vemehmungssituation ausführlich beschrieben und der erforderlichen Gesamtwürdigung unterzogen. Da das Urteil mehrfach auf die – bei der festgestellten Blutalkoholkonzentration ohnehin naheliegende – Alkoholgewöhnung des Angeklagten hinweist, teilt der Senat auch nicht die Sorge der Generalstaatsanwaltschaft, die Tatrichterin könnte außer Acht gelassen haben, dass das äußere Leistungsverhalten und die innere Steuerungsfähigkeit bei hoher Alkoholgewöhnung auseinander fallen können und sich gerade bei Alkoholikern oft eine durch Übung er-

worbene erstaunliche Kompensationsfähigkeit im Bereich der grobmotorischen Auffälligkeiten zeigt (vgl. Senat, Beschlüsse vom 22. April 2016 – 3 Ss 38/16 – und vom 16. März 2015 – 3 Ss 8/15 –).

2. Der Rechtsfolgenausspruch kann jedoch keinen Bestand haben. Die Erwägungen, mit denen das Amtsgericht davon abgesehen hat, den Strafrahmen nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB zu mildern, sind unzutreffend. Im Urteil heißt es, von der Milderungsmöglichkeit sei kein Gebrauch gemacht worden, „da es sich vorliegend um eine Verkehrsstrafsache handelt“ [...]. Eine derartig verkürzte Regel, der zufolge die hohe Alkoholisierung bei Verkehrsvergehen nicht berücksichtigt werden darf, besteht nicht (vgl. OLG Karlsruhe VRS 81, 19). Vielmehr sind keine bestimmten Deliktsarten von der Möglichkeit der Strafmilderung ausgenommen (vgl. BGH NJW 1953, 1760). Dies gilt auch für die Verkehrsvergehen (vgl. LK-Schöch, StGB 12. Aufl., § 21 Rn. 61 m. w. N.; Schönke/Schröder/Perron/Weißer, StGB 29. Aufl., § 21 Rn. 22).

3. Auch wenn das Urteil in seinem Rechtsfolgenausspruch überaus maßvoll und mild erscheint, kann der Senat nicht völlig ausschließen, dass es auf dem Rechtsfehler beruht. Er hebt das angefochtene Urteil daher im Rechtsfolgenausspruch auf und verweist die Sache in diesem Umfang zu neuer Verhandlung und Entscheidung – auch über die Kosten der Revision – an eine andere Abteilung des Amtsgerichts Tiergarten zurück.

**34. Die Sachlage [Vorwurf des § 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB] kann für den Angeklagten [Heranwachsender] dann als schwierig zu beurteilen sein, wenn ein Sachverständigengutachten das entscheidende Beweismittel gegen den Angeklagten darstellt.**

Landgericht Braunschweig,  
Beschluss vom 19. April 2017 – 3 Qs 37/17 –

**Aus den Gründen:**

Mit Anklageschrift vom 16.12.2016 wirft die Staatsanwaltschaft Braunschweig dem Angeklagten vor, als Heranwachsender in Salzgitter am 19.11.2016 gegen 23:45 Uhr vorsätzlich im Straßenverkehr ein Fahrzeug geführt zu haben, obwohl der Angeklagte infolge des Genusses alkoholischer Getränke nicht in der Lage gewesen sei, das Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch fahrlässig fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet zu haben, wobei sich aus der Tat ergebe, dass der Angeklagte zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet sei.

Der Angeklagte sei zur Tatzeit mit einem Pkw auf einer Freifläche [...] in S. gefahren und habe sogenannte Drift-Übungen durchgeführt, obwohl er infolge Alkoholeinwirkung mit einem Blutalkoholgehalt von mindestens 1,51 Promille (Blutentnahme-Zeitpunkt: 00:50 Uhr) nicht mehr fahrtüchtig gewesen sei, was er zumindest billigend in Kauf genommen habe. Aufgrund der Alkoholeinwirkung sei er mit dem von ihm

geführten Pkw gegen eine Mauer [...] gefahren und habe dadurch ein Fallrohr beschädigt sowie Kratzer am Mauerwerk und einen Flurschaden infolge des „Driftens“ verursacht.

Zeugen, die das Geschehen beobachtet haben, stehen nicht zur Verfügung.

In der mündlichen Hauptverhandlung vom 08.03.2017 hat sich der Angeklagte über seinen Verteidiger dahingehend eingelassen, dass er am Tatabend zwar tatsächlich auf dieser Freifläche gefahren sei, dabei jedoch weitestgehend nüchtern gewesen sei. Er habe vor der Fahrt lediglich 2 bis 3 Mischungen aus Wodka und einem energy Drink mit sehr wenig Alkohol getrunken. Er habe sich absolut fahrtüchtig gefühlt. Danach habe er mit dem Pkw Driftübungen ausgeführt und es sei zu dem in der Anklageschrift beschriebenen Unfall gekommen. Nach dem Unfall sei er frustriert gewesen und habe sich daher aus Frust für einen Zeitraum von 20-30 Minuten erhebliche Mengen Alkohol zugeführt. Dann sei ihm bewusst geworden, was er für einen „Mist gemacht“ habe. Er habe beschlossen zu warten, um wieder auszunüchtern. Er habe sich hingestellt und wieder zu sich kommen wollen.

Im Rahmen der Hauptverhandlung vom 08.03.2017 hat der Verteidiger im Hinblick auf die Schwierigkeit der Sachlage seine Beordnung als Pflichtverteidiger beantragt.

Das Gericht hat die Hauptverhandlung zwecks Einholung eines Gutachtens zur Frage des Nachtrunkes ausgesetzt.

Unter dem 22.03.2017 hat die Staatsanwaltschaft beantragt, den Antrag auf Beordnung als Pflichtverteidiger abzulehnen. [...]

Mit dem angegriffenen Beschluss hat das Amtsgericht Salzgitter den Beordnungsantrag mit der Begründung zurückgewiesen, dass die Voraussetzungen des § 140 Abs. 2 StPO nicht vorlägen. Weder die Schwere der Tat noch die Schwierigkeit der Sach- und Rechtslage ließen die Mitwirkung eines Verteidigers geboten erscheinen. Bei einer Straßenverkehrgefährdung handele es sich um ein alltägliches Verkehrsdelikt, das grundsätzlich nicht die Beordnung eines Pflichtverteidigers erfordere, da die Tat weder besonders schwer wiege noch erhebliche Folgen zu erwarten seien. Daran ändere auch die Tatsache nichts, dass zum nächsten Hauptverhandlungstermin ein Sachverständiger geladen sei, der zu dem behaupteten Nachtrunk des Angeklagten Stellung nehmen solle. Die Gutachterstattung zu einem Nachtrunk sei einfach gelagert und auch durch einen juristischen Laien problemlos zu erfassen.

Hiergegen richtet sich die nicht näher begründete Beschwerde des Angeklagten vom 24.03.2017.

**Aus den Gründen:**

Die Beschwerde ist zulässig und hat auch in der Sache Erfolg, sodass der angefochtene Beschluss des Amtsgerichts Salzgitter aufzuheben und Rechtsanwalt [...] dem Angeklagten auf seinen Antrag hin als Pflichtverteidiger beizuordnen war.

Die Voraussetzungen der §§ 109 Abs. 1, 68 Nr. 1 JGG in Verbindung mit § 140 Abs. 2 StPO liegen vor.



Nach dieser Vorschrift ist dem Angeklagten unter anderem dann ein Verteidiger zu bestellen, wenn wegen der Schwierigkeit der Sach- oder Rechtslage die Mitwirkung eines Verteidigers geboten erscheint.

Die Sache kann für den Angeklagten dann als schwierig zu beurteilen sein, wenn ein Sachverständigen-gutachten das entscheidende Beweismittel gegen den Angeklagten darstellt (Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 59. Aufl. 2016, § 140 Rn. 27 unter Hinweis auf OLG Hamm, Beschluss vom 22.04.2002, Az. 2 Ws 88/02).

So verhält es sich hier. Die zu erwartenden sachverständigen Ausführungen zur Frage des von dem Angeklagten behaupteten Nachtrunkes stellen das einzige Beweismittel dar, um das erkennende Gericht von der Schuld oder Unschuld des Angeklagten zu überzeugen.

Der erst 19-jährige Angeklagte dürfte nicht in der Lage sein, die Qualifikation des oder die diesem zur Verfügung stehenden Untersuchungsmethoden zu beurteilen und sich insoweit allein sachgerecht zu verteidigen.

Die Schwierigkeit der Sachlage gebietet daher die Beordnung eines Verteidigers. [...]

**35. \*) Zur Annahme einer vorsätzlichen Drogenfahrt gemäß § 24a Abs. 2 StVG aufgrund einer in der entnommenen Blutprobe des Betroffenen festgestellten hohen THC-Konzentration von 10 ng/ml.**

Amtsgericht Landstuhl,

Urteil vom 13. März 2017 – 2 OWi 4286 Js 809/17 –

**Aus den Gründen:**

[...] II. Nach Durchführung der Hauptverhandlung hat das Gericht feststellen können, dass der Betroffene am 16.07.2016 um 00:50 Uhr in der S. Straße in S. K. seinen PKW [...] auf öffentlichen Straßen führte, obwohl er unter der Wirkung des berauschenden Mittels THC stand. Diese Substanz wurde in einer um 02:28 Uhr entnommenen Blutprobe in einer Höhe von 10 ng/ml nachgewiesen, wobei die THC-Carbonsäure mit 45 ng/ml gemessen wurde. Bei der vorangegangenen körperlichen bzw. koordinativen Untersuchung durch die kontrollierenden Polizeibeamten konnte eine verlangsamte Pupillenreaktion, ein Flimmern der Augenlider sowie Unkonzentriertheit festgestellt werden.

III. Die getroffenen Feststellungen beruhen auf der durchgeführten Beweisaufnahme. Der Betroffene hat sich nur zur Person, nicht aber zur Sache eingelassen.

Das Gericht hat zur Kontrollsituation den Zeugen PK [...] einvernommen, der die oben festgestellten Zeiten, den Kontrollort und die Kontrollsituation beschrieb. Er differenzierte zugunsten des Betroffenen insoweit, dass der aus dem Auto wahrnehmbare „süßliche Geruch“ nicht zwingend vom Betroffenen stammen musste, sondern auch von einem im Auto befindlichen Rucksack herrühren konnte, in welchem Betäubungsmittel aufgefunden wurden.

Darüber hinaus hat das Gericht das rechtsmedizinische Sachverständigen-gutachten der Universität M.

vom 10.10.2016 [...] gemäß § 256 StPO verlesen. Dort sind die festgestellten Werte enthalten. Zudem wird im Gutachten auf eine engfristige Cannabisaufnahme sowie einen aktuellen Cannabiseinfluss zum Blutentnahmezeitpunkt hingewiesen.

Nachdem der Betroffene vor der Hauptverhandlung die vorsätzliche Begehungsweise, die bereits im Bußgeldbescheid vorgeworfen wurde, bestritten hat, hat das Gericht in der Hauptverhandlung noch eine ergänzende mündliche Erläuterung des Gutachtens durch die Sachverständige Dr. pp. in Auftrag gegeben. Diese erläuterte, dass – nachdem allgemeines und konkretes Konsumverhalten des Betroffenen nicht bekannt sind – die gemessenen Werte auf die wahrscheinlichste und auch im Gutachten festgehaltene Interpretation hinauslaufen, nämlich einen zeitlich engfristigen Konsum von Cannabisprodukten, d. h. ca. ein bis zwei Stunden vor der Blutabnahme. Weder seien der genaue Zeitpunkt noch die Menge dogmatisch bestimmbar. Die gemessenen Werte enthielten zudem keinen Hinweis auf regelmäßigen Konsum. Bei solchem Konsum würden die Werte der THC-Carbonsäure über die Zeit akkumuliert werden und wären mit dem hier gemessenen Wert nicht vereinbar. Vielmehr spreche die höchste Wahrscheinlichkeit für eine bewusste, aktive Aufnahme von Cannabisprodukten in engem zeitlichem Zusammenhang mit der Autofahrt. Andere Konstellationen könnten aus medizinischer Sicht zwar nicht ausgeschlossen, aber nicht als wahrscheinlich bewertet werden. Bei regelmäßigem Konsum und hohen Dosen wäre zudem ein niedrigerer THC-Wert zu erwarten gewesen. Das Gericht hat sich diesen Ausführungen nach eigener Prüfung angeschlossen, nachdem das bereits verlesene schriftliche Gutachten bereits die wesentlichen Informationen enthalten hatte.

IV. Der Betroffene hat sich damit wegen vorsätzlichen Führens eines PKW trotz unerlaubten Konsums von Betäubungsmitteln (10 ng/ml THC), § 24a Abs. 2 Satz 1 StVG, zu verantworten. Das Gericht kommt nach der Begutachtung zu dem Schluss, dass der Betroffene hier zeitnah zur Autofahrt Cannabisprodukte konsumiert hat und sich wider besseres Wissens ans Steuer seines Fahrzeugs gesetzt und das Fahrzeug gefahren hat. Der Betroffene konnte hier angesichts des zeitlich engen Zusammenhangs zwischen Konsum und Fahrt auch nicht davon ausgehen, dass ein Abbau des THC im Körper bereits stattgefunden haben kann.

[...]

**36. Die Fahrerlaubnis ist nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG auch dann zu entziehen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber die zum Erreichen der Acht-Punkte-Grenze führende weitere Zuwiderhandlung vor der Erteilung der Verwarnung begangen hatte und diese Zuwiderhandlung zum Zeitpunkt der Verwarnung rechtskräftig geahndet und im Fahreignungsregister gespeichert, der Fahrerlaubnisbehörde aber noch nicht übermittelt**

**war. Eine Verringerung des Punktestandes nach § 4 Abs. 6 Satz 3 Nr. 2 StVG tritt in einem solchen Fall nicht ein.**

Bundesverwaltungsgericht,  
Urteil vom 26. Januar 2017 – 3 C 21.15 –

Zum Sachverhalt:

- 1 I. Der Kläger wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis auf der Grundlage des Fahreignungs-Bewertungssystems.
- 2 Nach dem Erreichen von acht Punkten nach dem Mehrfachtäter-Punktsystem verwarnte ihn die Fahrerlaubnisbehörde mit Schreiben vom 28. Juni 2011 gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in der damals geltenden Fassung vom 2. Dezember 2010. Nach Einführung des Fahreignungs-Bewertungssystems zum 1. Mai 2014 wurden die vom Kläger bis dahin erreichten zwölf Punkte in fünf Punkte nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem umgestellt.
- 3 Das Kraftfahrt-Bundesamt teilte der Fahrerlaubnisbehörde mit dort am 19. Januar 2015 eingegangenen Schreiben vom 8. Januar 2015 mit, der Kläger habe aufgrund einer am 10. Februar 2014 begangenen Geschwindigkeitsüberschreitung, die durch ein am 19. Dezember 2014 rechtskräftig gewordenes strafgerichtliches Urteil vom 13. November 2014 geahndet worden sei, sieben Punkte nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem erreicht. Die Tat und deren rechtskräftige Ahndung waren dem Kraftfahrt-Bundesamt von der Staatsanwaltschaft am 5. Januar 2015 mitgeteilt und am 6. Januar 2015 im Fahreignungsregister gespeichert worden. Daraufhin verwarnte die Fahrerlaubnisbehörde den Kläger mit Schreiben vom 21. Januar 2015.
- 4 Mit Schreiben vom 22. Januar 2015, dort eingegangen am 2. Februar 2015, erhielt die Fahrerlaubnisbehörde vom Kraftfahrt-Bundesamt die Mitteilung, der Kläger habe aufgrund einer am 10. März 2014 begangenen weiteren Geschwindigkeitsüberschreitung, die durch ein ebenfalls am 13. November 2014 ergangenes, seit dem 19. Dezember 2014 rechtskräftiges Strafurteil geahndet worden sei, neun Punkte erreicht. Die Staatsanwaltschaft hatte dies dem Kraftfahrt-Bundesamt am 19. Januar 2015 mitgeteilt; die Speicherung im Fahreignungsregister war einen Tag später erfolgt. Daraufhin entzog die Fahrerlaubnisbehörde dem Kläger mit Bescheid vom 13. Februar 2015 die Fahrerlaubnis. [...]
- 5 Diesen Bescheid hat das Verwaltungsgericht aufgehoben. Der Kläger habe den Maßnahmenkatalog nicht ordnungsgemäß durchlaufen, die Fahrerlaubnisentziehung sei daher rechtswidrig. Zwar habe er mit der rechtskräftig geahndeten Geschwindigkeitsüberschreitung vom 10. März 2014 neun Punkte nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem erreicht; auch sei gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG beim Erreichen von acht oder mehr Punkten die Fahrerlaubnis zu entziehen. Doch setze das Ergreifen einer weiteren Maßnahme nach Wortlaut und Systematik von § 4

StVG voraus, dass zeitlich nach der vorangegangenen Maßnahme eine weitere mit Punkten zu bewertende Zuwiderhandlung begangen worden sei. Das sei hier nicht der Fall. Deshalb verringere sich der Punktestand des Klägers gemäß § 4 Abs. 6 Satz 3 Nr. 2 StVG auf sieben Punkte.

Der Verwaltungsgerichtshof hat diese Entscheidung 6 geändert und die Klage abgewiesen. [...]

[...] [Dagegen richtet sich die Revision des Klägers.]

Aus den Gründen:

II. Die Revision des Klägers ist zulässig, aber un- 10 begründet. [...]

1. Maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßig- 11 keit einer Fahrerlaubnisentziehung ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung (stRspr, vgl. u.a. BVerwG, Urteil vom 27. September 1995 – 11 C 34.94 – BVerwGE 99, 249 <250> und Beschluss vom 22. Januar 2001 – 3 B 144.00 – juris Rn. 2 m. w. N.). Damit ist – da kein Widerspruchsverfahren durchzuführen war – auf den Erlass des Bescheids vom 13. Februar 2015 abzustellen.

Zugrunde zu legen ist danach das mit Wirkung vom 12 1. Mai 2014 mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313) eingeführte Fahreignungs-Bewertungssystem, das mit Wirkung ab dem 5. Dezember 2014 insbesondere hinsichtlich der Regelungen in § 4 Abs. 5 und 6 StVG nochmals durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, der Gewerbeordnung und des Bundeszentralregistergesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.

2. Ihre Rechtsgrundlage findet die Fahrerlaubnis- 13 sentziehung in § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG; nach dieser Bestimmung gilt der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen und ihm ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, sobald sich in der Summe acht oder mehr Punkte ergeben. Nach § 4 Abs. 5 Satz 5 StVG hat die nach Landesrecht zuständige Behörde für das Ergreifen der Maßnahmen nach Satz 1 auf den Punktestand abzustellen, der sich zum Zeitpunkt der Begehung der letzten zur Ergreifung der Maßnahme führenden Straftat oder Ordnungswidrigkeit ergeben hat. Punkte ergeben sich gemäß § 4 Abs. 2 Satz 3 StVG mit der Begehung der Straftat oder Ordnungswidrigkeit, sofern sie rechtskräftig geahndet wird.

Die letzte vom Kläger zum maßgeblichen Beur- 14 teilungszeitpunkt begangene rechtskräftig geahndete Zuwiderhandlung, die die Fahrerlaubnisbehörde bei der Entscheidung über die Entziehung seiner Fahrerlaubnis zu berücksichtigen hatte, war die Geschwindigkeitsüberschreitung vom 10. März 2014. Ohne Verstoß gegen Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO) nimmt das Berufungsgericht an, dass sie zur Erhöhung seines Punktestandes im Fahreignungsregister um weitere zwei auf insgesamt neun Punkte führte.

§ 4 Abs. 5 Satz 1 StVG bestimmt, dass die nach 15 Landesrecht zuständige Behörde gegenüber den In-

habern einer Fahrerlaubnis die in den Nummern 1 bis 3 aufgeführten Maßnahmen stufenweise zu ergreifen hat. Dieses Stufensystem wird im Hinblick auf seine Rechtsfolgen in § 4 Abs. 6 StVG näher präzisiert. Gemäß § 4 Abs. 6 Satz 1 StVG darf die nach Landesrecht zuständige Behörde eine Maßnahme nach Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 (Verwarnung) oder Nr. 3 (Entziehung der Fahrerlaubnis) nur ergreifen, wenn die Maßnahme der davor liegenden Stufe nach Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 oder 2 bereits ergriffen worden ist. Sofern die Maßnahme der davor liegenden Stufe noch nicht ergriffen worden ist, ist diese zu ergreifen (§ 4 Abs. 6 Satz 2 StVG). Nach § 4 Abs. 6 Satz 3 StVG verringert sich der Punktestand im Falle des Satzes 2 mit Wirkung vom Tag des Ausstellens der ergriffenen Ermahnung auf fünf Punkte (Nr. 1) und der Verwarnung auf sieben Punkte (Nr. 2), wenn der Punktestand zu diesem Zeitpunkt nicht bereits durch Tilgungen oder Punktabzüge niedriger ist.

**16** Hier hatte die Fahrerlaubnisbehörde die beiden nach § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 und 2 StVG vor der Entziehung der Fahrerlaubnis liegenden Stufen des Maßnahmen-systems rechtsfehlerfrei gegen den Kläger ergriffen. Eine Punktereduierung nach § 4 Abs. 6 Satz 3 StVG ist dabei nicht eingetreten.

**17** a) Nach dem Erreichen von acht Punkten nach dem (alten) Mehrfachtäter-Punktsystem hatte die Fahrerlaubnisbehörde den Kläger mit Schreiben vom 28. Juni 2011 auf der Grundlage von § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 StVG a.F. verwarnt; dies entsprach der ersten Maßnahmenstufe nach dem bis zum 30. April 2014 geltenden Mehrfachtäter-Punktsystem.

**18** In der Folgezeit ergaben sich aus den bis zum 1. Mai 2014 rechtskräftig geahndeten und im Verkehrszentralregister eingetragenen Zuwiderhandlungen des Klägers zwölf Punkte nach dem Mehrfachtäter-Punktsystem. Diese Punkte waren nach der Übergangsbestimmung des § 65 Abs. 3 Nr. 4 Satz 1 StVG zum 1. Mai 2014 in fünf Punkte nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem umzustellen; das führte zur Einordnung des Klägers in die Stufe 1 (Ermahnung) nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem. Diese am 1. Mai 2014 erreichte Stufe wird gemäß § 65 Abs. 3 Nr. 4 Satz 2 StVG für Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem zugrunde gelegt. § 65 Abs. 3 Nr. 4 Satz 3 StVG bestimmt, dass die Einordnung nach Satz 1 allein nicht zu einer Maßnahme nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem führt. Eine Wiederholung der ersten Maßnahmenstufe nach der Einführung des Fahreignungs-Bewertungssystems war somit nicht erforderlich.

**19** b) Gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Kläger habe mit der Verwarnung, die ihm die Fahrerlaubnisbehörde auf der Grundlage von § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 StVG mit Schreiben vom 21. Januar 2015 erteilt hatte, auch die zweite Stufe des in § 4 Abs. 5 StVG vorgesehenen Maßnahmen-systems ordnungsgemäß und ohne Verringerung des Punktestandes durchlaufen, ist revisionsrechtlich ebenfalls nichts zu erinnern.

**20** aa) Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 StVG ist, wenn sich sechs oder sieben Punkte ergeben, der Inhaber einer Fahrerlaubnis beim Erreichen eines dieser Punk-

testände schriftlich zu verwarnen. Das ist hier mit dem Schreiben vom 21. Januar 2015 rechtsfehlerfrei erfolgt. Mit der am 10. Februar 2014 begangenen und mit Strafurteil vom 13. Dezember 2014 rechtskräftig geahndeten Geschwindigkeitsüberschreitung erreichte der Kläger „retrospektiv“ (vgl. BT-Drs. 17/12636 S. 19) zum 10. Februar 2014 einen Stand von sieben Punkten nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem. Die Punktebewertung richtete sich nach der Übergangsbestimmung des § 65 Abs. 3 Nr. 3 Satz 1 StVG; danach sind auf Entscheidungen, die bis zum Ablauf des 30. April 2014 begangene Zuwiderhandlungen ahnden und erst ab dem 1. Mai 2014 im Fahreignungsregister gespeichert werden, dieses Gesetz und die auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. s erlassenen Rechtsverordnungen in der ab dem 1. Mai 2014 geltenden Fassung anzuwenden. Die Ordnungswidrigkeit vom 10. Februar 2014 führte danach zu zwei Punkten (vgl. Nr. 2.2.3 der Anlage 13 zu § 40 FeV) nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem.

bb) Der Kläger meint, bei dieser Verwarnung hätte der Beklagte aufgrund des Tattagprinzips außer dem Verkehrsverstoß vom 10. Februar 2014 zusätzlich die am 10. März 2014 begangene und zum Zeitpunkt der Verwarnung auch bereits rechtskräftig geahndete sowie im Fahreignungsregister gespeicherte Geschwindigkeitsüberschreitung berücksichtigen müssen. Es müsse, nicht anders als wenn die Fahrerlaubnisbehörde von beiden Verkehrsverstößen gleichzeitig Kenntnis erhalten hätte, eine Punkteverringering nach § 4 Abs. 6 Satz 3 StVG gewährt werden.

Dieser Einwand geht fehl. Spätestens seit der zum 22. 5. Dezember 2014 in Kraft getretenen erneuten Gesetzesänderung ist für das Ergreifen von Maßnahmen nach rechtskräftiger Ahndung der Zuwiderhandlung nicht mehr ausschließlich auf den sich für den betreffenden Tattag ergebenden Punktestand abzustellen. Maßgebend für die Rechtmäßigkeit einer Maßnahme nach § 4 Abs. 5 Satz 1 StVG und eine Verringerung des Punktestandes nach § 4 Abs. 6 Satz 2 und 3 StVG sind die im Fahrerlaubnisregister eingetragenen und der Fahrerlaubnisbehörde im Zeitpunkt des Ergreifens der Maßnahme nach § 4 Abs. 8 StVG übermittelten Zuwiderhandlungen.

Im alten Mehrfachtäter-Punktsystem hatte der erkennende Senat der Stufung der Maßnahmen eine „Warnfunktion“ beigemessen und daraus hergeleitet, dass die Maßnahmen den Fahrerlaubnisinhaber „möglichst frühzeitig und insbesondere noch vor Eintritt in die nächste Stufe erreichen“ sollten, damit ihm die „Möglichkeit der Verhaltensänderung“ effektiv eröffnet werde (vgl. BVerwG, Urteil vom 25. September 2008 – 3 C 3.07 – BVerwGE 132, 48 Rn. 33). Die Fahrerlaubnis konnte nur entzogen werden, wenn deren Inhaber nach seiner Verwarnung eine weitere zur Überschreitung der Schwelle von § 4 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 StVG a.F. führende Zuwiderhandlung begangen hatte. Weitere vor der Verwarnung begangene, der Fahrerlaubnisbehörde im Zeitpunkt der Verwarnung aber noch nicht bekannte Zuwiderhandlungen konnten auf der Grundlage des Mehrfachtäter-Punktsystems nicht

unmittelbar zur Entziehung der Fahrerlaubnis führen (§ 4 Abs. 5 Satz 2 StVG a.F.). Hiervon hat sich der Gesetzgeber für das Fahreignungs-Bewertungssystem bewusst abgesetzt. Bei Fahrerlaubnisinhabern, die sich durch eine Anhäufung von innerhalb kurzer Zeit begangenen Verkehrsverstößen als ungeeignet erwiesen haben, sollen die Verkehrssicherheit und das Ziel, die Allgemeinheit vor ungeeigneten Fahrern zu schützen, Vorrang vor dem Erziehungsgedanken haben. Für das Fahreignungs-Bewertungssystem soll es nicht mehr darauf ankommen, dass eine Maßnahme den Betroffenen vor der Begehung weiterer Verstöße erreicht und ihm die Möglichkeit der Verhaltensänderung einräumt, bevor es zu weiteren Maßnahmen kommen darf. Die Erziehungswirkung liege – so der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Begründung der vorgeschlagenen und im Gesetzgebungsverfahren angenommenen Änderungen des Regierungsentwurfs – dem Gesamtsystem als solchem zu Grunde, während die Stufen in erster Linie der Information des Betroffenen dienen. Die Maßnahmen stellten somit lediglich eine Information über den Stand im System dar. Die Prüfung der Behörde, ob die Maßnahme der vorangehenden Stufe bereits ergriffen worden sei, sei vom Kenntnisstand der Behörde bei der Bearbeitung zu beurteilen und beeinflusse das Entstehen von Punkten nicht (BT-Drs. 18/2775 S. 9 f.).

- 24 Umgesetzt wird der vom Gesetzgeber gewollte Systemwechsel insbesondere durch § 4 Abs. 5 Satz 6 Nr. 1 und § 4 Abs. 6 Satz 4 StVG. Gemäß § 4 Abs. 5 Satz 6 Nr. 1 StVG werden bei der Berechnung des Punktestandes Zuwiderhandlungen unabhängig davon berücksichtigt, ob nach deren Begehung bereits Maßnahmen ergriffen worden sind. Diese Vorschrift soll die Punktebewertung eines Verkehrsverstößes auch dann ermöglichen, wenn er vor dem Ergreifen einer Maßnahme begangen wurde, bei dieser Maßnahme aber noch nicht verwertet werden konnte, etwa weil deren Ahndung erst später Rechtskraft erlangt hat oder sie erst später im Fahreignungsregister eingetragen oder der Behörde zur Kenntnis gelangt sei (BT-Drs. 18/2775 S. 10). Ein solcher Fall liegt – wie das Berufungsgericht zutreffend erkannt hat [...] – hier bezogen auf die Ordnungswidrigkeit vom 10. März 2014 vor. Sie ist gemäß § 4 Abs. 5 Satz 6 Nr. 1 StVG zu berücksichtigen, obwohl der Kläger wegen der am 10. Februar 2014 begangenen Zuwiderhandlung erst am 21. Januar 2015 und damit nach der Begehung der weiteren Ordnungswidrigkeit verwarnet wurde. § 4 Abs. 6 Satz 4 StVG stellt ausdrücklich auf den Kenntnisstand der Fahrerlaubnisbehörde ab. Nach dieser Bestimmung erhöhen Punkte für Zuwiderhandlungen, die vor der Verringerung nach Satz 3 begangen worden sind und von denen die nach Landesrecht zuständige Behörde erst nach der Verringerung Kenntnis erhält, den sich nach Satz 3 ergebenden Punktestand (vgl. zur Systematik auch Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 4 StVG Rn. 88a).

- 25 Im Fahreignungs-Bewertungssystem entscheidet die Fahrerlaubnisbehörde mithin auf der Grundlage

der ihr gemäß § 4 Abs. 8 StVG vom Kraftfahrt-Bundesamt übermittelten Eintragungen im Fahreignungsregister. Dieser Kenntnisstand ist maßgebend für die Rechtmäßigkeit der Maßnahmen nach § 4 Abs. 5 StVG. Für die Frage, ob die Maßnahme der davor liegenden Stufe noch nicht ergriffen worden ist und sich, wenn zunächst diese Maßnahme zu ergreifen ist, der Punktestand verringert (§ 4 Abs. 6 Satz 2 und 3 StVG), kann nichts anderes gelten. Eine andere Betrachtung liefe dem Ziel der Gesetzesänderung zuwider, bei einer Anhäufung von Verkehrsverstößen die Entziehung der Fahrerlaubnis auch dann zu ermöglichen, wenn der Betroffene nach der Verwarnung die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht mehr durch eine Änderung seines Verkehrsverhaltens verhindern kann.

cc) Entgegen der Auffassung des Klägers muss sich die Fahrerlaubnisbehörde weder das Wissen, über das eine der im Maßnahmen-system „vorgelagerten“ Stellen (hier Staatsanwaltschaft und Kraftfahrt-Bundesamt) hinsichtlich weiterer Verkehrsverstöße des betroffenen Fahrerlaubnisinhabers verfügt, noch ein Verschulden dieser Stellen bei der Datenübermittlung zurechnen lassen. Ob dem Berufungsgericht in der Bewertung des Verhaltens der Staatsanwaltschaft bei der Übermittlung der Zuwiderhandlung vom 10. März 2014 zu folgen ist, kann deshalb offen bleiben. Mangels Zurechenbarkeit eines Verschuldens der Staatsanwaltschaft ist das Urteil jedenfalls im Ergebnis richtig (§ 144 Abs. 4 VwGO). Eine Zurechnung von Wissen oder von Verschulden bei der Datenübermittlung liefe der Konzeption des Gesetzgebers zuwider, nach der gerade auf den Kenntnisstand der Fahrerlaubnisbehörde abgestellt werden soll. Abgesehen davon fehlt es an der erforderlichen Rechtsgrundlage für eine solche Zurechnung (vgl. zu diesem Erfordernis BVerwG, Urteil vom 12. März 2015 – 3 C 6.14 [ECLI:DE:BVerwG:2015:120315U3C6.14.0] – Buchholz 427.3 § 349 LAG Nr. 30 Rn. 14 ff.). Der Vollzug des Maßnahmen-systems ist, wie § 4 Abs. 8 und § 28 Abs. 4 StVG sowie die Gesetzesbegründung zeigen, auf die Übermittlung der entsprechenden Daten und auf deren Kenntnisnahme beim Empfänger angelegt. Ob etwas anderes gilt, wenn ein Berufen auf die Unkenntnis als rechtsmissbräuchlich anzusehen wäre (vgl. VGH München, Beschluss vom 28. April 2016 – 11 CS 16.537 – ZfS 2016, 415 Rn. 13), kann offen bleiben. Anhaltspunkte für einen Rechtsmissbrauch ergeben sich aus den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht.

dd) Die Fahrerlaubnisbehörde muss auch nicht unmittelbar vor dem Ergreifen der Maßnahme nochmals beim Kraftfahrt-Bundesamt den aktuellen Punktestand erfragen. Eine solche Rechtspflicht lässt sich den Regelungen zum Fahreignungs-Bewertungssystem nicht entnehmen (ebenso Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 4 StVG Rn. 60 m.w.N.). Der Gesetzgeber hat in § 4 Abs. 8 StVG eine Übermittlungspflicht des Kraftfahrt-Bundesamtes, nicht aber eine Nachfragepflicht der Fahrerlaubnisbehörde begründet.

- ee) Auch daraus, dass die Übermittlung von Daten aus dem Fahreignungsregister an die Fahrerlaubnisbe-

hörde im Postwege und nicht automatisiert erfolgte, kann der Kläger nichts zu seinen Gunsten herleiten. Ein Anspruch auf Einrichtung eines automatisierten Abfrageverfahrens besteht nicht. § 30a und b StVG geben zwar die Befugnis zur Übermittlung bzw. zur Abfrage von Daten aus dem Fahreignungsregister in einem automatisierten Anfrage- und Auskunftsverfahren; diese Regelungen verpflichten die betroffenen Stellen jedoch nicht dazu. Nach § 30a Abs. 2 und § 30b StVG steht die Einrichtung solcher automatisierter Übermittlungsverfahren zudem unter dem Vorbehalt der näheren Bestimmung durch Rechtsverordnung. Eine solche Rechtsverordnung wurde bislang nicht erlassen. Unbeschadet dessen wird den Gerichten, Staatsanwaltschaften und anderen Behörden durch § 28 Abs. 4 StVG die Verpflichtung auferlegt, dem Kraftfahrt-Bundesamt „unverzüglich“ die nach Abs. 3 zu speichernden oder zu einer Änderung oder Löschung führenden Daten mitzuteilen. Nach § 4 Abs. 8 StVG muss das Kraftfahrt-Bundesamt „bei Erreichen der jeweiligen Punktestände nach Abs. 5“ den Fahrerlaubnisbehörden die vorhandenen Eintragungen aus dem Fahreignungsregister übermitteln. Somit besteht auch ohne ein automatisiertes Verfahren ein gesetzliches „Beschleunigungsgebot“. Unabhängig davon ist der Umstand, dass die Fahrerlaubnisbehörde hier von den beiden am selben Tag rechtskräftig geahndeten Zuwiderhandlungen des Klägers nicht gleichzeitig Kenntnis erhielt, nicht auf die Postlaufzeiten, sondern darauf zurückzuführen, dass die Staatsanwaltschaft die im Fahreignungsregister zu speichernden Daten wegen einer von ihr zunächst angenommenen Nacheinandervollstreckung der beiden Fahrverbote zeitlich versetzt an das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt hatte.

**29** 3. Die hier in ihrer ab dem 5. Dezember 2014 geltenden Fassung anzuwendenden Regelungen des § 4 Abs. 5 und 6 StVG sind verfassungsrechtlich weder wegen einer unzulässigen Rückwirkung (a) noch wegen eines Verstoßes gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz des Art. 3 Abs. 1 GG zu beanstanden (b).

**30** a) Ein Verstoß gegen das verfassungsrechtliche Rückwirkungsverbot liegt nicht vor.

**31** aa) Art. 103 Abs. 2 GG, wonach eine Tat nur bestraft werden kann, wenn die Strafbarkeit gesetzlich bestimmt war, bevor die Tat begangen wurde, ist auf eine Fahrerlaubnisentziehung nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem nicht anwendbar; sie ist keine Bestrafung im Sinne dieser Vorschrift. Das Fahreignungs-Bewertungssystem und eine Entziehung der Fahrerlaubnis auf der Grundlage von § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG haben keinen repressiven, sondern präventiven Charakter. Das Fahreignungs-Bewertungssystem ist nach der Konzeption des Gesetzgebers ein Instrument mit general- und spezialpräventiver Wirkung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (vgl. BT-Drs. 17/12636 S. 38 und BT-Drs. 18/2775 S. 9 f.). Es dient dem Schutz vor Gefahren, die von Inhabern einer Fahrerlaubnis ausgehen, die wiederholt gegen die die Sicherheit des Straßenverkehrs betreffenden straßenverkehrsrechtlichen oder gefahrtübförder-

ungsrechtlichen Vorschriften verstoßen (§ 4 Abs. 1 Satz 1 StVG).

bb) Weder bezogen auf den 1. Mai 2014, den Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Fünften Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 28. August 2013 (BGBl. I S. 3313), mit dem das Fahreignungs-Bewertungssystem eingeführt wurde, noch bezogen auf den 5. Dezember 2014, den Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, der Gewerbeordnung und des Bundeszentralregistergesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) und der damit verbundenen (erneuten) Änderung von § 4 Abs. 5 und 6 StVG ist eine echte Rückwirkung zu Lasten des Klägers festzustellen. Ob der dargelegte Systemwechsel bereits durch die am 1. Mai 2014 in Kraft getretene Gesetzesänderung vollzogen wurde (verneinend: OVG Bautzen, Beschluss vom 7. Juli 2015 – 3 B 118/15 – SächsVBl. 2015, 255 Rn. 14), ist hier ohne Bedeutung.

Wie gezeigt, entfaltet die Gesetzesänderung belastende Wirkungen für Fahrerlaubnisinhaber, die vor ihrer Verwarnung weitere, der Fahrerlaubnisbehörde im Zeitpunkt der Verwarnung noch nicht bekannte Zuwiderhandlungen begangen haben. Damit wird in Fällen wie dem des Klägers jedoch nicht in einen in der Vergangenheit liegenden, bereits abgeschlossenen Sachverhalt eingegriffen. Zwar hat der Kläger die beiden zur Überschreitung der Acht-Punkte-Grenze des § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG führenden Ordnungswidrigkeiten sowohl vor dem 5. Dezember 2014 als auch vor dem 1. Mai 2014 begangen. Doch bereits unter dem Mehrfachtäter-Punktsystem (dort noch ohne einfach-gesetzliche Regelung, aber vom Rechtsstaatsprinzip gefordert; vgl. BVerwG, Urteil vom 25. September 2008 – 3 C 3.07 – BVerwGE 132, 48 Rn. 19 ff.) genügte die Begehung einer im Fahreignungsregister zu speichernden Straftat oder Ordnungswidrigkeit für das Entstehen von Punkten nicht. Erforderlich war schon damals die rechtskräftige Ahndung der betreffenden Tat. Somit lag und liegt der Entstehung von Punkten kein reines Tattagprinzip, sondern ein kombiniertes Tattag- und Rechtskraftprinzip zugrunde (so zum Mehrfachtäter-Punktsystem: BVerwG, Urteil vom 25. September 2008 a. a. O.; für das Fahreignungs-Bewertungssystem: § 4 Abs. 2 Satz 3 StVG und BT-Drs. 17/12636 S. 19). Im Hinblick darauf waren hier die maßgeblichen Lebenssachverhalte beim In-Kraft-Treten der gesetzlichen Neuregelungen noch nicht abgeschlossen. Die beiden strafgerichtlichen Urteile wurden erst am 19. Dezember 2014 rechtskräftig.

cc) Aus dem zeitlichen Ablauf ergibt sich allerdings zugleich, dass dem Berufungsgericht nicht in der Annahme gefolgt werden kann, die Frage einer unechten Rückwirkung wegen des Eintritts der Rechtskraft erst zum 19. Dezember 2014 stelle sich hier nicht ([...] ähnlich bereits VGH München, Beschluss vom 8. Juni 2015 – 11 CS 15.718 – juris Rn. 22). Jedenfalls die Verkehrsverstöße als „Auslöser“ der Maßnahmen



waren bereits vor dem In-Kraft-Treten der gesetzlichen Neuregelungen begangen worden.

- 35 Diese unechte Rückwirkung (so in Bezug auf § 4 StVG n.F. in vergleichbaren Fällen auch OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 17. November 2016 – OVG 1 S 86.16 – ZfS 2017, 55 <56>; OVG Bautzen, Beschluss vom 7. Juli 2015 – 3 B 118/15 – SächsVBl. 2015, 255 Rn. 15; Stieber, in: Freymann/Wellner, jurisPK-StrVerKR, 1. Aufl. 2016, § 4 StVG Rn. 86) ist verfassungsrechtlich gerechtfertigt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts genießt die bloß allgemeine Erwartung, das geltende Recht werde zukünftig unverändert fortbestehen, keinen besonderen verfassungsrechtlichen Schutz, soweit nicht besondere Momente der Schutzwürdigkeit hinzutreten. Der Gesetzgeber muss aber, soweit er für künftige Rechtsfolgen an zurückliegende Sachverhalte anknüpft, dem verfassungsrechtlich gebotenen Vertrauensschutz in hinreichendem Maß Rechnung tragen. Eine unechte Rückwirkung ist mit den Grundsätzen grundrechtlichen und rechtsstaatlichen Vertrauensschutzes daher nur vereinbar, wenn sie zur Förderung des Gesetzeszwecks geeignet und erforderlich ist und wenn bei einer Gesamtabwägung zwischen dem Gewicht des enttäuschten Vertrauens und dem Gewicht und der Dringlichkeit der die Rechtsänderung rechtfertigenden Gründe die Grenze der Zumutbarkeit gewahrt bleibt (BVerfG, Beschluss vom 7. Juli 2010 – 2 BvL 1/03 u. a. – BVerfGE 127, 31 <47 f.> m. w.N.).
- 36 Das ist hier der Fall. Die Gesetzesänderung dient – wie gezeigt – der Effektivierung des Fahreignungs-Bewertungssystems. Sie zielt auf eine Stärkung der Verkehrssicherheit (vgl. BT-Drs. 18/2775 S. 9 f.) und soll dazu beitragen, dass Fahrerlaubnisinhaber, die sich durch das Erreichen von acht oder mehr Punkten nach der Wertung des Gesetzgebers als ungeeignet erwiesen haben, auch tatsächlich vom Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen werden. Dieses Ziel ließe sich nur eingeschränkt erreichen, wenn die Neuregelung auf vor ihrem In-Kraft-Treten begangene, aber noch nicht rechtskräftig geahndete Verkehrsverstöße nicht anwendbar wäre. Die Grenze der Zumutbarkeit bleibt für die Betroffenen gewahrt. Ihre Erwartung, dass das der Gefahrenabwehr dienende Fahrerlaubnisrecht nach Begehung einer noch nicht rechtskräftig geahndeten Straftat oder Ordnungswidrigkeit nicht zu ihrem Nachteil geändert werde, genießt keinen besonderen verfassungsrechtlichen Schutz.
- 37 b) Ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG ist mit der gesetzlichen Neuregelung ebenfalls nicht verbunden.
- 38 Der allgemeine Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG gebietet dem Gesetzgeber, wesentlich Gleiches gleich und wesentlich Ungleiches ungleich zu behandeln. Differenzierungen bedürfen der Rechtfertigung durch Sachgründe, die dem Ziel und dem Ausmaß der Ungleichbehandlung angemessen sind (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. März 2015 – 1 BvR 2880/11 – BVerfGE 139, 1 Rn. 38 f. m. w.N.).
- 39 Ungleich behandelt werden Fahrerlaubnisinhaber, die wegen des Erreichens von vier oder fünf Punkten ermahnt worden sind und anschließend weitere Ver-

kehrsverstöße begehen, die zum Erreichen von acht oder mehr Punkten führen: Erhält die Fahrerlaubnisbehörde die Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes über diese Verkehrsverstöße gleichzeitig oder die weitere Mitteilung jedenfalls, bevor sie den Fahrerlaubnisinhaber aufgrund der ersten Mitteilung verwarnet hat, wird der Fahrerlaubnisinhaber gemäß § 4 Abs. 6 Satz 2 StVG lediglich verwarnet und sein Punktestand verringert sich auf sieben Punkte (§ 4 Abs. 6 Satz 3 Nr. 2 StVG). Erhält die Fahrerlaubnisbehörde die zweite Mitteilung dagegen – wie im Falle des Klägers – erst, nachdem sie den Fahrerlaubnisinhaber aufgrund der ersten Mitteilung wegen des Erreichens von sechs oder sieben Punkten verwarnet hat, wird ihm die Fahrerlaubnis entzogen (§ 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 StVG).

Das Ziel, die Allgemeinheit mit Hilfe eines typisierenden Fahreignungs-Bewertungssystems und einer daran anknüpfenden Maßnahmenstufung effektiv vor ungeeigneten Fahrern zu schützen, bietet auch für eine solche Ungleichbehandlung noch einen hinreichenden Sachgrund. Wann die Fahrerlaubnisbehörde den Fahrerlaubnisinhaber verwarnen kann, hängt nicht nur vom zeitlichen Abstand der Verkehrsverstöße, sondern auch davon ab, wann deren Ahndung rechtskräftig wird (§ 4 Abs. 2 Satz 3 StVG), wann die Gerichte, Staatsanwaltschaften und anderen Behörden dem Kraftfahrt-Bundesamt die über die Zuwiderhandlungen zu speichernden Daten mitteilen (§ 28 Abs. 4 StVG), wann das Kraftfahrt-Bundesamt der Fahrerlaubnisbehörde die Eintragungen im Fahreignungsregister übermittelt (§ 4 Abs. 8 StVG) und welche Bearbeitungszeiten bei der Fahrerlaubnisbehörde selbst anfallen. Ein Zusammenhang zwischen der Gestaltung und Dauer des Verfahrens und der Fahreignung des Fahrerlaubnisinhabers besteht nicht. Ein Fahrerlaubnisinhaber, der – wie der Kläger – mehrere, acht oder mehr Punkte ergebende Zuwiderhandlungen begangen hat, ist zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht besser geeignet und gefährdet die Allgemeinheit nicht weniger, wenn die Staatsanwaltschaft und anschließend das Kraftfahrt-Bundesamt diese Verkehrsverstöße gleichzeitig weitermelden. Das Fahreignungs-Bewertungssystem kommt jedoch ohne eine Anknüpfung an das betreffende Straf- oder Bußgeldverfahren nicht aus. Auch unter dem Mehrfachtäter-Punktsystem konnten nur rechtskräftig geahndete Verkehrsverstöße im Verkehrszentralregister eingetragen werden und Punkte ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 25. September 2008 – 3 C 3.07 – BVerwGE 132, 48 Rn. 21). Je später die Ahndung eines Verkehrsverstoßes rechtskräftig und damit eine Maßnahme nach § 4 Abs. 5 StVG möglich wurde, desto länger konnte der Fahrerlaubnisinhaber weitere Zuwiderhandlungen begehen, ohne die nächste Stufe des Maßnahmensystems zu erreichen. Eine sich daraus ergebende Ungleichbehandlung wurde hingenommen. Verfahrensbedingte Unterschiede bei der Ahndung von Verkehrsverstößen, wie sie z.B. bei der Verhängung von Fahrverboten auftreten können, werden in der Rechtsordnung auch sonst akzeptiert (vgl. BGH, Beschluss vom 16. Dezember 2015 – 4 StR 227/15 – BGHSt 61, 100). Soweit im Fahreignungs-Bewer-

tungssystem die Punkteverringerung nach § 4 Abs. 6 Satz 3 StVG nicht nur vom Eintritt der Rechtskraft abhängt, sondern auch vom Ablauf des anschließenden Verwaltungsverfahrens, unterscheiden sich die damit verbundenen zusätzlichen Unwägbarkeiten im Ansatz nicht von jenen, die sich aus dem Ablauf des Straf- oder Bußgeldverfahrens ergeben; sie sind deshalb ebenfalls hinzunehmen. Dabei darf der Gesetzgeber davon ausgehen, dass die beteiligten Stellen die Erledigung ihrer gesetzlichen Aufgaben nicht verzögern, um den Fahrerlaubnisinhaber beim Vollzug des Fahr- eignungs-Bewertungssystems zu begünstigen oder ihm zu schaden.

- 41 Der Gesetzgeber muss auch nicht zur Vermeidung der dargelegten Ungleichbehandlung vorsehen, dass die Fahrerlaubnis bei Erreichen von acht Punkten aufgrund weiterer Verkehrsverstöße gegebenenfalls ohne vorherige Verwarnung zu entziehen ist. Zu einem neuen Gleichheitsproblem würde eine solche Regelung allerdings nicht führen. Fahrerlaubnisinhaber in der Situation des Klägers sind zwar verwarnt worden; sie hatten aber im Zeitpunkt der Verwarnung wegen der weiteren Zuwiderhandlung bereits acht Punkte. Die Entziehung der Fahrerlaubnis war damit unabwendbar, die Verwarnung aus ihrer Sicht eine bloße Formalie. Ungeachtet dessen bleibt die Stufung der Maßnahmen nach der gesetzgeberischen Konzeption ein wichtiges Element des Fahrignungs-Bewertungssystems. Die Behörde darf – wie § 4 Abs. 6 Satz 2 und 3 StVG zu entnehmen ist – die Fahrerlaubnis nach wie vor nur entziehen, wenn sie den Fahrerlaubnisinhaber zuvor nicht nur ermahnt, sondern auch lierwart hat. In vielen Fällen kann die Verwarnung ihre Funktion auch erfüllen, den Fahrerlaubnisinhaber ein letztes Mal zu einer Verhaltensänderung anzuhalten. Wenn die Behörde wegen des Erreichens von sechs oder sieben Punkten die Verwarnung ausspricht, ist dies auf der Grundlage ihres Kenntnisstandes auch eine sinnvolle Maßnahme; sie hat keine Anhaltspunkte für weitere Verkehrsverstöße. Ausgehend hiervon liegt es innerhalb des Bewertungsspielraums des Gesetzgebers, wenn er meint, ein noch nicht verwarnter Fahrerlaubnisinhaber solle auch bei Erreichen von acht Punkten zunächst ein zweites Mal angehalten werden, sein Verhalten im Straßenverkehr zu ändern. Fahren, die in dichter Folge schwere Verkehrsverstöße begangen haben und vor Entziehung der Fahrerlaubnis verwarnt worden sind, darf deshalb zugemutet werden, die dargestellten verfahrensbedingten Ungleichbehandlungen hinzunehmen.

**37. 1. Auch völlig abwegig erscheinende Erklärungen rechtlicher oder tatsächlicher Art vermögen ebenso wie Verhaltensweisen des Fahrerlaubnisinhabers außerhalb des Straßenverkehrs für sich allein gesehen grundsätzlich keine hinreichenden tatsächlichen Anhaltspunkte für eine die Fahr- eignung beeinträchtigende Gesundheitsstörung zu begründen. Dies gilt insbesondere für Überlegungen, mit denen ein Fahrerlaubnisinhaber die Existenz**

**der Bundesrepublik Deutschland sowie die Legitimation der Behörden bestreitet und die Rechtsvorschriften der Bundesrepublik Deutschland als ungültig ansieht.**

**2. Bedenken hinsichtlich der Fahrignung eines Fahrerlaubnisinhabers können sich jedoch im Einzelfall aus weiteren Besonderheiten in seinen Erklärungen und Verhaltensweisen gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde ergeben. Dies kommt in Betracht, wenn ein Schreiben des Fahrerlaubnisinhabers außer einem abstrusen Staats- und Rechtsverständnis verworrene Gedankenführungen enthält, die einen inneren logischen Sinnzusammenhang nicht mehr im Ansatz erkennen lassen, und eine Vielzahl gravierender sprachlicher Unstimmigkeiten aufweist, die sich dem an sprachlicher Logik ausgerichteten Grundverständnis eines Durchschnittsbürgers entziehen.**

Oberverwaltungsgericht Thüringen,  
Beschluss vom 2. Februar 2017 – 2 EO 887/16 –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen einen Bescheid der Antragsgegnerin, durch den sie ihm die Erlaubnis für das Führen von Kraftfahrzeugen entzogen hat.

Er besaß die Fahrerlaubnis der Klassen A, BE und C1E. Durch gesonderte Schreiben vom 8. September 2015 wies die Antragsgegnerin als Kraftfahrzeugzulassungsbehörde den Antragsteller u. a. auf seine Mitteilungspflicht hinsichtlich der geänderten Wohnanschrift (§ 13 Abs. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV –) sowie auf seine Pflicht zur Entfernung von auf beiden Kennzeichenschildern an seinem Kraftfahrzeug (mit dem amtlichen Kennzeichen ...) angebrachten Aufklebern hin (§ 10 Abs. 2 FZV); auf den Schildern war jeweils das Euro-Feld mit einem Muster der „Reichsflagge“ (Farbenfolge: schwarz, weiß, rot) überklebt. Der in den Schreiben enthaltenen Aufforderungen der Behörde, unter Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I, des Nachweises einer gültigen Hauptuntersuchung und eines Personalausweises oder Reisepasses „... vorzusprechen und die kostenpflichtige Änderung ... zu beantragen“, sowie „die Reichsflagge vom Euro-Feld ... zu entfernen und die Kennzeichen vorzulegen“ oder die Erstellung neuer Kennzeichen zu beantragen, kam der Antragsteller zu keinem Zeitpunkt nach. Vielmehr wandte er sich gegen beide behördliche Verfügungen durch ein bei der Antragsgegnerin am 21. September 2015 eingegangenes Schreiben. Zur Begründung führte er im Wesentlichen aus, dass er die deutschen Rechtsvorschriften und die Legitimität der staatlichen Organe der Bundesrepublik Deutschland nicht anerkenne. In der Folge untersagte die Antragsgegnerin durch Bescheide vom 7. Oktober 2015 den weiteren Betrieb des Kraftfahrzeugs. Die Bescheide, die dem Antragsteller zugestellt worden waren, wurden an die Antragsgegnerin zurückübersandt. Auf den sie enthaltenden Briefumschlägen war jeweils ein Aufkleber angebracht, auf dem neben einem handschriftlichen Vermerk („Nicht



rechtskonforme Zustellung“) unter der Überschrift „Zustellungsverbot/fehlende Vertragsgrundlage“ Ausführungen u. a. darüber enthalten waren, dass der Empfänger als juristische Person nicht existiere, eine vertragliche Grundlage fehle und Angebote nicht entgegengenommen würden. In der Folge setzte die Antragsgegnerin das Fahrzeug des Antragstellers außer Betrieb. Nachdem die am Fahrzeug angebrachten Kennzeichen am 27. November 2015 entstempelt und am 10. Dezember 2015 beschlagnahmt worden waren, stand das Fahrzeug ohne Kennzeichen im öffentlichen Straßenraum in E. (Ecke .../...). Die Antragsgegnerin wies den Antragsteller durch Schreiben vom 17. Dezember 2015 u. a. darauf hin, dass er mit diesem Abstellen des Fahrzeugs gegen § 1 des Straßenverkehrsgesetzes – StVG – (Zulassungspflicht für Fahrzeuge) und § 18 des Thüringer Straßengesetzes (Erlaubnisspflicht für Sondernutzung öffentlicher Straßen) verstoße. Hiergegen wandte sich der Antragsteller durch Schreiben vom 29. Dezember 2015. Auch in diesem Schreiben erklärte er, dass er die deutschen Rechtsvorschriften nicht anerkenne.

Die Bußgeldstelle der Antragsgegnerin erließ unter dem 16. Oktober 2015 wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung um 9 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften am 20. Juli 2015 gegenüber dem Antragsteller einen Bußgeldbescheid, nachdem jener auf eine am 14. September 2015 ergangene schriftliche Verwarnung nicht reagiert hatte. Auch dieser an den Antragsteller zugestellte Bescheid wurde mit einem Aufkleber der beschriebenen Art an die Bußgeldstelle zurückübersandt. In einem weiteren Bußgeldverfahren, das einen dem Antragsteller vorgeworfenen Parkverstoß am 25. September 2015 betraf, informierte ihn die Bußgeldstelle durch Schreiben vom 2. November 2015, dass das Verfahren gegen ihn vorläufig eingestellt und ein Verfahren gegen unbekannt eingeleitet werde, und forderte ihn unter Hinweis auf seine mögliche Kostentragung auf, den verantwortlichen Fahrzeugführer und dessen Personalien innerhalb einer Woche anzugeben. Hiergegen und gegen die Aufforderung zur Entfernung der Aufkleber von den Kennzeichenschildern an seinem Fahrzeug wandte sich der Antragsteller durch Schreiben vom 28. November 2015, das sowohl an die „Generalstaatsanwaltschaft der russischen Föderation – Haupt Militär Staatsanwalt“ als auch an die „Stadtverwaltung/ Stadtkasse/ Bürgeramt/ Führerscheinstelle“ der Antragsgegnerin gerichtet war und u. a. Strafanträge gegen mehrere Mitarbeiter der Antragsgegnerin enthielt.

Diese wies den Antragsteller durch Schreiben vom 3. Dezember 2015 und 7. April 2016 darauf hin, dass angesichts seiner schwer nachvollziehbaren Einlassungen Zweifel an seiner Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen entstanden seien. Zum letztgenannten Schreiben nahm der Antragsteller in einem an die Antragsgegnerin gerichteten und in der Überschrift als „Obligation“ bezeichneten Schreiben vom 21. April 2016 Stellung.

Durch Bescheid vom 9. Mai 2016 forderte die Antragsgegnerin den Antragsteller auf, ein neurolo-

gisch-psychiatrisches Gutachten eines Arztes einer Begutachtungsstelle für Fahreignung über seine Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klassen A und C1E sowie der darin eingeschlossenen Klassen vorzulegen [...].

Der Antragsteller kam der Anordnung der Antragsgegnerin zur Vorlage des Gutachtens nicht nach. Nach vorangegangener schriftlicher Anhörung des Antragstellers entzog ihm die Antragsgegnerin durch Bescheid vom 17. August 2016 die Fahrerlaubnis hinsichtlich „aller im Besitz befindlichen Klassen“ [...]. Über den am 30. August 2016 erhobenen Widerspruch des Antragstellers ist bislang nicht entschieden.

Das Verwaltungsgericht hat durch Beschluss vom 26. Oktober 2016 die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen den Bescheid der Antragsgegnerin vom 17. August 2016 wiederhergestellt. [...]

Mit am 14. November 2016 beim Verwaltungsgericht eingegangenen Schriftsatz hat die Antragsgegnerin gegen den [...] Beschluss Beschwerde eingelegt [...].

#### Aus den Gründen:

Die Beschwerde der Antragsgegnerin (§ 146 VwGO), mit der sich diese gegen den stattgebenden Beschluss des Verwaltungsgerichts wendet, hat Erfolg und führt zur Änderung des genannten Beschlusses.

Sie ist zulässig. Insbesondere genügt sie den formellen Anforderungen des Darlegungsgebots (§ 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO).

Sie ist auch begründet. [...]

Die streitgegenständliche Fahrerlaubnisentziehung findet mit überwiegender Wahrscheinlichkeit ihre Rechtsgrundlage in § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG i. V. m. § 46 Abs. 1 FeV. Hiernach hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber der Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere dann, wenn Erkrankungen oder Mängel nach der Anlage 4 zur FeV vorliegen und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist. Den Schluss auf die Nichteignung des Antragstellers aufgrund einer Erkrankung in Form einer schizophrenen Psychose nach Nr. 7.6 der Anlage 4 zur FeV durfte die Antragsgegnerin gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV ziehen, weil der Antragsteller ohne (ausreichenden) Grund das von ihm durch Bescheid vom 9. Mai 2016 angeforderte neurologisch-psychiatrische Gutachten eines Arztes einer Begutachtungsstelle für Fahreignung nicht beibrachte, obwohl er auf diese für ihn nachteilige Folge in der behördlichen Anordnung hingewiesen worden war (vgl. § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 2 FeV). Der Antragsteller war verpflichtet, sich einer entsprechenden Untersuchung zu unterziehen und das angeforderte Gutachten der Antragsgegnerin vorzulegen, weil deren Anordnung vom 9. Mai 2016 in rechtmäßiger Weise erging (zum Erfordernis der Rechtmäßigkeit der Gutachtensanforderung vgl. nur BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2005 – 3 C 25.04 – Juris, Rn. 19 m. w. N.).

Sie findet ihre Rechtsgrundlage in § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 2 FeV. Nach Satz 1 der letztgenannten Vorschrift kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens durch den Fahrerlaubnisinhaber verlangen, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung eines Fahrerlaubnisinhabers zum Führen eines Kraftfahrzeugs begründen. Solche Bedenken bestehen nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 2 Satz 2 FeV insbesondere, wenn Tatsachen bekannt werden, die auf eine Erkrankung oder einen Mangel nach Anlage 4 zur FeV hinweisen.

Die Anordnung einer ärztlichen Begutachtung stellt einen erheblichen Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht des Fahrerlaubnisinhabers (Art. 1 Abs. 1 i. V. m. Art. 2 Abs. 1 GG) dar. Die in der Begutachtungsaufforderung liegende Rechtsbeeinträchtigung ist im Hinblick auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nur angemessen, wenn die Fahrerlaubnisbehörde ausreichende konkrete tatsächliche Anhaltspunkte feststellt, die den hinreichenden Verdacht fehlender Fahreignung begründen. Es bedarf insoweit konkreter Anzeichen, die den Verdacht nahelegen, dass die körperliche oder geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen beeinträchtigt ist. Die Gründe für eine Begutachtung dürfen nicht „aus der Luft gegriffen“ sein. Ein nur auf die entfernt liegende Möglichkeit eines Eignungsmangels hindeutender Umstand kann kein hinreichender Grund für die Anforderung eines Gutachtens sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2005 – 3 C 25.04 – Juris, Rn. 22 f.; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15. Juni 2012 – OVG 1 S 71.12 – Juris, Rn. 4 und Dauer in Hentschel/König/ders., Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, Rn. 23 zu § 11 FeV, jeweils m. w. N.; zu den Anforderungen an die Eignungsbedenken bei der Anordnung anderer Aufklärungsmaßnahmen vgl. ferner BVerfG, Beschlüsse vom 24. Juni 1993 – 1 BvR 689/92 – Juris, Rn. 60 und 63, und vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 – Juris, Rn. 54).

In Anwendung dieser Grundsätze spricht bei einer Gesamtbetrachtung aller insoweit erheblichen Umstände viel für einen Verdacht, bei dem Antragsteller könnte eine psychische (geistige) Störung nach Nr. 7 der Anlage 4, insbesondere in Form einer schizophrenen Psychose nach Nr. 7.6, vorliegen. Die inhaltlich gegenläufige Argumentation der Vorinstanz, die abwegigen rechtlichen Ausführungen des Antragstellers stellten noch keine Hinweise auf eine geistige Störung im Sinne der Nr. 7 der Anlage 4 dar, weil allein abwegige Äußerungen rechtlicher oder tatsächlicher Natur keine Zweifel an der Zurechnungsfähigkeit des Erklärenden begründen könnten [...], greift zu kurz. Sie wird den Besonderheiten der konkreten Umstände des vorliegenden Falles nicht gerecht.

Zwar stimmt der Senat mit der Kammer darin überein, dass völlig abwegig erscheinende Erklärungen rechtlicher oder tatsächlicher Art ebenso wie Verhaltensweisen des Fahrerlaubnisinhabers außerhalb des Straßenverkehrs für sich allein gesehen grundsätzlich keine hinreichenden tatsächlichen Anhaltspunkte für

eine die Fahreignung beeinträchtigende Gesundheitsstörung zu begründen vermögen (vgl. nur OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 15. Juni 2012 – OVG 1 S 71.12 – Juris, Rn. 4). Dies gilt auch für die vom Antragsteller in seinen Schreiben an die Antragsgegnerin vorgetragene Überlegungen, mit denen er die Existenz der Bundesrepublik Deutschland sowie die Legitimation der Behörden bestreitet und die Rechtsvorschriften der Bundesrepublik Deutschland als ungültig ansieht, auch wenn sie offenbar unhaltbar sind und an der Realität vorbeigehen.

Bedenken hinsichtlich der Fahreignung des Antragstellers ergeben sich jedoch aus – den vorliegenden Fall prägenden – Besonderheiten in seinen Erklärungen und Verhaltensweisen gegenüber der Antragsgegnerin, mit denen sich das Verwaltungsgericht nicht hinreichend auseinandergesetzt hat. Die Antragsgegnerin hat in ihrer Anordnung vom 9. Mai 2015 nicht nur darauf hingewiesen, dass der Vortrag des Antragstellers in den an sie gerichteten Schreiben vom 28. November und 29. Dezember 2015 sowie 21. April 2016 „völlig diffuse Wahrnehmungen des bestehenden Rechtssystems“ enthalte. Sie hat zusätzlich darauf abgestellt, dass das letztgenannte Schreiben des Antragstellers einen tatsächlichen Inhalt kaum noch erkennen lasse, dort „unter der Aneinanderreihung von Paragrafen und Rechtsprechungen eine völlig gestörte Wahrnehmung der Realität erkennbar“ sei und demgemäß „massive Zweifel an der Krafftahreignung im Sinne einer möglichen Psychose“ bestünden. Diese Einschätzung teilt der Senat. Das als „Obligation“ bezeichnete Schreiben vom 21. April 2016, in dem der Antragsteller als „Der Mensch ... das geistig sittliche Wesen aus der Familie b.“ zum Schreiben der Antragsgegnerin vom 7. April 2016 Stellung nimmt, lässt nicht einmal eine Gedankenfolge zu einer – wenn auch abwegigen – (rechtlichen) Meinungsäußerung erkennen. Vielmehr erschöpfen sich die dort enthaltenen Ausführungen in einer bloßen Aneinanderreihung von Aussagen, die einen logischen inneren Zusammenhang nicht mehr ansatzweise erkennen lassen. Das Schreiben enthält konfuse Darstellungen zur Grundrechtsberechtigung nach Art. 19 Abs. 3 GG, zur „Personifikation nach § 112 BVerfGG“, einen nicht mit einem Verwaltungsverfahren im Zusammenhang stehenden Fragenkatalog und die Feststellung einer Gefährdungshandlung, die Tatbestände des Völkerstrafgesetzbuchs erfülle. Diese verworrenen Gedankengänge sind weder einer Feststellung noch einer Mutmaßung zugänglich, was der Antragsteller zum Ausdruck bringen will. Die Ausführungen enthalten überdies eine Vielzahl gravierender sprachlicher Unstimmigkeiten, die sich dem an sprachlicher Logik ausgerichteten Grundverständnis eines Durchschnittsbürgers entziehen (vgl. etwa S. 1: „... Es ist zu Recht verboten die Menschen als Objekt, also als PERSON zu behandeln ...“; S. 10: „... Jeder Mensch wenn er treuhänderisch tätig ist für eine juristische Person etc., welcher mit Personen zwischen Art. 20-146 GG freiwillig in dieser Sache einen Vertrag eingeht, ist nicht grundrechtsfähig. Deswegen muß

sich jeder geistiglebendiger Mensch von ihnen distanziert und jede Form von Personifikation nach § 112 BPersVG mit und von ihnen absolut und kategorisch ablehnen ...“; S. 11: „Sie und die genannten Tätigen sind als jP. Personen eine unerlaubte Geschäftsanmaßung und unter einem außervertraglichen Schuldverhältnis nach Art. 6, 38-42 EGBGB privat tätig ...“). Bei einer das abstruse Staats- und Rechtsverständnis des Antragstellers, dessen nicht nachvollziehbare Gedankensprünge und die Vielzahl sprachlicher Unstimmigkeiten einbeziehenden Gesamtbetrachtung können kognitive Defizite bei ihm nicht mehr mit der erforderlichen Sicherheit ausgeschlossen werden.

Sprechen nach alledem überwiegende Gründe dafür, dass schon zum Zeitpunkt des Erlasses der Anordnung vom 9. Mai 2016 tatsächliche Anhaltspunkte für das Vorliegen einer psychischen (geistigen) Störung des Antragstellers nach Nr. 7 der Anlage 4 zur FeV, insbesondere in Form einer schizophrenen Psychose nach Nr. 7.6 vorgelegen haben, ergeben sich daraus abgeleitete Bedenken gegen die Eignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen. Denn nach Nr. 7 Anlage 4 kann die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bei psychischen Störungen eingeschränkt oder gar ausgeschlossen sein. Nach Nr. 7.6 Anlage 4 kann bei einer – hier insbesondere in den Blick zu nehmen – schizophrenen Psychose eine Fahreignung beim Auftreten einer akuten Phase nur dann in Betracht gezogen werden, wenn diese beendet ist (vgl. Nr. 7.6.1 Anlage 4) und andererseits keine Störungen mehr nachweisbar sind, die das Realitätsurteil erheblich beeinträchtigen (vgl. Nr. 7.6.2 Anlage 4). Hinsichtlich der Fahrerlaubnisklasse C1E kann dies gar nur ausnahmsweise, unter besonders günstigen Umständen angenommen werden (vgl. Nr. 7.6.2 Anlage 4). Letzteres gilt ebenso beim Auftreten mehrerer psychischer Episoden (vgl. Nr. 7.6.3 Anlage 4). In diesen Fällen kann – unabhängig von der Fahrerlaubnisklasse – ohnehin nur eine bedingte Fahreignung in Betracht gezogen werden, bei der der betreffende Fahrerlaubnisinhaber in jedem Falle regelmäßig kontrolliert werden muss (vgl. Nr. 7.6.3 Anlage 4).

Hiervon ausgehend bietet der Antragsteller ohne eine fachmedizinische Abklärung jedenfalls keine hinreichende Sicherheit dafür, dass er im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs den Anforderungen an ein verkehrsgerechtes Verhalten in allen – nach den Gegebenheiten des modernen Massenverkehrs häufig wechselnden – Verkehrssituationen entsprechen und damit keine Gefahr für Leib, Leben und Eigentum anderer Verkehrsteilnehmer darstellen und von ihm auch keine sonstige Beeinträchtigung der Sicherheit des öffentlichen Straßenverkehrs ausgehen wird. Dies gilt auch im Hinblick darauf, dass der Antragsteller die maßgeblichen verkehrsrechtlichen Regelungen als für ihn nicht verbindlich ansieht und deshalb nicht mit der erforderlichen Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass er in jeder Situation diese Regelungen beim Führen eines Kraftfahrzeugs beachten wird. Demgemäß ist auch die in der Anordnung der Antragsgegnerin vom 9. Mai 2016 dar-

gestellte Befürchtung nachvollziehbar, „dass sich die mangelnde Grundeinstellung zu den Rechtsvorschriften der Bundesrepublik Deutschland“ auf das Verhalten des Antragstellers im Straßenverkehr „erstrecken könnte“ [...]. Dies gilt umso mehr, als der Antragsteller bereits in der Vergangenheit mehrfach gegen unterschiedliche verkehrsrechtliche Vorschriften verstieß. Gegen die wegen der genannten Verstöße ergangenen behördlichen Maßnahmen verwaltungsverfahrens- oder ordnungswidrigkeitsrechtlicher Art wandte er sich, indem er der Behörde – mit dem Hinweis auf eine fehlende Legitimation der Amtsträger oder die angenommene Ungültigkeit der einschlägigen Rechtsvorschriften – gerade die grundsätzliche Befugnis absprach, Maßnahmen zur Durchsetzung der (verletzten) verkehrsrechtlichen Regelungen zu ergreifen.

Soweit die Antragsgegnerin auch aus der vom Antragsteller gezogenen Folgerung, auf der Grundlage seiner Ablehnung der bundesdeutschen Rechtsordnung seien Maßnahmen von Behörden ihm gegenüber ungültig, Bedenken gegen die Fahreignung des Antragstellers ableitet, wird er auch nicht in seiner Meinungsfreiheit (Art. 5 Abs. 1 Satz 1 GG) verletzt. Das Grundrecht findet seine Schranke u. a. in § 11 Abs. 2 FeV als allgemeinem Gesetz i. S. v. Art. 5 Abs. 2 GG, das dem Schutz von Leib, Leben und Eigentum anderer Verkehrsteilnehmer und zugleich dem Interesse der Allgemeinheit an der Sicherheit des Straßenverkehrs dient. Art. 5 Abs. 1 GG vermittelt kein Recht, die Rechtsnormen der Bundesrepublik Deutschland und dem Rechtsgüterschutz dienende behördliche Maßnahmen zu ignorieren und als unwirksam abzulehnen (vgl. auch VG Braunschweig, Beschluss vom 23. Februar 2007 – 6 B 413/06 – Juris, Rn. 35 f.).

Die Zweifel an der Fahreignung des Antragstellers sind ferner nicht durch das von ihm im behördlichen Verfahren vorgelegte Attest des Facharztes für Allgemeinmedizin ... J... (E...) vom 29. Juni 2015 ausgeräumt worden. Es erschöpft sich in dem bloßen, nicht näher begründeten Hinweis darauf, dass der Antragsteller „frei von psychischen und oder psychiatrischen Erkrankungen und derzeit im Vollbesitz seiner geistig-körperlichen Fähigkeiten ist“. Diese ärztliche Bescheinigung vermag schon deshalb nicht die genannten Eignungsbedenken zu widerlegen, weil ihr – bereits ausweislich des Textes über der Überschrift – eine Patientenverfügung des Antragstellers vom 7. Januar 2015 und damit ein anderer Anlass als der vorliegende zugrunde lag. Überdies bezieht sich die Stellungnahme auf den Gesundheitszustand des Antragstellers zum 29. Juni 2015 und damit auf einen Zeitpunkt, der nahezu ein Jahr vor der Gutachtensanforderung der Antragsgegnerin vom 9. Mai 2016 lag.

War hiervon ausgehend die Antragsgegnerin nicht nur befugt, sondern verpflichtet, den durch Tatsachen begründeten Bedenken gegen die Eignung des Antragstellers nachzugehen (zur Ermessensreduzierung hinsichtlich einer Gutachtensanforderung durch die Fahrerlaubnisbehörde vgl. nur Dauer in Hentschel/König/ders., Straßenverkehrsrecht, 44. Auflage 2017, Rn. 26 zu § 11 FeV, m. v. N.), spricht viel für die Recht-

mäßigkeit der Anordnung vom 9. Mai 2016, mit der die Antragsgegnerin das Vorliegen einer psychischen (geistigen) Störung nach Nr. 7 der Anlage 4, insbesondere einer schizophrenen Psychose nach Nr. 7.6, beim Antragsteller und deren konkrete Auswirkungen auf die Fahreignung klären wollte. Auch die Bestimmung eines „Arztes einer Begutachtungsstelle für Fahreignung“ als für die Untersuchung des Antragstellers und die Erstellung des Gutachtens heranzuziehende Stelle begegnet keinen Rechtmäßigkeitssweifeln (vgl. § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 5 FeV). Die Gutachtensanforderung der Antragsgegnerin genügt ferner den an sie gemäß § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 6 FeV zu stellenden formellen und inhaltlichen Anforderungen.

Erweist sich die Anordnung der Antragsgegnerin vom 9. Mai 2016 mit überwiegender Wahrscheinlichkeit als rechtmäßig, ist die an die Weigerung des Antragstellers zur Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anknüpfende Entziehung seiner Fahrerlaubnis auch nicht deshalb rechtlichen Bedenken ausgesetzt, weil er nach seinem Vortrag auf ihren weiteren Besitz aus beruflichen Gründen angewiesen ist. Dies gilt auch dann, wenn die Fahrerlaubnisentziehung dazu führen sollte, dass er seine berufliche Tätigkeit aufgeben müsste. Solche absehbaren Folgen muss ein Fahrerlaubnisinhaber hinnehmen, wenn – wie im Falle des Antragstellers – hinreichender Anlass zur Annahme besteht, dass aus seiner aktiven Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr eine Gefahr für dessen Sicherheit resultiert (vgl. nur BVerfG, Beschluss vom 20. Juni 2002 – 1 BvR 2062/96 – Juris, Rn. 50 f., m. w. N.).

**38. Drogenbesitz kann ein Indiz für Eigenverbrauch sein. Im Falle des Besitzes von Cannabis müssen jedoch zusätzliche konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ständig fahreignungsrelevante körperlich-geistige Fahreignungsdefizite vorhanden sind oder Konsum von Cannabis und Teilnahme am Straßenverkehr nicht getrennt werden können.**

Verwaltungsgericht Minden,  
Beschluss vom 9. März 2017 – 2 L 4/17 –

Aus den Gründen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers [...] gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 29.11.2016 wiederherzustellen und dem Antragsteller aufzugeben, den Führerschein des Antragstellers unverzüglich an ihn herauszugeben, ist zulässig und auch begründet.

Die nach § 80 Abs. 5 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – gebotene Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an der sofortigen Vollziehung der Ordnungsverfügung vom 29.11.2016 und dem Interesse des Antragstellers, zunächst von der Vollziehung verschont zu bleiben, fällt zu Lasten des Antragsgegners aus. Nach der im vorliegenden Verfahren allein

möglichen summarischen Prüfung spricht alles dafür, dass sich die angefochtene Verfügung als rechtswidrig erweist, so dass der Antragsteller im Hauptsachverfahren aller Voraussicht nach obsiegen wird.

Sie lässt sich nicht auf § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes – StVG – i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – stützen. Danach hat, erweist sich der Inhaber einer Fahrerlaubnis als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, die Fahrerlaubnisbehörde ihm die Fahrerlaubnis zu entziehen. Nichteignung ist gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere dann gegeben, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur FeV vorliegen oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen wurde und dadurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen ist.

Anders als der Antragsgegner meint, ist der Antragsteller nicht deshalb als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen, weil er sich geweiigert hat, der Aufforderung des Antragsgegners vom 31.10.2016 zur Beibringung eines Gutachtens über eine Blut- und Urinuntersuchung (Drogenscreening vgl. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV) Folge zu leisten. Die Fahrerlaubnisbehörde darf zwar gemäß § 46 Abs. 3 § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV dann auf die Nichteignung des Betroffenen schließen, wenn dieser eine Untersuchung verweigert oder ein gefordertes Gutachten nicht fristgerecht beibringt. Dies setzt allerdings voraus, dass die Gutachtenanordnung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig war und für die Weigerung, das Gutachten vorzulegen, kein ausreichender Grund besteht (vgl. BVerfG, Urteil vom 13.11.1997 – 3 C 1.97 –, NZV 1998, 300, 301; OVG NRW; Beschluss vom 10.11.2009 – 16 B 1181/09 –, OVG NRW, Beschluss vom 22.01.2001 – 19 B 1757/00 –, NWVBl. 2001, 478, 481; OVG NRW, Beschluss vom 22.11.2001 – 19 B 814/01 –, DAR 2002, 185, 186; Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 41. Auflage 2011, § 11 FeV, Rdnr. 24 m. w. N.).

An diesen Voraussetzungen fehlt es hier. Der Antragsgegner war nicht gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV berechtigt, vom Antragsteller ein ärztliches Gutachten in Form einer Blut- und Urinuntersuchung (Drogenscreening) zu fordern.

Gemäß §§ 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV, 11 Abs. 2 Satz 1 FeV kann die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens zur Klärung von Eignungszweifeln für die Zwecke nach § 11 Absatz 1 und 2 angeordnet werden, wenn Tatsachen die Annahme begründen, dass Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes vorliegt.

Zwar kann der Drogenbesitz ein Indiz für Eigenverbrauch sein (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22.11.2001 – 19 B 814/01 – juris, NZV 2002, 427 ff.).

Im Falle des Besitzes von Cannabis müssen jedoch zusätzliche konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ständig fahreignungsrelevante körperlich-geistige Fahreignungsdefizite vorhanden sind oder Konsum von Cannabis und Teilnahme am Straßenverkehr nicht getrennt werden können. So kann etwa die Auffor-

derung, eine ärztliche Untersuchung durchführen zu lassen, schon bei Besitz einer geringen Menge eines Cannabisproduktes gerechtfertigt sein, die für Eigenverbrauch spricht, vorausgesetzt, dass weitere Umstände eine Klärung geboten erscheinen lassen, ob regelmäßiger Konsum vorliegt (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 22. 11. 2001 – 19 B 814/01 –, juris, NZV 2002, 427 ff.).

Ohne das Hinzutreten solcher weiteren Umstände verstieße die Maßnahme in derartigen Fällen jedoch gegen den grundrechtlichen Schutz der allgemeinen Handlungsfreiheit und gegen das Übermaßverbot (vgl. BVerfG, stattgebender Kammerbeschluss vom 20. 06. 2002 – 1 BvR 2062/96 –, juris, Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 44. Auflage 2017, § 14 FeV, Rdnr. 17 m. w. N.).

So liegt es hier. Selbst unter Berücksichtigung des Ergebnisses des – vom Antragsgegner erst nach der Gutachtenanordnung beigezogenen – staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahrens ist die zu berücksichtigende „Tatsache“ i. S. d. § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 FeV allein der Fund von 1,8 g Marihuana netto am 15. 08. 2016 im Schlafzimmer der vom Antragsteller und seiner Mutter bewohnten Wohnung. Ausweislich des Schlussvermerks der Kreispolizeibehörde H. vom 07. 09. 2016 bestehe nach Erkenntnissen aus durchgeführten Telekommunikationsüberwachungsmaßnahmen der dringende Tatverdacht, dass der Antragsteller zumindest im Tatzeitraum 12. 05. 2016 bis 16. 06. 2016 bei mindestens fünf Gelegenheiten Marihuana in bisher nicht bekannter Größenordnung erworben habe. Konkrete Tatsachen, die diese Annahme rechtfertigen könnten, ist die Kreispolizeibehörde H. jedoch schuldig geblieben. Demgemäß wurde das Verfahren gegen den Antragsteller gemäß § 153 StPO am 22. 10. 2016 wegen Geringfügigkeit eingestellt.

Über den bloßen (möglichen) Besitz von 1,8 g Marihuana/Cannabis hinausgehende Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller tatsächlich Marihuana/Cannabis konsumiert hat, liegen nicht vor.

Alle weiteren Annahmen des Antragsgegners bestehen im Wesentlichen aus Vermutungen und Unterstellungen, für die der Antragsgegner einen Nachweis schuldig geblieben ist. Der Antragsteller hat bei seiner Beschuldigtenvernehmung am 17. 08. 2016 keine Angaben gemacht; die von ihm unterzeichneten Angaben – auf die der Antragsgegner seine Gutachtenanordnung maßgeblich gestützt hat insbesondere zur Größenordnung der Marihuanaakäufe (um jeweils 50–70 g) sind rein spekulativer Art und als solche vom Antragsteller auch nur mit seiner Unterschrift bestätigt worden. Insoweit vermag das Gericht nicht nachzuvollziehen und ist der Antragsgegner einen Nachweis schuldig geblieben, worin die „sehr konkreten Anhaltspunkte“ dafür gelegen haben sollen, dass es sich bei der geringen Menge von 1,8 g Cannabis „lediglich um eine Restmenge handelte und tatsächlich in deutlich größerem Umfang Betäubungsmittel bezogen wurden und die Fahreignung durch einen regelmäßigen Konsum ausgeschlossen sein könnte“, geht doch der Schlussvermerk der Kreispolizeibehörde H. vom

07. 09. 2016 „von Marihuana in bisher nicht bekannter Größenordnung“ aus, so dass es für Mutmaßungen über einen möglichen Konsum bis hin zu einem regelmäßigen Konsum keine Grundlage gibt. Weitere ergänzende Anhaltspunkte derart, dass der Antragsteller unter Drogeneinfluss ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr geführt oder über einen längeren Zeitraum erheblichen Cannabiskonsum geübt hat, sind von der Antragsgegnerin nicht ermittelt bzw. nicht dargelegt worden.

Da die aufschiebende Wirkung der Klage gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis wiederherzustellen war, fehlt den Vollzugsmaßnahmen derzeit die rechtliche Grundlage. Insoweit war dem Antragsgegner aufzugeben, die ergriffenen Vollzugsmaßnahmen rückgängig zu machen und dem Antragsteller den Führerschein umgehend herauszugeben.

**39. Scheitert ein Fahrerlaubnisinhaber in einem psychologischen Testverfahren, weil er diesem nicht mehr gewachsen ist und die Testanweisung nicht versteht, führt das nicht dazu, wegen mangelnder gutachterlicher Erkenntnisse vom Vorliegen einer auch nur bedingten Fahreignung auszugehen. Vielmehr kann die Fahrerlaubnis sofort entzogen werden.**

Verwaltungsgericht Augsburg,  
Beschluss vom 15. Dezember 2016 – Au 7 S 16.1493 –

Zu m S a c h v e r h a l t :

Der [...] Antragsteller wendet sich gegen die sofortige Vollziehbarkeit des Entzugs seiner (jeweils am 21. 2. 1968 erteilten) Fahrerlaubnis der Klassen 1 und 3.

1. Die Polizeiinspektion [...] teilte dem Landratsamt [...] (nachfolgend: Landratsamt) mit Schreiben vom 8. Februar 2016 mit, dass der Antragsteller mit seinem Pkw am 7. Februar 2016 an einem Verkehrsunfall (sog. Kleinunfall) beteiligt gewesen sei. Eine Alkoholüberprüfung durch die Eintreffende Streife um 18:20 Uhr sei negativ verlaufen. Der Antragsteller habe aber einen verwirrten und unsicheren Eindruck gemacht. Eine medizinische Überprüfung der Fahreignung werde angeregt. Laut Aktenvermerk des Landratsamtes vom 18. Februar 2016 habe der Polizeibeamte Herr T. mitgeteilt, der Antragsteller sei nach dem Unfall stehengeblieben, habe sein Fahrzeug aber nicht verlassen wollen. Er habe nur nach Hause gewollt, da dort seine Betreuerin auf ihn warte. Nach dem Eindruck des Polizeibeamten habe es sich nicht um einen Schockzustand gehandelt. Der Antragsteller habe einen sehr verwirrten und alkoholisierten Eindruck gemacht, und es sei sehr schwer gewesen, mit ihm ein Gespräch zu führen. Auf Nachfrage informierte die Polizeiinspektion pp. das Landratsamt über einen weiteren Verkehrsunfall des Antragstellers am 9. August 2011, bei dem der Antragsteller ohne Fremdverschulden die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren habe und schließlich in den Straßengraben gefahren sei. Er sei mittelschwer



verletzt worden, am Fahrzeug sei Totalschaden entstanden.

Mit Schreiben vom 18. Februar 2016 forderte das Landratsamt den Antragsteller unter Hinweis auf die beiden Unfälle vom 7. Februar 2016 und 9. August 2011 dazu auf, bis zum 18. April 2016 ein Gutachten eines weitergebildeten Arztes (Facharzt) mit verkehrsmedizinischer Qualifikation für Neurologie und/oder Psychiatrie beizubringen. [...] [Nach dem] Gutachten des Facharztes für Neurologie und Nervenheilkunde, Dr. med. T. M., vom 16. Mai 2016 [...] liege [beim Antragsteller] eine Demenz vor, bei der es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit um eine Demenz vom Alzheimer-Typ handle. Durch die Demenz lägen zumindest mittelgradige Beeinträchtigungen vor. Es sei davon auszugehen, dass der Antragsteller den Anforderungen für das Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 nicht mehr gewachsen sei. Hinsichtlich der Fahreignung für Fahrzeuge der Gruppe 1 bestünden Bedenken bei den vorliegenden Störungen der Auffassungsgabe, des Kurzzeit- und des mittelfristigen Gedächtnisses, des abstrakten Denkens und der Rechenleistung; weiterhin finde sich eine leichtere Störung der visuokonstruktiven Fähigkeiten. Es bestehe zwar eine Einsicht in die vorhandenen Defizite, Fehleinschätzungen seiner tatsächlichen Leistungsfähigkeit seien aber möglich, so dass die als besonders gefahrenträchtig angesehene Kombination aus Leistungsschwäche und falscher Einschätzung des tatsächlichen Leistungsvermögens vorliegen könnte.

Aufgrund seiner langjährigen Fahrpraxis sei allerdings davon auszugehen, dass der Antragsteller in der Lage sei, seine Defizite zu einem gewissen Teil durch Verkehrserfahrung und Automationen zur Beherrschung seines Fahrzeugs auszugleichen.

Zur genaueren Einordnung der Defizite im Hinblick auf die Fahreignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 werde eine neuropsychologische Zusatzuntersuchung mit einem geeigneten objektivierbaren psychologischen Testverfahren empfohlen. Sollten dann noch Zweifel bestehen bzw. keine eindeutige Aussagekraft vorliegen, wäre eine praktische Fahrverhaltensbeobachtung richtungswesend.

Sollte der Prozentrang 16 in dem angewendeten psychologischen Testverfahren (bezogen auf altersunabhängige Normwerte) in allen eingesetzten Leistungstests erreicht oder überschritten werden, wäre eine Fahrtätigkeit unter Auflagen möglich (u. a. Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h).

Da es sich bei einer Demenz um eine fortschreitende Erkrankung handle und schon jetzt ein grenzwertiger Befund vorliege, würden im Falle eines positiven Bescheids entsprechende Nachuntersuchungen oder zumindest Durchführung einer Fahrverhaltensprobe in mindestens jährlichen Abständen empfohlen.

Mit Schreiben vom 1. Juni 2016 forderte die Fahrerlaubnisbehörde den Antragsteller zur Beibringung eines Gutachtens über seine psychophysische Leistungsfähigkeit für die Gruppe 1 mit anschließender Fahrverhaltensbeobachtung auf.

Am 26. August 2016 ging beim Landratsamt die „Verkehrspsychologische Zusatzuntersuchung“ des pp. [...] ein. In dieser Zusatzuntersuchung wird festgestellt, dass der Antragsteller nicht mehr über ein ausreichendes Leistungsvermögen zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1, Klasse 1 und 3 verfüge. Seine psychophysische Leistungsfähigkeit in den Bereichen der visuellen Wahrnehmung, Konzentration, Reaktionsfähigkeit, Aufmerksamkeit und Belastbarkeit sei für die Anforderungen in verkehrsbedeutenden Bereichen nicht mehr ausreichend. Von einer Ausgleichbarkeit sei nicht auszugehen.

2. Nach Anhörung entzog die Fahrerlaubnisbehörde dem Antragsteller mit Bescheid vom 13. Oktober 2016 die Fahrerlaubnis der Klassen 1 und 3 [...].

3. Am 24. Oktober 2016 wurde beim Landratsamt Widerspruch gegen den Bescheid vom 13. Oktober 2016 eingelegt [...].

4. Am 26. Oktober 2016 ließ der Antragsteller durch seinen Bevollmächtigten beim bayerischen Verwaltungsgericht Augsburg einen Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO stellen und beantragen, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 13. Oktober 2016 wiederherzustellen. [...]

#### Aus den Gründen:

Der zulässige Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO hat in der Sache keinen Erfolg. [...]

3. [...] Der Widerspruch wird nicht zum Erfolg führen. Der angefochtene Bescheid vom 13. Oktober 2016 erweist sich nach der im Eilverfahren gebotenen, aber auch ausreichenden summarischen Prüfung als rechtmäßig. Eine Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung kommt somit nicht in Betracht.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und § 46 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich ihr Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist, d. h. die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht erfüllt (vgl. § 2 Abs. 4 Satz 1 Alt. 1 StVG) Dies ist insbesondere der Fall, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur FeV vorliegen (§ 46 Abs. 1 Satz 2 Alt. 1 FeV).

Dies ist vorliegend der Fall, da dem Antragsteller die erforderliche psychophysische Leistungsfähigkeit (auch) zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 (Klasse 1 und 3) fehlt. Das ergibt sich eindeutig aus dem Gutachten („Verkehrspsychologische Zusatzuntersuchung“) [...] vom 23. August 2016. Die dortige Untersuchung des Antragstellers erfolgte in Form von Einzeltests an einem computergesteuerten Testgerät mit programmierter Instruktions- und Testvorgabe am Bildschirm, durchgeführt von einer Diplom-Psychologin (Fachpsychologin für Verkehrspsychologie BDP). Dabei handelte es sich um eine Überprüfung der psychischen und physischen Leistungsfähigkeit des Antragstellers durch Leistungstests nach Nr. 2.5 der Begutachtungs-Leitlinien für Kraftfahrereignung.

Mit den Testverfahren können die Belastbarkeit, die Orientierungs-, Konzentrations- und Aufmerksamkeitsleistung sowie die Reaktionsfähigkeit untersucht werden (vgl. Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung, Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie/Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin, 3. Aufl. 2013, Nr. 8.2.1).

Die Gutachterin (Fachpsychologin für Verkehrspsychologie BDP) führte im Rahmen der Bewertung der testpsychologischen Befunde u. a. aus, dass beim Antragsteller ausgeprägte verkehrsbedeutsame Beeinträchtigungen offenkundig seien. Insbesondere würden die in den Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung geforderten Normwerte nicht einmal ansatzweise erreicht. Die gravierenden Leistungsschwächen seien als weitgehend ausfallartig zu sehen. Eine Kompensation derart weitreichender Defizite durch ausreichende Leistungen in anderen Bereichen oder durch Erfahrung sei nicht zu erwarten. Aufgrund der mangelnden Wahrnehmung der Einschränkungen sowie der Leistungsdefizite könne auch nicht davon ausgegangen werden, dass der Antragsteller diesen durch besondere Vorsicht oder Umsicht begegnen könne. Die Frage des Antragseigners, ob der Antragsteller über ein ausreichendes Leistungsvermögen zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1, Klasse 1 und 3, verfüge, ob seine psychophysische Leistungsfähigkeit in den Bereichen der visuellen Wahrnehmung, Konzentration, Reaktionsfähigkeit, Aufmerksamkeit und Belastbarkeit für die Anforderungen in verkehrsbedeutsamen Bereichen ausreichend sei und ob vorliegende Defizite nach Durchführung und Auswertung der Fahrverhaltensbeobachtung ausgleichbar seien, wurde eindeutig verneint [...].

Entgegen den Ausführungen der Antragstellerseite kann das pp.-Gutachten („Verkehrspsychologische Zusatzuntersuchung“) zur Beurteilung der Fahreignung des Antragstellers auch herangezogen bzw. verwertet werden.

Der Facharzt für Neurologie und Nervenheilkunde, Dr. med. T. M., hat in seinem fachärztlichen Gutachten vom 16. Mai 2016 ausdrücklich empfohlen, „zur genaueren Einordnung der Defizite im Hinblick auf die Fahreignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 eine neuropsychologische Zusatzuntersuchung mit einem geeigneten, objektivierbaren psychologischen Testverfahren (z. B. ART 90/2020, Wiener Testsystem, Corporal)“ durchführen zu lassen [...]. In diesem Zusammenhang hat Herr Dr. med. T. M. noch ausgeführt, dass eine Fahrtätigkeit unter Auflagen (nur dann) möglich wäre, „sollte der Prozentrang 16 in dem angewendeten psychologischen Testverfahren (bezogen auf altersunabhängige Normwerte) in allen eingesetzten Leistungstests erreicht oder überschritten werden“ [...]. Der fachärztliche Gutachter hat demnach

genau die Testverfahren zur Klärung der Fahreignung des Antragstellers für erforderlich erachtet, die dann vom pp. auch durchgeführt wurden. Auch die Ableistung einer praktischen Fahrverhaltensbeobachtung hat Herr Dr. med. T. M. nur für den Fall (noch) für erforderlich gehalten, sollten nach den psychologischen Testverfahren „dann noch Zweifel bestehen oder keine eindeutige Aussagekraft vorliegen“ [...].

Dass der Antragsteller den psychologischen Testverfahren nicht mehr gewachsen war und bei den durchgeführten Tests den Mindestprozentrang 16 nicht einmal annähernd erreichte oder z. B. den „Test zur Messung der Belastbarkeit und des Reaktionsvermögens“ deswegen nicht ableisten konnte, weil er die Testanweisung nicht verstand, kann demnach nicht dazu führen, von noch nicht ausgeräumten Zweifeln an seiner Fahreignung, geschweige denn vom Vorliegen einer auch nur bedingten Fahreignung auszugehen.

Insoweit verkennt die Antragstellerseite die maßgeblichen Aussagen des Herrn Dr. med. T. M. Dieser hat im Gutachten vom 16. Mai 2016 gerade nicht festgestellt, dass der Antragsteller die wegen seiner Demenzerkrankung bestehenden Defizite aufgrund seiner langjährigen Fahrpraxis ausgleichen könne. Vielmehr hat der Gutachter lediglich ausgeführt, es sei aufgrund der langjährigen Fahrpraxis des Antragstellers davon auszugehen, dass er in der Lage sei, seine Defizite „zu einem gewissen Teil“... auszugleichen. Eine eindeutige Aussage trifft der Gutachter im Hinblick auf Kraftfahrzeuge der Gruppe 2 (keine Fahreignung). Hinsichtlich der Fahreignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 äußert der Gutachter jedoch „Bedenken“, die er insbesondere aus den „vorliegenden Störungen der Auffassungsgabe, des Kurzzeit- und des mittelfristigen Gedächtnisses, des abstrakten Denkens und der Rechenleistung“ ableitet. Auch hält er Fehleinschätzungen des Antragstellers bezüglich seiner tatsächlichen Leistungsfähigkeit für möglich. Eine eindeutige Aussage zum Vorliegen oder Nichtvorliegen der Fahreignung zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 trifft der Gutachter Dr. med. T. M. daher gerade nicht, sondern empfiehlt zur weiteren Aufklärung eine „neuropsychologische Zusatzuntersuchung mit einem geeigneten, objektivierbaren psychologischen Testverfahren (z. B. ART 90/2020, Wiener Testsystem, Corporal)“. Diese dann vom pp. durchgeführte „Verkehrspsychologische Zusatzuntersuchung“ kam schließlich zu dem Ergebnis, dass dem Antragsteller die erforderliche psychophysische Leistungsfähigkeit (auch) zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 (Klasse 1 und 3) fehlt.

Aufgrund dieser gutachtlich festgestellten Fahrungeeignetheit des Antragstellers hatte die Behörde dessen Fahrerlaubnis zwingend zu entziehen; ein Ermessen stand ihr bei dieser Entscheidung nicht zu. [...]



## 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 Scharnstraße 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:

<sup>1)</sup> Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

<sup>2)</sup> Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.

<sup>3)</sup> 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](mailto:pueschel@uke.de) bzw. [blutalkohol@europa-uni.de](mailto:blutalkohol@europa-uni.de) zur Verfügung.

### Notice to authors

Papers of a predominantly scientific nature are to be sent to:

Prof. Dr. med. KLAUS PUSCHEL, 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](mailto: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 Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56  
email: [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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:

- <sup>1)</sup> Hentschel, *Straßenverkehrsrecht*, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- <sup>2)</sup> Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- <sup>3)</sup> 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](mailto:pueschel@uke.de) or [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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 88-49, 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 88-49, 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



Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 54 No. 4 · Juli 2017 · Jahrgang 2017

# 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**



**B. A. D. S.**

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 a. M.)

Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)

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

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

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. Mußhoff (München)

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

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

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)

Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)

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

# Annual volume on CD-ROM



Alle 6 Ausgaben als

## Jahresband 2016 auf CD-ROM

Verknüpfungen: Vom Autorenverzeichnis, Stichwortverzeichnis, Inhaltsverzeichnis zu den Beiträgen  
Integrations: from the list of authors, key word directory, index to the articles

Verfügbar: Januar 2017 / Available: January 2017

Bestellungen bitte an / Please send orders to:

**Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG**

Postfach / PO Box 32 48 D-23581 Lübeck (Germany)

E-Mail: [info@steintor-verlag.de](mailto:info@steintor-verlag.de)

**54,- EURO**

+ Versandkosten / + p&p



## INHALTSVERZEICHNIS

K. Schulz	
Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen mittels getränke- charakteristischer Aromastoffe in Blut-/Serumproben .....	231
Dokumentation	
Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zu Cannabismedizin und Straßenverkehr .....	239
Zur Information	
Aktuelle verkehrsrechtliche Entwicklungen in der Schweiz	
Verkehrsmedizinische Fahreignungsuntersuchung erst ab 75 Jahren? .....	247
Fahrausbildung wird optimiert .....	251
Keine Strafmilderung für unter Alkohol- und Drogeneinfluss stehende Täter? .....	255
DVR: Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 für auszubildende Berufskraftfahrer in Klasse C/CE .....	258
Neuer Schub in der Präventionsarbeit des B.A.D.S. – App für Virtuelle Rauschbrille freigeschaltet .....	260
Rechtsprechung	
40. Kammergericht Berlin, Urteil vom 30. März 2017 – Absolute Fahrunsicherheit von Radfahrer i. S. d. § 316 StGB – .....	261
41. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 3. November 2016 – Erforderliche Feststellungen bei Verurteilung nach § 24a Abs. 1 StVG – .....	261
42. Oberlandesgericht Köln, Beschluss vom 21. Februar 2017 – Verfahrenshindernis des Strafklageverbrauchs beim Ordnungs- widrigkeitenverfahren – .....	262
43. Oberlandesgericht Koblenz, Beschluss vom 21. Dezember 2016 – Aufklärung der wirtschaftlichen Verhältnisse für Bußgeldbemessung wegen Verstoß gegen § 24a Abs. 2 StVG – .....	264
44. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 31. Januar 2017 – Fahrverbot gemäß § 44 StGB und Isolierte Sperrfrist gemäß § 69a StGB – .....	265
45. Landgericht Düsseldorf, Urteil vom 28. März 2017 – Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Regelwirkung des § 69 Abs. 2 Nr. 2 StGB – .....	266
46. Amtsgericht Tiergarten, Urteil vom 20. April 2017 – Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis trotz Regelwirkung des § 69 Abs. 2 Nr. 1 StGB und vom Fahrverbot gemäß § 44 StGB – .....	267

47. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 25. April 2017 – Fahrerlaubnisentzug aufgrund einmaliger Fahrt eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten – .....	268
48. Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 7. April 2017 – Fahrerlaubnisentzug aufgrund einmaliger Fahrt eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten – .....	274
49. Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht, Beschluss vom 21. März 2017 – Fahrerlaubnisentzug aufgrund einmaliger Fahrt eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten – .....	275
50. Verwaltungsgericht Freiburg (Breisgau), Beschluss vom 22. Februar 2017 – MPU-Anordnung gemäß § 14 Abs. 1 S. 3 FeV bei THC-Wert unterhalb von 1 ng/ml – .....	278

## Anhang

### Supplement II – Symposium des B.A.D.S. – „Legal“

#### Highs

Inhaltsverzeichnis .....	Sup II - 2
--------------------------	------------

#### Beiträge

Gefahr erkannt? Gefahr gebannt? Neue psycho- aktive Stoffe: Bewertung aus forensisch- und klinisch-toxikologischer Sicht (Daldrup) .....	Sup II - 3
Legal Highs – tödliche Gefahr im Straßenverkehr Hilft die neue Gesetzeslage? (Laub) .....	Sup II - 10
„Legal Highs“ – neue Drogen – neue Vertriebs- wege – neue Gefahren? (Wischnewski) .....	Sup II - 17
Gesetz zur Bekämpfung neuer psychoaktiver Stoffe (Lühmann) .....	Sup II - 18

Institut für Rechtsmedizin, Technische Universität Dresden

KATJA SCHULZ

## Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen mittels getränke- charakteristischer Aromastoffe in Blut-/Serumproben<sup>\*)</sup>

### Validation of post-offence alcohol drinking claims on the basis of beverage-characteristic flavourings in blood-/serum samples

#### Einleitung

Zur Plausibilitätsüberprüfung von Nachtrunkangaben – der Alkoholaufnahme nach einem Delikt – stehen üblicherweise drei Methoden zur Verfügung: die Doppelblutentnahme, die Ethanolbilanzierung unter Berücksichtigung der Konsumangaben des Beschuldigten und die Begleitstoffanalyse.

Die beiden erstgenannten Möglichkeiten stoßen schnell an ihre Grenzen. Bei Doppelblutentnahmen beobachtet man in aller Regel ein Abfallen der Blutalkoholkonzentration hin zur zweiten Blutentnahme, was darauf hinweist, dass sich die betroffene Person in der Eliminationsphase befindet. Nur in extrem seltenen Fällen spricht dies unmittelbar gegen einen behaupteten Nachtrunk. In ebenfalls sehr seltenen Fällen lassen sich Resorptionsprozesse beobachten, wenn die BAK zur zweiten Blutentnahme hin noch ansteigt. Dies wiederum lässt sich als unmittelbaren Hinweis auf einen stattgehabten Nachtrunk deuten.

Bei der Ethanolbilanzierung wird auf Grundlage pharmakokinetischer Daten des Ethanols der Blutalkohol-Erwartungswert für den Zeitpunkt der Blutentnahme berechnet und mit dem analytisch ermittelten Wert verglichen. Der rein rechnerisch ermittelte Wert bedarf oft einer weiteren Überprüfung.

Seit etwa 30 Jahren ist die Begleitstoffanalyse die Methode der Wahl zur Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen überwiegend bei Trunkenheitsfahrten [2–12, 18, 19]. Grundlage der Überprüfung ist der Umstand, dass alkoholische Getränke nicht nur Ethanol, sondern auch weitere Substanzen (Begleitstoffe) enthalten, die sich nach dem Getränkekonsum neben Ethanol im Blut nachweisen lassen. Dabei handelt es sich u. a. um die Begleitstoffe Methanol, 1-Propanol, 2-Butanon, 2-Butanol, Isobutanol, 1-Butanol, 2-Methyl-1-butanol und 3-Methyl-1-butanol. Für einige dieser Begleitstoffe lassen sich bei Kenntnis des Trinkverhaltens theoretische Erwartungswerte im Blut unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Kinetik berechnen, die mit den analytisch ermittelten Konzentrationen im Blut verglichen werden. Stimmen die Erwartungswerte qualitativ oder quantitativ nicht mit den Analysenwerten überein, bestehen Zweifel an der Nachtrunkbehauptung.

Keiner dieser obengenannten Begleitstoffe ist charakteristisch für ein bestimmtes alkoholisches Getränk. Die meisten Begleitstoffe unterscheiden sich im Getränk und näherungsweise im Blut nur im Konzentrationsmuster voneinander. Mittels Begleitstoffanalyse ist es lediglich möglich, konkrete Nachtrunkangaben (bei Kenntnis von Getränkeart,

<sup>\*)</sup> Der vorliegende Beitrag referiert auszugsweise aus der im Shaker Verlag 2015 erschienenen Monographie „Nachweis, Metabolismus und Eliminationskinetik getränkecharakteristischer Aromastoffe in Serumproben zur Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen“ (ISBN: 978-3-8440-3505-6).

Trinkmenge und Trinkzeit) zu überprüfen. Allein aus den Analyseergebnissen des Blutes – ohne Kenntnis der obengenannten erforderlichen Angaben zum Trinkverhalten – können keine Rückschlüsse auf die Art des konsumierten Getränkes getroffen werden.

Ansatz der hier vorliegenden Arbeit war, die Begleitstoffanalytik durch neue, bisher noch nicht betrachteter charakteristisch Inhaltsstoffe ganz bestimmter alkoholischer Getränke zu erweitern. Anhand des Nachweises im Blut/Serum sollten eindeutig Rückschlüsse auf die Art des konsumierten alkoholischen Getränkes gezogen werden können.

Dazu mussten getränkecharakteristische Aromastoffe aus Spirituosen identifiziert, geeignete Aromastoffe ausgewählt und eine empfindliche Methode zum Nachweis dieser Substanzen im Blut bzw. Serum entwickelt werden. Untersuchungen zum Metabolismus der Aromastoffe lieferten Aussagen darüber, ob die Muttersubstanz oder das Stoffwechselprodukt zur Überprüfung besser geeignet ist. Anhand von Untersuchungen zur Eliminationskinetik der Aromastoffe konnten Formeln zur Berechnung von Kinetikberechnungswerten (ähnlich den Erwartungswerten mit Hilfe der „Bonte-Formeln“ für Begleitstoffe [7]) aufgestellt werden. Es konnte gezeigt werden, dass die entwickelte Methode zur Plausibilitätsprüfung von Realfällen aus Straßenverkehrsdelikten geeignet ist.

**Auswahl von Aromastoffen**

Rohstoff-, herstellungs- und lagerungsbedingt sind in Spirituosen unterschiedliche Aromastoffe enthalten. Für die Auswahl relevanter Aromastoffe wurden mehr als 150 Spirituosen auf jeweils 20 Inhaltsstoffe mittels Headspace-Gaschromatographie qualitativ und quantitativ untersucht. Die Ergebnisse der Spirituosenuntersuchungen sind in der auszugsweise zitierten Monographie [17] zusammengestellt. Die Aromastoffgehalte ausgewählter Spirituosen mit Anis sind in Tabelle 1 aufgelistet.

	Ethanolgehalt in % vol	Anethol	Benzaldehyd	Carvon	Ethylmagnacool	Ethyl-2,4- deca-dienoat	Eucalyptol	Eugenol	Eugenylacetat	Hexansäure- ethylester	Ionon, β	Linalool	Linalooloxid cis- /trans-	Menthol	Menthol, Neo-	Menthon	Menthon, Iso-	Octansäure- ethylester	Pulegon	Terpineol, α-	Whiskylacton, cis- /trans-	
Mittelwert <sup>*)</sup>	43	935	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minimum	37,5	390	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maximum	66	2119	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Anzahl	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Getränkemarke																						
Ouzo Helenas (D)	37,5	467	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ouzo Zeus (D)	37,5	641	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ouzo Mirios (D)	37,5	794	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ouzo 12 (D)	38	549	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ouzo Etairetikis Poiotitos (GR)	38,5	1062	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ouzo Giokarimis (GR)	42	1238	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ouzo Knossos (GR)	40	390	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ricard (F)	45	1113	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yeni Raki (TR)	45	2119	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Absinth 66 (D)	66	975	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

<sup>\*)</sup> aus positiven Befunden

Tab. 1: Aromastoffgehalte [mg/l] ausgewählter Spirituosen auf Grundlage von Neutralalkohol – aromatisierte Produkte, Spirituosen mit Anis.

Innerhalb verschiedener untersuchter Spirituosenkategorien wurden die Aromastoffe Anethol, Eugenol, Carvon und Menthol (gemeinsam mit Neomenthol, Menthon und Isomenthon) als getränkecharakteristisch eingestuft. Die Konzentrationen dieser Aromastoffe in den ausgewählten Spirituosen erscheinen ausreichend hoch ( $c \geq 50 \text{ mg/l}$ ), um nach dem Getränkekonsum auch im Blut nachweisbar zu sein (Tab. 2). Sie wurden daher auch als geeignet für weitere Untersuchungen zur Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen betrachtet.

Aromastoff	Spirituosenkategorie	Konzentrationsbereich [mg/l]
Anethol (s. Tabelle 1)	extraktfreie und extraktarme Spirituosen und Grundlage von Neutralalkohol, aromatisierte Produkte, Spirituosen mit Anis  Anisliköre (n = 1; Küstennebel)	390 – 2119  497
Eugenol	extraktfreie und extraktarme Spirituosen auf Grundlage von Neutralalkohol, aromatisierte Produkte, Spirituosen mit bitterem Geschmack oder Bitter (nicht in allen enthalten)*	0 – 354
Carvon	extraktfreie und extraktarme Spirituosen auf Grundlage von Neutralalkohol, aromatisierte Produkte, Spirituosen mit Kümmel  (Kümmelliköre)	142 – 227  76 – 255
Menthol (Neomenthol) (Menthon) (Isomenthon)	Pfefferminzliköre  extraktfreie und extraktarme Spirituosen auf Grundlage von Neutralalkohol, aromatisierte Produkte, Spirituosen mit bitterem Geschmack oder Bitter (nicht in allen enthalten)**	73 – 150  (Neomenthol: 4 – 18) (Menthon: 34 – 68) (Isomenthon: 20 – 68)

Tab. 2: Getränkecharakteristische Aromastoffe von Spirituosen mit Konzentrationsbereichen [14 – 16]; \*z. B. Eugenol in Underberg ( $c = 354 \text{ mg/l}$ ) und Becherovka ( $c = 197 \text{ mg/l}$ ) enthalten; \*\*z. B. Menthol in Branca Menta ( $c = 107 \text{ mg/l}$ ) enthalten.

Beispiele einzelner Spirituosen bzw. Spirituosengruppen, bei denen die Aromastoffanalytik zur Überprüfung einer Nachtrunkbehauptung aussichtsreich erscheint, sind in Tabelle 3 aufgelistet.

Spirituose	getränkecharakteristischer Aromastoff
Ouzo, Pernod, Sambucca, Mistra, Absinth, Küstennebel, Mastika, Raki (aus Türkei)	Anethol
Underberg, Becherovka	Eugenol
„Kümmel“, Kümmellikör, Aquavit, Allasch	Carvon
Pfefferminzlikör, Ramazotti Menta, Fernet Branca, Branca Menta, Volare	Menthon, Isomenthon, Menthol, Neomenthol

Tab. 3: Beispiele an Spirituosen mit getränkecharakteristischen Aromastoffen zur aussichtsreichen Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen.

Diese getränkecharakteristischen Aromastoffe kommen zudem vorwiegend in begleitstoffarmen Spirituosen vor. In diesen Spirituosen ist eine Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen aufgrund des Fehlens oder der geringen Konzentrationen an Begleitstoffen mittels klassischer Begleitstoffanalyse deutlich erschwert. Die Untersuchung von Aromastoffen liefert besonders in diesen problematischen Fällen eine erhebliche Verbesserung der Aussagekraft bei der Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen.

### **Methodenentwicklung zum Nachweis von Aromastoffen**

Als Analysenmethode zum Nachweis von Aromastoffen sollte in Anlehnung an die Methode zum Nachweis von Begleitstoffen [13] die Headspace-Gaschromatographie (HS-GC) verwendet werden. Die für Begleitstoffuntersuchungen übliche HS-GC-FID ist ohne vorherige Anreicherung jedoch nicht in der Lage, die in äußerst geringeren Konzentrationen vorliegenden Aromastoffe im Serum nachweisen zu können. Zudem ist für eine (nahezu) zweifelsfreie Identifizierung der Aromastoffe die Massenspektrometrie erforderlich.

Die Headspace-Festphasenmikroextraktion (HS-SPME) erwies sich für die Untersuchung von Aromastoffen in Serumproben als sehr gut geeignet. Nach Optimierung verschiedener Anreicherungsparameter sowie einer geeigneten Faserauswahl ist die HS-SPME in der Lage, Nachweis- und Bestimmungsgrenzen von Aromastoffen unterhalb 10 ng/ml Serum zu erzielen [14–16]. Für den Nachweis der Aromastoffe in Getränkeproben ist eine derartige Empfindlichkeit nicht erforderlich (s. Tab. 2). Auf Grundlage der optimalen Einstellungen für die Headspace-SPME wurden die Validierungsdaten für die untersuchten Aromastoffe gemäß DIN 32645 im Serum und in wässriger Lösung ermittelt.

Im weiteren Verlauf wurden Trinkversuche mit Freiwilligen durchgeführt. Die Versuchsteilnehmer konsumierten Spirituosen, die die interessierenden Aromastoffe enthalten. Anhand der Ergebnisse sollten einerseits Aussagen zum Nachweis und zur Nachweisdauer der Aromastoffe unter Versuchsbedingungen ermöglicht werden, andererseits soll die Eliminationskinetik untersucht werden. Die Durchführung der Trinkversuche wurde von der Ethikkommission der Medizinischen Fakultät Carl Gustav Carus der Technischen Universität Dresden bewilligt (Votum-Nr.: EK 16012007).

Aus den Ergebnissen dieser Trinkversuche (ohne Abbildung) ist ersichtlich, dass die Aromastoffe Anethol, Eugenol, Neomenthol und Menthol nach dem Konsum der entsprechenden alkoholischen Getränke auch sicher im Serum nachweisbar sind. Die mindestens zu konsumierenden Volumina der entsprechenden Getränke und die maximale Nachweisdauer der einzelnen Aromastoffe sind erwartungsgemäß getränkeabhängig unterschiedlich hoch. Bei den anetholhaltigen, eugenolhaltigen und mentholhaltigen Spirituosen liegen die Trinkmengen in einem moderaten Bereich, der keine ungewöhnlich hohe Trinkbelastung für einen Nachweis im Serum erforderlich macht. Auch entsprechen die Zeiten zwischen Trinkende und Blutentnahme für einen positiven Nachweis der Aromastoffe denen, die bei Blutentnahmen bei Straßenverkehrsdelikten üblich sind.

Für carvonhaltige Spirituosen sind höhere Mindesttrinkmengen und geringere Zeitdifferenzen zwischen Trinkende und Blutentnahme als bei den oben genannten Aromastoffen für einen Nachweis im Serum erforderlich. Für die Aromastoffe Menthon und Isomenthon trifft die gleiche Aussage wie auf Carvon zu, doch sind in Pfefferminzlikören stets die Aromastoffe Neomenthol und Menthol in hohen Konzentrationen gleichzeitig im Getränk enthalten, sodass auf deren Nachweis im Serum zurückgegriffen werden kann.

Die aus den Ergebnissen der Trinkversuche abgeschätzten Mindesttrinkmengen und die zugehörige maximale Nachweisdauer der einzelnen getränkecharakteristischen Aromastoffe sind in Tabelle 4 aufgeführt.

Aromastoff	Mindesttrinkmenge*	Konzentration Aromastoff in Spirituose	maximale Nachweisdauer*
Anethol	80 ml Ouzo 120 ml Ouzo	~ 500 mg/l Anethol	~ 2 h nach TE ~ 3 h nach TE
Eugenol <sup>‡</sup>	40 ml Underberg <sup>®</sup>	~ 350 mg/l Eugenol	~ 3 h nach TE
Carvon	120 ml Kümmel	~ 250 mg/l Carvon	~ 3 h nach TE
Menthon <sup>‡</sup>	200 ml Pfefferminzlikör 400 ml Pfefferminzlikör	~ 40 mg/l Menthon	~ 0,5 h nach TE ~ 2 h nach TE
Isomenthon <sup>‡</sup>	200 ml Pfefferminzlikör 400 ml Pfefferminzlikör	~ 30 mg/l Isomenthon	~ 0,5 h nach TE ~ 2 h nach TE
Neomenthol <sup>‡</sup>	40 ml Pfefferminzlikör 100 ml Pfefferminzlikör	~ 10 mg/l Neomenthol	~ 1 h nach TE ~ 3 h nach TE
Menthol <sup>‡</sup>	20 ml Pfefferminzlikör 40 ml Pfefferminzlikör	~ 80 mg/l Menthol	~ 2 h nach TE ~ 4 h nach TE

Tab. 4: Abgeschätzte Mindesttrinkmengen mit entsprechender maximaler Nachweisdauer der einzelnen Aromastoffe; TE = Trinkende; \*Annahmen: Mann mit ca. 70 kg Körpergewicht, mittlerer Konstitution, Trinkdauer ca. 1 h; ‡ Nachweis von Neomenthol und Menthol wird empfohlen; † Glucuronidspaltung erforderlich.

Die Analysenmethode erweist sich als praxistauglich, da diese Aromastoffe in Serumproben nach dem Konsum entsprechender Spirituosen tatsächlich nachgewiesen werden [17]. Andere Aufnahmequellen von Aromastoffen wie Nahrungsmittel, Medikamente und Produkte des täglichen Bedarfs kommen als Ursache eines positiven Nachweises zwar prinzipiell in Betracht, jedoch scheinen sie den Nachweis der Aromastoffe nicht in nennenswertem Maße zu beeinträchtigen, da bei staatsanwaltschaftlich/gerichtlich angeordneten Begleitstoffanalysen nur diejenigen Aromastoffe nachgewiesen wurden, die auch im angegebenen Getränk enthalten waren.

### Untersuchungen zum Metabolismus der Aromastoffe

Für den Nachweis von Aromastoffen im Serum und die anschließende Beurteilung von Nachtrunkbehauptungen muss geklärt werden, ob der Aromastoff selbst oder dessen Stoffwechselprodukt(e) zur Überprüfung besser geeignet sind. Dazu wurden sowohl Versuche am in-vitro-Modell als auch in-vivo mittels Trinkversuchen von Freiwilligen durchgeführt.

Als in-vitro-Modell für Metabolismusuntersuchungen wurde die Bäckerhefe *Saccharomyces cerevisiae* gewählt. Sie ist in der Lage, eine dem Menschen ähnliche Biotransformation durchzuführen und liefert zudem wichtige Hinweise über grundsätzlich mögliche Phase-I-Reaktionen (Oxidations-, Reduktions- und Hydrolysereaktionen). Phase-II-Reaktionen (Konjugationsreaktionen) sind generell durch *S. cerevisiae* nicht nachzustellen [1].

Die Ergebnisse der in-vitro-Versuche mittels *S. cerevisiae* lieferten Hinweise auf Phase-I-Metaboliten von Carvon, deshalb wurde gezielt nach diesen Metaboliten im Serum der Versuchsteilnehmer gesucht. Tatsächlich konnte Carveol Carvon nach dem Konsum kümmelhaltiger Spirituosen im Serum detektiert werden.



Weiterhin zeigten die Trinkversuche, dass Eugenol ausschließlich konjugiert und Menthol und Neomenthol zu großen Anteilen konjugiert im Serum vorliegen. Der Nachweis dieser Analyten in Serumproben erfolgt daher zwingend nach enzymatischer Spaltung, da sich Glucuronide der Headspace-Analyse entziehen.

Anethol wurde als einziger der hier mittels Headspace-Gaschromatographie untersuchten Aromastoffe ausschließlich unverstoffwechselt nachgewiesen.

### Untersuchungen der Eliminationskinetik der Aromastoffe

Auch zur Untersuchung der Eliminationskinetik der interessierenden Aromastoffe wurden Trinkversuche durchgeführt. Für die einzelnen Versuche wurden Konzentrations-Zeit-Profile erstellt. Aus allen Profilen wird ersichtlich, dass es sich bei jedem Aromastoff um eine nichtlineare Eliminationskinetik handelt [14–16]. Die Elimination eines jeden untersuchten Aromastoffes lässt sich durch eine Kinetik erster Ordnung beschreiben (Gleichung 1).

$$c = c_0 * e^{-k_b * (\tau/2+t)}$$

$c$  = Kinetikberechnungswert Aromastoff, Konzentration zum Zeitpunkt  $t$

$c_0$  =  $M/(KG \times r_A)$ ; Konzentrationsbelastung Aromastoff, Konzentration zum Zeitpunkt 0

$e$  = Exponentialfunktion zur Basis  $e$ ;  $e$  = Eulersche Zahl,  $e = 2,718...$

$k_b$  = Eliminationskonstante

$\tau$  = Trinkzeit/-dauer

$t$  = Zeitdifferenz zwischen Trinkende und Blutentnahme

Die Eliminationskonstante  $k_b$  und der Reduktionsfaktor  $r_A$  wurden aus den Trinkversuchen experimentell bestimmt. Bei Kenntnis dieser pharmakologischen Parameter und der aufgenommenen Dosis des Aromastoffes ist es möglich, „Kinetikberechnungswerte“ der einzelnen Aromastoffe zu jedem beliebigen Zeitpunkt innerhalb der Eliminationsphase – ähnlich den Erwartungswerten mit Hilfe der „Bonte-Formeln“ für Begleitstoffe – zu ermitteln.

Für den Aromastoff Anethol ergibt sich bei einer Eliminationskonstante von  $k_b = 0,309 \text{ h}^{-1}$  und einem Reduktionsfaktor von  $r_A = 26$  folgende Formel zur Berechnung der Konzentration (Gleichung 2).

$$c = M / (KG * 26) * e^{-0,309 * (\tau/2+t)}$$

$M$  = insgesamt aufgenommene Aromastoffmenge

$KG$  = Körpergewicht in kg

$r_A$  = Reduktionsfaktor

Der Begriff „Erwartungswert“ wird hier nicht für die Berechnung der Aromastoffkonzentrationen verwendet, da dieser Begriff für Fehlerschätzungen eine andere Bedeutung hat. Stattdessen wird für die Berechnung der Aromastoffkonzentration der Begriff „Kinetikberechnungswert“ verwendet. Erwartungswerte sind im statistischen Sinne die Vorhersagewerte (Prädiktionswerte) aus der Regressionsanalyse.

## **Fehlerbetrachtung zur Güte des Modells**

Für die Kinetikberechnungswerte der einzelnen Aromastoffe wurde eine Fehlerbetrachtung mittels linearer Regressionsanalyse durchgeführt. Dazu wurden der Vorhersagefehler und die Variabilität der zu den Messwerten gehörenden Kinetikberechnungswerte ermittelt. Ebenfalls wurde das individuelle Vorhersageintervall, das 95 % Konfidenzintervall für den Einzelwert, ermittelt. Die Ermittlung der Kinetikberechnungswerte sowie deren Erwartungswerte – ermittelt aus der Regressionsanalyse – mit 95 % Konfidenzintervall für den Einzelwert erlaubt eine Plausibilitätsprüfung der Angaben zum Trinkverlauf von Beschuldigten in Straßenverkehrsdelikten.

## **Zusammenfassung**

Die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchungen ermöglichen erstmals eine Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen mittels getränkecharakteristischer Aromastoffe in Blut-/Serumproben. Dazu wurden die getränkecharakteristischen Aromastoffe Anethol, Eugenol, Carvon, Menthon, Isomenthon, Neomenthol und Menthol aus Spirituosen ausgewählt. Diese Aromastoffe kommen vorwiegend in begleitstoffarmen Spirituosen vor, bei denen die Überprüfung einer Nachtrunkbehauptung mittels klassischer Begleitstoffanalyse deutlich erschwert ist. Besonders in diesen problematischen Fällen wird eine erhebliche Verbesserung der Aussagekraft bei der Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen erzielt. Zum Nachweis dieser Aromastoffe im Blut/Serum wurde eine empfindliche Analysenmethode entwickelt, aus den Ergebnissen von Trinkversuchen der Stoffwechsel und die Pharmakokinetik dieser Substanzen untersucht und Formeln zur Ermittlung der Kinetikberechnungswerte, ähnlich den „Bonte-Formeln“ für Begleitstoffe, erstellt. Letztendlich wurde eine Fehlerschätzung durchgeführt. Die Analysenmethode erweist sich als praxistauglich, da diese Aromastoffe in Blut-/Serumproben nach dem Konsum entsprechender Spirituosen tatsächlich nachgewiesen werden. In Fällen, in denen keine aromastoffrelevanten Spirituosen konsumiert wurden, konnten auch keine Aromastoffe nachgewiesen werden.

## **Schlüsselwörter**

Nachtrunkbehauptung – Begleitstoffanalyse – Aromastoffe – HS-SPME-GC-MS

## **Summary**

For the first time, the results of the present investigation allow a survey of post-offence alcohol drinking claims by means of characteristic flavourings in blood/serum samples. For that purpose, the beverage flavouring agents including anethole, eugenol, carvone, menthone, isomenthone, neomenthol and menthol were selected from spirits. These substances are mainly found in spirits being poor in congeners, in which the validation of a post offence drinking claim is impeded by conventional congener analysis. The investigation of flavouring agents provides a considerable improvement in the validation of post offence drinking claims. To detect these flavourings in the serum a sensitive analytical method was developed. From the results of experiments, the metabolism and pharmacokinetics of these compounds were examined. Formulas being similar to the “Bonteformulas” were created to determine the calculation values of the kinetics. Finally, an error estimate has been carried out. The analysis method was proved to be practicable because these flavourings actually were detected in numerous blood/serum samples after consumption of appropriate spirits. In cases where no relevant flavouring spirits were consumed, no flavourings could be detected.

## **Keywords**

post-offence alcohol drinking claims – congener analysis – flavourings – HS-SPME-GC-MS

#### Literatur

- [1] Bertau M (2005) Prinzipien der Ganzzell-Biokatalyse mit *Saccharomyces cerevisiae*. TUDpress, Verlag der Wissenschaften GmbH, Dresden.
- [2] Bilzer N, Grüner O (1983) Methodenkritische Betrachtungen zum Nachweis aliphatischer Alkohole (Begleitsubstanzen alkoholischer Getränke) im Blut mit Hilfe der Headspace-Analyse. *Blutalkohol* 20: 411–421.
- [3] Bilzer N, Schmutte P, Jehs M, Penners BM (1990) Kinetik aliphatischer Alkohole (Methanol, Propanol-1 und Isobutanol) bei Anwesenheit von Äthanol im menschlichen Körper. *Blutalkohol* 27: 385–409
- [4] Bonte W, Busse J (1980) Möglichkeiten einer blut- und urinalytischen Getränkeartbestimmung. *Blutalkohol* 17: 49–57.
- [5] Bonte W, Rüdell E, Sprung R, Frauenrath C, Facius H, Reihls U, Walther W (1983) Begleitstoffspiegel im Blut nach dem Konsum alkoholischer Getränke. *Blutalkohol* 20: 313–327.
- [6] Bonte W, Sprung R, Jürgens H, Manigold J, Olbrich P, Pahl W (1983) Zum Nachweis von Begleitstoffen alkoholischer Getränke im Blut mit Hilfe eines optimierten Analysenverfahrens. *Zentralbl Rechtsmed* 25: 368.
- [7] Bonte W (1987) Begleitstoffe alkoholischer Getränke. Verlag Schmidt-Römhild, Lübeck.
- [8] Gilg T (1986) Nachweis von Begleitstoffen in alkoholischen Getränken, in Blut und Körperflüssigkeiten und deren Bedeutung. *Med. Welt* 37: 246–248.
- [9] Iffland R, Kaschade W, Heesen D, Mehne P (1984) Untersuchungen zur Bewertung hoher Methanol-Spiegel bei Begleitalkohol-Analysen. *Beitr. Gerichtl. Med.* 42: 231–235.
- [10] Iffland R, Staak M, Rieger S (1982) Experimentelle Untersuchungen zur Überprüfung von Nachtrunk behauptungen. *Blutalkohol* 19: 235–251.
- [11] Machata G, Prokop O (1971) Über Begleitsubstanzen alkoholischer Getränke im Blut. *Blutalkohol* 8: 349–353.
- [12] Römhild W, Krause D, Bartels H, Wittig H (1998) Begleitstoffanalyse mittels „Headspace“-GC/MS. *Blutalkohol* 35: 10–18.
- [13] Schulz K, Aderjan R, Alt A, Auwärter V, Becker J, Daldrup T, Gilg T, Kauert G, Kaufmann T, Lachenmeier DW, Römhild W, Schmitt G, Teske J, Werner R (2011) Anhang E zur Richtlinie der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen – Begleitstoffuntersuchungen mit Dampfraum-Gaschromatographie im biologischen Material. *Toxichem Krimtech* 78: 16–22.
- [14] Schulz K, Bertau M, Schlenz K, Malt S, Dreßler J, Lachenmeier DW (2009) Headspace solid-phase microextraction-gas chromatography-mass spectrometry determination of the characteristic flavourings menthone, isomenthone, neomenthol and menthol in serum samples with and without enzymatic cleavage to validate post-offence alcohol drinking claims. *Anal Chim Acta* 646: 128–140.
- [15] Schulz K, Schlenz K, Metasch R, Malt S, Römhild W, Dreßler J (2008) Determination of anethole in serum samples by headspace solid-phase microextraction-gas chromatography-mass spectrometry for congener analysis. *J Chromatogr A* 1200: 235–241.
- [16] Schulz K, Schlenz K, Malt S, Metasch R, Römhild W, Dreßler J, Lachenmeier DW (2008) Headspace solid-phase microextraction-gas chromatography-mass spectrometry for the quantitative determination of the characteristic flavouring agent eugenol in serum samples after enzymatic cleavage to validate post-offence alcohol drinking claims. *J Chromatogr A* 1211: 113–119.
- [17] Schulz K (2015) Nachweis, Metabolismus und Eliminationskinetik getränkecharakteristischer Aromastoffe in Serumproben zur Überprüfung von Nachtrunkbehauptungen. Shaker Verlag, Aachen.
- [18] Wolf M, Urban R, Weller JP, Tröger HD (1985) Zur Begleitstoffanalytik, 1. Mitteilung: Anwendung einer kapillargaschromatographischen Mikromethode bei der Dampfraumanalyse. *Blutalkohol* 22: 321–332.
- [19] Wolf M, Urban R, Weller JP, Tröger HD (1987) Zur Begleitstoffanalytik, 2. Mitteilung: Aspekte der quantitativen Bestimmung. *Blutalkohol* 24: 378–390.

#### Anschrift der Verfasserin

PD Dr. rer. nat. habil. Katja Schulz  
Institut für Rechtsmedizin  
Technische Universität Dresden  
Fetscherstr. 74  
01307 Dresden  
Email: Katja.Schulz@tu-dresden.de

---

# Dokumentation

---

## Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zu Cannabismedizin und Straßenverkehr<sup>\*)</sup>

– Auszug –

### Vorbemerkung der Fragesteller

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften (Bundestagsdrucksache 18/8965 [siehe hierzu auch BA 2016, 456 ff., 462 ff. und BA 2017, 122; 192 ff.]) wird Cannabis ein verschreibungsfähiges Medikament, ohne dass die Patientinnen und Patienten noch einer Ausnahmegenehmigung nach § 3 Absatz 2 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) bedürfen.

Schätzungsweise 1.004 Patientinnen und Patienten dürfen Cannabis legal verwenden (Stand: 22. Dezember 2016), wobei der Anstieg der Zahlen im Jahr 2016 vermuten lässt, dass die Anzahl an Cannabispatientinnen und Cannabispatienten weiter steigen wird [...].

Durch Anfragen von Bürgerinnen und Bürgern ist den Fragestellern bekannt, dass häufig Polizeibeamte nicht ausreichend darüber aufgeklärt sind, dass es überhaupt legales Cannabis zum medizinischen Gebrauch gibt. Das ist aus Sicht der Fragesteller aufgrund der ideologisch motivierten Verbotspolitik bei Cannabis zu Genusszwecken nicht überraschend. Oftmals ist sich die Polizei nicht sicher, ob es sich um legales medizinisches Cannabis handelt oder um illegales Cannabis zum Freizeitkonsum. Insbesondere bei Straßenverkehrskontrollen sehen sich Cannabispatientinnen und Cannabispatienten der Gefahr ausgesetzt, durch die polizeiliche Praxis kriminalisiert zu werden, auch wenn die Rechtslage eine andere zu sein vermag.

Bei bestimmungsgemäßer Einnahme fahren Cannabispatientinnen und Cannabispatienten nicht unter Rausch. Erst durch den Einsatz von Cannabismedizin sind sie überhaupt in der Lage, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen. Trotz ärztlicher Gutachten sehen sich Cannabispatientinnen und Cannabispatienten mit Ermittlungsverfahren aufgrund eines Anfangsverdachts des Verstoßes gegen Betäubungsmittel oder wegen Trunkenheit im Verkehr konfrontiert oder ihnen wird die charakterliche Eignung zum Führen eines Fahrzeuges abgesprochen. Darin sehen die Fragesteller eine unzulässige Kriminalisierung von Cannabispatientinnen und Cannabispatienten. Angesichts der zunehmenden Verbreitung von Cannabis zu medizinischen Zwecken sehen die Fragesteller einen dringenden Bedarf, um die polizeiliche Praxis im Interesse der Patientinnen und Patienten zu verbessern.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Cannabispatientinnen und -patienten werden hinsichtlich der Teilnahme am Straßenverkehr genauso behandelt wie andere Patienten, die unter einer Dauermedikation stehen

---

<sup>\*)</sup> Die Kleine Anfrage (BT-Drucksache 18/11485 vom 8. März 2017) erfolgte durch die Abgeordneten Frank Tempel, Ulla Jelpke, Jan Korte, Katrin Kunert, Dr. Petra Sitte und der Fraktion DIE LINKE. Die Antwort (BT-Drucksache 18/11701 vom 27. März 2017) wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Gesundheit vom 24. März 2017 übermittelt. Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

bzw. die ein psychoaktives Arzneimittel verordnet bekommen haben. Grundsätzlich dürfen Patientinnen und Patienten am Straßenverkehr teilnehmen, soweit sie aufgrund der Medikation nicht in ihrer Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt sind, d. h. sie müssen in der Lage sein, ein Fahrzeug sicher zu führen. Dabei gilt die gleiche Rechtslage wie bei anderen Medikationen, wie bei Opioid-Verschreibungen. Bei einem Verstoß droht eine Strafbarkeit nach § 316 des Strafgesetzbuchs (StGB).

Den Cannabispatientinnen und -patienten droht keine Sanktionierung gemäß § 24a Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG), wenn Cannabis aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

Die Bundesregierung begrüßt eine einheitliche Anwendung der geltenden Vorschriften. Anwendung und Vollzug liegen in der Hoheit der Länder. Um einen einheitlichen Vollzug zu gewährleisten, steht die Bundesregierung im Dialog mit den Bundesländern.

1. Wie viele Patientinnen und Patienten besitzen nach heutigem Stand eine Ausnahmegenehmigung nach § 3 Absatz 2 BtMG?

Mit Datum vom 10. März 2017 waren 1 061 Patientinnen und Patienten im Besitz einer Ausnahmeerlaubnis nach § 3 Absatz 2 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) zum Erwerb von Cannabis im Rahmen einer medizinisch betreuten und begleiteten Selbsttherapie.

2. Wie viele Patientinnen und Patienten haben ab Januar 2017 bis heute eine Ausnahmegenehmigung beim Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte (BfArM) beantragt, und wie wurden diese Anträge beschieden (bitte nach Anzahl der Anträge, Anzahl der Genehmigungen sowie Anzahl der Ablehnungen aufschlüsseln)?

Insgesamt 99 Patientinnen und Patienten haben seit dem 1. Januar 2017 erstmalig einen Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis nach § 3 Absatz 2 BtMG zum Erwerb bzw. Anbau von Cannabis im Rahmen einer medizinisch betreuten und begleiteten Selbsttherapie gestellt (23 Anträge auf Eigenanbau, 74 Anträge auf Erwerb, zwei Anträge auf Erwerb und Anbau). Zwei dieser Antragsteller wurde eine Erlaubnis zum Erwerb erteilt, ein Antrag auf Eigenanbau wurde zurückgenommen, die übrigen Anträge sind offen. Seit 1. Januar 2017 wurden weiteren 53 Antragstellern, die noch im Jahr 2016 ihren jeweiligen Antrag gestellt hatten, eine Erlaubnis zum Erwerb erteilt.

3. Wie viele Verordnungen für das Fertigarzneimittel Sativex wurden im Jahr 2016 ausgestellt?

Auf der Grundlage von Daten von INSIGHT Health wurden im Jahr 2016 26.040 Verordnungen für das Fertigarzneimittel Sativex<sup>®</sup> zulasten der gesetzlichen Krankenversicherung ausgestellt.

4. Wie viele Verordnungen für das Fertigarzneimittel Canemes wurden im Jahr 2016 ausgestellt?

Das Fertigarzneimittel Canemes<sup>®</sup> wird seit dem 1. Januar 2017 in Deutschland in Verkehr gebracht. Für das Jahr 2016 liegen daher keine Verordnungszahlen vor.

5. An welchen Erkrankungen leiden jeweils wie viele Patientinnen und Patienten nach Kenntnis der Bundesregierung, die eine vom BfArM genehmigte Therapie mit cannabishaltigen Medikamenten, Cannabisblüten oder -extrakten erhalten (bitte tabellarisch auflisten)?

Die den Ausnahmeerlaubnissen nach § 3 Absatz 2 BtMG zugrunde liegenden Krankheitsbilder sind nach Maßgabe der Angaben in den Antragsunterlagen vielfältig. Einige

Patientinnen und Patienten führen eine Selbsttherapie mit Cannabis wegen mehrerer Diagnosen durch.

Die Hauptdiagnosegruppen und die zugehörigen Prozentanteile der Patientinnen und Patienten stellen sich gegenwärtig wie folgt dar (Doppelnennungen sind möglich):

<b>Indikation</b>	<b>Prozentualer Anteil</b>
Schmerz	ca. 57 Prozent
ADHS	ca. 14 Prozent
Spastik (unterschiedlicher Genese)	ca. 10 Prozent
Depression	ca. 7 Prozent
Inappetenz/Kachexie	ca. 5 Prozent
Tourette-Syndrom	ca. 4 Prozent
Darmerkrankungen	ca. 3 Prozent
Epilepsie	ca. 2 Prozent
Sonstige Psychiatrie	ca. 2 Prozent

6. Aus welchen Bundesländern kommen die Patientinnen und Patienten mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 3 Absatz 2 BtMG (bitte tabellarisch auflisten)?

Die Inhaber einer Ausnahmeerlaubnis nach § 3 Absatz 2 BtMG verteilen sich auf die Bundesländer wie folgt:

<b>Bundesland</b>	<b>Patienten</b>
Baden-Württemberg	165
Bayern	243
Berlin	65
Brandenburg	13
Bremen	4
Hamburg	20
Hessen	87
Mecklenburg-Vorpommern	7
Niedersachsen	93
Nordrhein-Westfalen	224
Rheinland-Pfalz	58
Saarland	16
Sachsen	16
Sachsen-Anhalt	1

7. Wie alt sind die Patientinnen und Patienten mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 3 Absatz 2 BtMG (bitte tabellarisch auflisten)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse im Hinblick auf das Alter der Inhaberinnen und Inhaber einer Ausnahmeerlaubnis nach § 3 Absatz 2 BtMG vor.

8. Wie viele dieser Patientinnen und Patienten nach § 3 Absatz 2 BtMG besitzen eine Fahrerlaubnis?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, wie viele dieser Patientinnen und Patienten im Besitz einer Fahrerlaubnis sind.

9. Unter welchen Umständen können Cannabispatientinnen und Cannabispatienten nach § 3 Absatz 2 BtMG ein Fahrzeug führen trotz der Einnahme von Cannabis?

Inwiefern ändern sich die Regelungen zur Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften (Bundestagsdrucksache 18/8965) für Cannabispatientinnen und Cannabispatienten, und was ist der wesentliche Inhalt dieser Änderungen?

Eine wesentliche Neuerung des Gesetzes zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften ist, dass weitere Cannabisarzneimittel wie getrocknete Cannabisblüten und Extrakte nun direkt von der behandelnden Ärztin oder dem behandelnden Arzt verschrieben werden können und es keiner Ausnahmeerlaubnis des BfArM nach § 3 Absatz 2 BtMG mehr bedarf. Somit werden getrocknete Cannabisblüten und Extrakte im Rahmen einer ärztlich überwachten Therapie eingenommen und nicht mehr als Selbstmedikation. Mit der Rechtsänderung findet der Ausnahmetatbestand des § 24a Absatz 2 Satz 3 StVG Anwendung. Danach handelt es sich nicht um eine Ordnungswidrigkeit, wenn ein Fahrzeug unter Wirkung eines berauschenden Mittels geführt wird, die Substanz aber aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

10. Gibt es nach aktueller Rechtslage und Rechtsprechung einen THC-Höchstwert im Blut, bei dem ein Kraftfahrzeug bzw. ein Fahrrad nicht mehr straffrei im Straßenverkehr geführt werden kann?

Wie wird dieser Wert ermittelt?

Wie hoch ist dieser Wert?

Inwiefern ist dieser Wert für Cannabispatientinnen und Cannabispatienten relevant?

Für eine Strafbarkeit nach § 315c Absatz 1 StGB oder § 316 Absatz 1 StGB gibt es keinen Grenzwert für den THC-Gehalt im Blutserum.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass Cannabispatientinnen und Cannabispatienten aufgrund chronischer Erkrankungen und ihrer Toleranzentwicklung den Höchstwert übertreffen können, ohne berauscht zu sein?

Welche Auswirkungen hat dies in der Praxis zum Führen eines Kraftfahrzeuges bzw. eines Fahrrads?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Inwiefern unterscheiden sich die Straßenverkehrsregelungen zum Führen eines Kraftfahrzeuges für Cannabispatientinnen und Cannabispatienten einerseits und Personen, die Cannabis zu Genusszwecken konsumieren, andererseits?

Welche Regelungen gibt es für das Fahren eines Fahrrads (bitte jeweils unterteilen nach Strafgesetzbuch – StGB –, nebenstrafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Sanktionen)?

a) Unter welchen Umständen haben Cannabispatientinnen und Cannabispatienten ein Strafverfahren wegen Verstoßes gegen § 316 StGB zu befürchten?

Eine Strafbarkeit gemäß § 316 StGB droht Cannabispatientinnen und -patienten sowie Konsumenten außerhalb einer medizinischen Indikation in gleicher Weise, wenn sie aufgrund der Wirkung des Cannabis (auch bei jeder anderen Medikation) nicht in der Lage sind, ein Fahrzeug (Fahrrad oder Kraftfahrzeug) sicher zu führen. Dieser Tatbestand ist erfüllt, wenn wegen der Wirkung des Cannabis Ausfallerscheinungen vorhanden sind, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen. Eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit kann



insbesondere in der Einstellungs- und Eingewöhnungsphase von cannabishaltigen Arzneimitteln vorliegen, abhängig von Krankheitsbild und Therapie (Dosis, Therapiephase, Grunderkrankung, andere Arzneimittel).

b) Unter welchen Umständen haben Cannabispatientinnen und Cannabispatienten ein Bußgeldverfahren wegen Verstoßes gegen § 24a des Straßenverkehrsgesetzes – StVG – zu befürchten?

Den Cannabispatientinnen und -patienten droht keine Sanktionierung gemäß § 24a Absatz 2 StVG, wenn Cannabis aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt.

Anderes gilt für Personen, die Cannabis außerhalb einer medizinisch-indizierten Medikation konsumieren. Diese Personen erfüllen den Tatbestand des § 24a Absatz 2 StVG, wenn sie ein Kraftfahrzeug unter Wirkung von Cannabis führen. Eine solche Wirkung liegt vor, wenn Cannabis im Blut nachgewiesen wird. Der § 24a Absatz 2 StVG gilt nicht für Radfahrer.

c) Unter welchen Umständen haben Cannabispatientinnen und Cannabispatienten einen verwaltungsrechtlichen Entzug der Fahrerlaubnis wegen fehlender charakterlicher Eignung zum Führen eines Fahrzeuges zu befürchten?

Cannabispatientinnen und -patienten werden genauso behandelt wie andere Patienten, die unter einer Dauermedikation stehen bzw. die ein psychoaktives Arzneimittel verordnet bekommen haben. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis droht, wenn gemäß § 14 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 Fahrerlaubnis-Verordnung eine missbräuchliche Einnahme des cannabishaltigen Arzneimittels nachgewiesen wird.

d) Welche anderen Sanktionen können auf Cannabispatientinnen und Cannabispatienten zukommen?

Eine Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB droht auch, wenn ein Vergehen nach § 315c Absatz 1 oder § 316 Absatz 1 StGB vorliegt. Diese Regelungen gelten für alle Straßenverkehrsteilnehmer unabhängig davon, ob sie Cannabispatientinnen und -patienten sind oder nicht.

13. Inwiefern sind bestehende Unterschiede zwischen der Sanktionierung von Menschen, die Cannabis aus medizinischen Gründen konsumieren, und Genusskonsumierenden notwendig und geeignet, die Verkehrssicherheit zu verbessern (bitte einzeln begründen)?

Hinsichtlich der Sanktionierung ist der wesentliche Unterschied die Beurteilung der Rechtslage im Rahmen des § 24a Absatz 2 StVG. Bei Cannabis als Arzneimittel gilt die Ausnahmeklausel des § 24a Absatz 2 Satz 3 StVG. Zweck dieser Regelung ist, dass insbesondere durch die Medikation die grundsätzliche Fahrtüchtigkeit erst wieder hergestellt wird.

Die Wirkung der Substanzen als Therapeutikum bei der Einnahme nach ärztlicher Verordnung unterscheidet sich deutlich von der Wirkung bei missbräuchlichem Konsum. Während ein Drogenkonsument eine Substanz zu sich nimmt, um berauscht zu sein, nimmt ein Patient eine Substanz zu sich, um seinem Leiden entgegenzuwirken.

Wichtig ist insbesondere, dass Patientinnen und Patienten anders als Drogenkonsumenten über eine hohe Zuverlässigkeit und Verantwortlichkeit verfügen (Compliance). Sie verhalten sich eher regelkonform und sind achtsam im Umgang mit der Medikation und den Nebenwirkungen.

Bei Personen, die Cannabis außerhalb einer medizinischen Indikation konsumieren, wird durch die Einnahme die Fahrtüchtigkeit nicht hergestellt, sondern beeinträchtigt. Diese Personen dürfen nur fahren, wenn Cannabis nicht mehr im Blut nachgewiesen werden kann.

14. Inwiefern muss nach Kenntnis der Bundesregierung bei einer verkehrsrechtlichen Polizeikontrolle nachgewiesen werden,

- a) dass das Cannabis legal ärztlich verordnet wurde;
- b) dass das Cannabis legal in Deutschland bezogen wurde;
- c) dass das Cannabis bestimmungsgemäß angewendet wurde (§ 24a Absatz 2 Satz 3 StVG);
- d) dass eine Kostenübernahme durch eine Krankenkasse oder ein Versicherungsunternehmen vorliegt?

Es ist nicht gesetzlich festgeschrieben, dass Patienten unter Dauermedikation einen Nachweis hierüber mitführen müssen.

15. Inwiefern ist es nach Kenntnis der Bundesregierung für andere ärztlich verordnete Betäubungsmittel (z. B. Morphin) bei einer verkehrsrechtlichen Polizeikontrolle notwendig nachzuweisen,

- a) dass das Arzneimittel legal ärztlich verordnet wurde;
- b) dass das Arzneimittel legal in Deutschland bezogen wurde;
- c) dass das Arzneimittel bestimmungsgemäß angewendet wurde (§ 24a Absatz 2 Satz 3 StVG);
- d) dass eine Kostenübernahme durch die Krankenkassen oder ein Versicherungsunternehmen vorliegt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

16. Inwiefern hält sie einen unterschiedlichen Umgang bei den verschiedenen verkehrs- und verschreibungsfähigen Betäubungsmitteln (Anlage 3 BtMG) für notwendig oder wünschenswert, und was unternimmt sie dafür bzw. dagegen?

Die Bundesregierung begrüßt eine einheitliche Anwendung der Vorschriften. Die Anwendung und der Vollzug obliegen der Hoheit der Länder. Um einen einheitlichen Vollzug zu gewährleisten, steht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Dialog mit den Bundesländern.

17. Inwiefern sind in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung Verfahren zum Nachweis über den legalen Bezug eines Arzneimittels etabliert, und wie stellt sich die Bundesregierung gegebenenfalls einen entsprechenden Nachweis bei Cannabispatientinnen und Cannabispatienten vor?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 14 bis 16 verwiesen.

18. Welche Prüfmöglichkeiten und -pflichten haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Landespolizeien bei der Kontrolle, ob der Nachweis eines Betäubungsmittels gemäß § 24a Absatz 2 Satz 3 StVG „aus der bestimmungsgemäßen Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels herrührt“?

Bezüglich der Ausübung der Prüfmöglichkeiten und -pflichten der Landespolizeien liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

19. Inwiefern hält die Bundesregierung eine bundeseinheitliche Polizeipraxis beim Umgang mit Cannabispatientinnen und Cannabispatienten für wünschenswert oder geboten, und was unternimmt sie dafür?

Die Bundesregierung begrüßt eine bundeseinheitliche Polizeipraxis beim Umgang mit Cannabispatientinnen und -patienten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur steht im Dialog mit den Ländern, um eine solche einheitliche Praxis zu erreichen.

20. Welche Testmethode findet nach Kenntnis der Bundesregierung zurzeit bei Straßenverkehrskontrollen Anwendung, um Cannabis bei Personen nachzuweisen, die ein Kraftfahrzeug unmittelbar im Straßenverkehr führen?

a) Inwiefern unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die angewendeten Kontrollmethoden der Straßenverkehrspolizeien der einzelnen Länder zum Nachweis einer berauschenden Wirkung von Cannabis (bitte einzeln nach Bundesländern auflisten)?

b) Wie bewertet die Bundesregierung die angewendeten Kontrollmethoden auf ihre Geeignetheit, einerseits die Verkehrssicherheit zu garantieren, andererseits Cannabispatientinnen und Cannabispatienten die Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen?

c) Wie bewertet die Bundesregierung etwaige Differenzen zwischen angewendeten Kontrollmethoden?

d) Welche Kontrollmethode sieht die Bundesregierung als besonders geeignet an, um eine unmittelbare Rauschwirkung durch Cannabis im Zeitraum einer Verkehrskontrolle nachzuweisen?

e) Was unternimmt die Bundesregierung, um den Einsatz einer besonders geeigneten Kontrollmethode zum Nachweis einer unmittelbaren Rauschwirkung von Cannabis durch die Landespolizeien zu befördern?

f) Inwiefern können die angewendeten Testmethoden zwischen der Wirkung von medizinischem Cannabis und der Wirkung von Cannabis zu Genusszwecken unterscheiden?

Die Fragen 20 bis 20f werden gemeinsam beantwortet.

Zu freiwilligen Tests können Schweiß-, Urin- und Speichelproben eingesetzt werden. Bei einem Anfangsverdacht ist für einen Nachweis nach § 24a Absatz 2 StVG oder für eine strafrechtliche Verfolgung eine Blutprobe anzuordnen. Welche weiteren Kontrollmethoden oder Testmethoden oder welche Methode oder Testung im konkreten Einzelfall angewendet wird, entzieht sich der Kenntnis der Bundesregierung, da dies in die Hoheit der Länder fällt und jedes Bundesland selbst über die Methoden entscheiden kann.

21. Welche weiteren Kontrollmethoden werden nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit erforscht und geprüft?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

22. Sind der Bundesregierung Beschwerden von Cannabispatientinnen und Cannabispatienten bekannt, die auf eine Diskrepanz zwischen geltender Rechtslage zum Führen eines Kraftfahrzeuges für Cannabispatientinnen und Cannabispatienten und der polizeilichen Praxis bei Straßenverkehrskontrollen hinweisen (z. B. durch Anfragen beim BfArM, beim Bundesministerium für Gesundheit, beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)?

Der Bundesregierung sind keine Beschwerden von Cannabispatientinnen oder -patienten zu einer Diskrepanz zwischen der neuen geltenden Rechtslage zum Führen eines Kraftfahrzeugs und der polizeilichen Praxis bei Straßenverkehrskontrollen bekannt.

23. Wie wird die Bundesregierung die polizeiliche Praxis im Umgang mit Cannabispatientinnen und Cannabispatienten, insbesondere im Straßenverkehr, zukünftig evaluieren?

In welchem konkreten Rahmen findet diese Evaluierung statt?

Derzeit ist nicht geplant, die zukünftige Praxis der Polizeien durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur evaluieren zu lassen.

24. Welche Maßnahmen sollten Cannabispatientinnen und Cannabispatienten zum ordnungsgemäßen Führen eines Kraftfahrzeuges treffen, um bei Polizeikontrollen eindeutig zu belegen, dass sie zum Führen eines Kraftfahrzeuges berechtigt sind (z. B. Mitführen eines ärztlichen Gutachtens zum Führen eines Kraftfahrzeuges, Mitführen des Cannabisrezeptes, Bestätigungsschreiben der Cannabisverschreibung durch die Krankenkassen)?

Inwiefern unterscheiden sich die Regelungen zum Führen eines Fahrrads?

Es wird empfohlen, dass Cannabispatientinnen und -patienten beim Führen eines Fahrzeugs eine zusätzliche Ausfertigung des Betäubungsmittelrezeptes für die Cannabismedi-

kation oder eine Bescheinigung des Arztes mitführen. Inwieweit das Betäubungsmittelrezept oder eine ärztliche Bescheinigung als ausreichend akzeptiert wird, kann nur durch die jeweiligen Bundesländer beantwortet werden.

25. Welche Methode sehen die gesetzlichen Krankenkassen nach Kenntnis der Bundesregierung mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften (Bundestagsdrucksache 18/8965) zur Abrechnung von erstattungsfähigem Cannabis vor (Vorkasse durch Patientinnen und Patienten, Abrechnung per Chipkarte etc.)?

Inwiefern unternimmt die Bundesregierung Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Erstattungsfähigkeit von Cannabis?

Der Anspruch von Versicherten auf Versorgung nach § 31 Absatz 6 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch besteht als Sachleistung.

26. Inwiefern gehen mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften (Bundestagsdrucksache 18/8965) Vorgaben zur Applikation von Cannabis einher?

Inwiefern können Patientinnen und Patienten ihre Medizin im öffentlichen Raum anwenden, sofern dies notwendig ist?

Nach § 9 der Betäubungsmittel-Verschreibungsverordnung ist bei der Verschreibung von Betäubungsmitteln auf dem Betäubungsmittelrezept u. a. eine Gebrauchsanweisung mit Einzel- und Tagesgabe oder im Fall, dass der Patientin oder dem Patienten eine schriftliche Gebrauchsanweisung übergeben wurde, ein Hinweis auf diese schriftliche Gebrauchsanweisung anzugeben. Die Ärztin oder der Arzt entscheidet im Rahmen ihrer bzw. seiner Therapiefreiheit nach den Umständen des medizinischen Einzelfalles über die Dosierung und die Art und Weise, wie Cannabis als Medizin einzunehmen ist. Für die Verordnung von Cannabis in Form von getrockneten Blüten und cannabinoidhaltigen Zubereitungen haben der Deutsche Arzneimittel-Codex/Neues Rezeptur-Formularium (DAC/NRF) Rezepturvorschriften erarbeitet und die Bundesapothekerkammer Informationen für verschreibende Ärztinnen und Ärzte herausgegeben. Gesetzliche Vorgaben zum Ort, an dem ein Arzneimittel einzunehmen ist, bestehen nicht.

*Anmerkung der Schriftleitung:* Sativex®, ein Oromukosalspray, steht seit dem 1. Juli 2011 als erstes cannabinoidhaltige Medikament (Inhaltsstoff Nabiximols, ein Extrakt aus geklonten Cannabispflanzen mit THC und Cannabidiol <CBD> in einem Mischverhältnis von 1:1) in Deutschland zur Verfügung. Es ist zugelassen für die Zusatzbehandlung der mittelschweren bis schweren Spastik bei Patienten mit multipler Sklerose, die auf eine andere antispastische Therapie nicht angesprochen haben.

Canemes® (Inhaltsstoff Nabilon, vollsynthetisch hergestelltes THC-Derivat) ist in Kapselform seit Januar 2017 in Deutschland auf dem Markt. Es ist für die Behandlung von chemotherapiebedingter Emesis und Nausea bei Krebs-Patienten indiziert, die auf andere antiemetische Behandlungen nicht adäquat ansprechen.

Zudem kann das im Ausland zugelassene Präparat Marinol™ (Inhaltsstoff Dronabinol, teilsynthetisch hergestelltes THC) importiert werden. Hier ist ebenfalls eine Genehmigung der Krankenkasse im Voraus zu beantragen. Das bislang importierfähige Cesamet™ (Inhaltsstoff Nabilon) ist von der Arzneiform, dem Inhaltsstoff und der Dosierung her identisch mit Canemes®.

---

# Zur Information

---

## Aktuelle verkehrsrechtliche Entwicklungen in der Schweiz Verkehrsmedizinische Fahreignungsuntersuchung erst ab 75 Jahren?

Der Bundesrat unterstützt den Vorschlag der der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N), wonach sich Seniorinnen und Senioren mit einem Führerausweis künftig erst ab 75 Jahren statt ab 70 alle zwei Jahre einer verkehrsmedizinischen Fahreignungsuntersuchung unterziehen müssten. Er hat am 17. Mai 2017 eine entsprechende Stellungnahme zuhanden des Parlaments verabschiedet und setzt dabei gleichzeitig auf flankierende Maßnahmen zur Information und Sensibilisierung. So soll vermieden werden, dass sich der spätere Beginn der medizinischen Kontrolluntersuchung negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Letztes Jahr gaben rund 10.000 Seniorinnen und Senioren ihren Führerausweis anlässlich einer Kontrolluntersuchung freiwillig ab, 6.000 davon bei der ersten Untersuchung mit 70 Jahren.

Die Informations- und Sensibilisierungsmaßnahmen zielen darauf ab, dass sich Seniorinnen und Senioren weiterhin ab 70 Jahren mit der Frage befassen, ob sie dem komplexer werdenden Verkehrsgeschehen nach wie vor vollumfänglich gewachsen sind. Dies kann z. B. über ein Schreiben an alle Autofahrerinnen und Autofahrer in diesem Alter erfolgen.

Mit der Heraufsetzung der Alterslimite auf 75 Jahre soll die Eigenverantwortung der Seniorinnen und Senioren gestärkt und den technologischen Änderungen Rechnung getragen werden. Heute sind immer mehr Fahrzeuge mit technischen Hilfsmitteln ausgerüstet, die den Lenkerinnen und Lenkern das sichere Fahren erleichtern. Diese gab es noch nicht, als die Seniorinnen und Senioren Autofahren lernten. Ältere Menschen sollen deshalb ermutigt werden, den Umgang mit diesen Assistenzsystemen zu vertiefen und von deren Vorteilen zu profitieren.

(Aus einer Medienmitteilung des schweizerischen Bundesrates vom 17. Mai 2017)

### **Auszug aus dem Bericht\*):**

#### **1 Grundzüge der Vorlage**

##### **1.1 Ausgangslage**

Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises nichtberufsmäßiger Kategorien müssen sich heute ab dem 70. Altersjahr alle zwei Jahre einer verkehrsmedizinischen Untersuchung unterziehen. Dabei überprüft der Arzt oder die Ärztin, ob die betroffene Person die medizinischen Mindestanforderungen zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen erfüllt. Mit der parlamentarischen Initiative 15.456 vom 18. Juni 2015 fordert Nationalrat

---

\*) Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) vom 21. März 2017, veröffentlicht im Bundesblatt BBl 2017, 3649 ff.

MAXIMILIAN REIMANN, die Alterslimite für diese Kontrolluntersuchung vom 70. auf das 75. Altersjahr heraufzusetzen. Er begründet seine Forderung damit, dass es in unseren Nachbarländern Deutschland, Frankreich und Österreich keine solche Untersuchung gebe. Diese Staaten setzten auf die Eigenverantwortung der älteren Menschen. Trotzdem verursachten diese laut Unfallstatistik nicht mehr Unfälle als ältere Leute in der Schweiz. Letztere würden durch die Untersuchung im Vergleich zu den ausländischen Senioren und Seniorinnen diskriminiert. Als Kompensation soll der Bund die Eigenverantwortung älterer Leute beim Entscheid unterstützen, wann sie mit dem Autofahren aufhören sollen. [...]

### **1.2 Neuregelung**

Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises nichtberufsmäßiger Kategorien sollen sich erst ab dem 75. Altersjahr alle zwei Jahre einer verkehrsmedizinischen Untersuchung unterziehen müssen und nicht wie heute ab 70 Jahren.

### **1.3 Begründung und Bewertung der vorgeschlagenen Lösung**

Die Forderung der Initiative, die Alterslimite für die verkehrsmedizinische Untersuchung heraufzusetzen, wird mit der vorgeschlagenen Änderung des SVG erfüllt. Weiter fordert die Initiative, dass der Bund die Eigenverantwortung älterer Leute beim Entscheid unterstützt, wann sie von sich aus mit dem Autofahren aufhören sollen. Zur Erfüllung dieser Forderung ist keine Gesetzesanpassung nötig. Diese Maßnahme lässt sich mit dem bestehenden Artikel 2a SVG umsetzen, der vorsieht, dass der Bund sicheres Fahren durch Sensibilisierungskampagnen und andere präventiv wirksame Aktivitäten fördert. Diese Bestimmung umfasst bereits Präventionsaktivitäten zur Senioren-Eigenverantwortung. [...]

Die Erhöhung der Alterslimite für die verkehrsmedizinische Untersuchung nichtberufsmäßiger Fahrzeugführer und -führerinnen hat folgerichtig auch Auswirkungen auf über 50-jährige Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises berufsmäßiger Kategorien. Diese müssten sich künftig erst ab dem 75. Altersjahr alle zwei Jahre statt alle drei Jahre untersuchen lassen. Heute verkürzt sich deren Kontrollrhythmus ab dem 70. Altersjahr. Grund: Wer berufsmäßig fährt, muss sich alle fünf Jahre einer verkehrsmedizinischen Untersuchung unterziehen. Ab dem 50. Altersjahr verkürzt sich der Untersuchungsrythmus auf drei Jahre. Anschließend gelten die Vorschriften für Senioren und Seniorinnen. [...]

## **2 Vernehmlassung**

In der Vernehmlassung\*\*) zum Vorentwurf (4. Nov. 2016–3. Febr. 2017) haben insgesamt 64 Vernehmlassungsadressaten eine Stellungnahme eingereicht, davon 26 Kantone, 5 in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft sowie 30 weitere Organisationen. [...]

\*\*) Vernehmlassungsverfahren zur Umsetzung der Pa.Iv. 15.456 Reimann vom 18. Juni 2015 „Heraufsetzung der periodischen vertrauensärztlichen Kontrolluntersuchung für Senioren-Autofahrer vom 70. auf das 75. Altersjahr“; Datum der Eröffnung: 4. November 2016; Vernehmlassungsfrist: 3. Februar 2017.

### **2.3 Beurteilung der Ergebnisse und Kommissionsentscheid**

[...] Besonderes Augenmerk legte die Kommission auf die Stellungnahme der Ärzteschaft, die den Entwurf großmehrheitlich gutheißt. Die Meinung der Ärztinnen und Ärzte ist entscheidend, da sie die Fachpersonen sind, die bei älteren Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern die Fahreignung abklären. Zudem sind sie wirtschaftlich gesehen besonders von dieser Vorlage betroffen.

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission mit 15 zu 7 Stimmen beschlossen, am Entwurf festzuhalten.

Die Kommissionsminderheit beantragt ihrerseits, einen Gegenvorschlag aus der Vernehmlassung zu übernehmen. Dieser sieht eine erste Kontrolluntersuchung nach dem vollendeten 70. Altersjahr und anschliessend ab dem vollendeten 75. Altersjahr alle zwei Jahre eine Untersuchung vor (vgl. Ziff. 3).

### **3 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln**

Art. 15d Abs. 2 erster Satz

Inhaber und Inhaberinnen eines Führerausweises nichtberufsmäßiger Kategorien sollen erst ab dem vollendeten 75. Altersjahr mit den zweijährlichen verkehrsmedizinischen Untersuchungen beginnen müssen und nicht wie heute ab dem vollendeten 70. Altersjahr.

[...] Die Kommissionsminderheit will eine präventive Kontrolluntersuchung nach dem vollendeten 70. Altersjahr einführen und dann, wie dies der Entwurf der Mehrheit vorsieht, ab dem vollendeten 75. Altersjahr alle zwei Jahre eine Untersuchung durchführen. Sie hält es für sinnvoll, nach Vollendung des 70. Altersjahres eine Kontrolluntersuchung vorzusehen, die präventive Wirkung hätte. Damit wüssten zum einen ältere Fahrzeuglenkerinnen und -lenker, ob sie noch fahrtauglich sind, zum anderen könnte den Verkehrsteilnehmenden mehr Sicherheit geboten werden. Aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnis dass die Bevölkerung bei besserer Gesundheit altert, hält es die Kommissionsmehrheit nicht für nötig, nach Vollendung des 70. Altersjahres eine präventive Kontrolluntersuchung einzuführen.

Art. 109 Übergangsbestimmung [...]

Es kann sein, dass eine beispielsweise 74-jährige Person kurz vor Inkrafttreten der höheren Alterslimite von 75 Jahren eine Untersuchung absolviert hat. Mit der Übergangsregelung wird sichergestellt, dass diese nicht mit 75 Jahren erneut zum Arzt oder zur Ärztin muss, sondern erst zwei Jahre später, mit 76 Jahren. Somit wird der weiterhin geltende Zweijahresrhythmus der Untersuchung nicht verkürzt. [...]

### **Auszug aus der Stellungnahme<sup>\*\*\*</sup>):**

#### **2 Stellungnahme des Bundesrates**

##### **2.1 Hinaufsetzung der Alterslimite für die verkehrsmedizinische Untersuchung**

Der Bundesrat ist der Meinung, dass die Eigenverantwortung der Senioren und Seniorinnen beim Entscheid, wann sie mit dem Autofahren aufhören, gestärkt werden soll. Er

<sup>\*\*\*</sup>) Stellungnahme des Bundesrates zum Bericht der Kommission vom 17. Mai 2017.



unterstützt deshalb den Vorschlag der Mehrheit der KVF-N, die Altersgrenze für die obligatorische verkehrsmedizinische Untersuchung vom vollendeten 70. auf das vollendete 75. Altersjahr zu erhöhen. Damit können bei der Regelung der Fahreignungsabklärung auch die höhere Lebenserwartung und die bessere Gesundheit der heutigen Senioren und Seniorinnen berücksichtigt werden, wie dies die Befürworter der Erhöhung der Altersgrenze fordern.

Der Bundesrat erachtet es aber als zwingend, dass bei einer Erhöhung der Alterslimite mit flankierenden Maßnahmen sichergestellt wird, dass sich der spätere Beginn der obligatorischen Untersuchung nicht negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Die flankierenden Maßnahmen sollen die Senioren und Seniorinnen bei der Wahrnehmung ihrer Eigenverantwortung unterstützen.

So soll mit regelmäßigen Informations- und Sensibilisierungsmaßnahmen erreicht werden, dass sich die Senioren und Seniorinnen weiterhin spätestens im Alter von 70 Jahren mit ihrer Fahreignung und der Frage befassen, ab wann sie auf das Autofahren verzichten sollen. Denkbar ist beispielsweise, dass die Senioren und Seniorinnen bei Vollendung des 70. Altersjahres ein Schreiben mit Informationen und Hinweisen zu Beratungs- und Kursangeboten rund um das Thema Fahreignung erhalten.

Dies aus folgenden Gründen:

- Heute bewirkt das Aufgebot zur Untersuchung ab 70 Jahren, dass sich Senioren und Seniorinnen mit ihrer Fahreignung befassen. Zahlreiche Betroffene geben den Führerausweis im Rahmen dieser Kontrolluntersuchungen freiwillig ab. So verzichteten im Jahr 2016 in der Schweiz schätzungsweise 9.800 Personen<sup>2)</sup> im Alter von 70 bis 74 Jahren freiwillig auf den Ausweis. Zahlen der Kantone zeigen, dass sie dies meist anlässlich einer Kontrolluntersuchung taten. Von diesen 9.800 freiwilligen Ausweisverzichteten erfolgten schätzungsweise 60 Prozent (5.800 Verzichtete<sup>3)</sup> anlässlich der ersten Untersuchung im Alter von 70 Jahren. Bei den weiteren Untersuchungen bis zum 75. Altersjahr nehmen die freiwilligen Abgaben des Ausweises stark ab, ebenso die Entzüge. Dieser Schwelleneffekt legt den Schluss nahe, dass bei der ersten Untersuchung mit 70 Jahren viele Personen erfasst werden, die seit Längerem nicht mehr fahrgeeignet waren. Es ist deshalb wichtig, dass sich Senioren und Seniorinnen auch künftig spätestens mit 70 Jahren mit ihrer Fahreignung befassen.
- Die geplanten Informations- und Sensibilisierungsmaßnahmen sollen ermöglichen, dass Senioren und Seniorinnen – allenfalls mit Hilfe ihres Arztes oder ihrer Ärztin – verkehrsrelevante Veränderungen frühzeitig erkennen. Somit kann in geeigneter Weise darauf reagiert werden, und unter Umständen lassen sich durch eine rechtzeitige Behandlung der Verlust der Fahreignung und damit ein späterer Ausweisentzug vermeiden. Die frühzeitige Erkennung und Behandlung verkehrsrelevanter gesundheitlicher Veränderungen ist sehr wichtig, um die Mobilität der Senioren und Seniorinnen so lange wie möglich zu erhalten. [...]

<sup>2)</sup> Quelle: Hochrechnung gestützt auf die Zahlen der Kantone BE und ZH sowie des automatisierten Fahrberechtigungsregisters.

<sup>3)</sup> Quelle: Hochrechnung gestützt auf die Zahlen der Kantone BE und ZH sowie des automatisierten Fahrberechtigungsregisters.

### **2.3 Zeitpunkt des Inkrafttretens der Erhöhung der Alterslimite für die verkehrsmedizinische Untersuchung**

Die Hinaufsetzung der Alterslimite hat Auswirkungen auf das IVZ. Dieses soll an Ostern 2018 (30. März 2018 bis 2. April 2018) eingeführt werden und das heutige Datensystem MOFAD, das Daten zur Fahrzeug- und Führerzulassung sowie zu Administrativmaßnahmen beinhaltet, ablösen. Um die Einführung des IVZ an Ostern 2018 nicht zu gefährden, sollte die Erhöhung der Alterslimite frühestens im zweiten Quartal 2019 umgesetzt werden. Ein früheres Inkrafttreten der neuen Regelung hätte eine Verschlechterung der Datenqualität zur Folge und würde die Einführung des IVZ insgesamt gefährden.

### **3 Antrag des Bundesrates**

Der Bundesrat beantragt Eintreten auf die Vorlage und Zustimmung zum Vorschlag der Mehrheit der KVF-N. Den Antrag der Minderheit lehnt er ab.

*Anmerkung der Schriftleitung:* Beim IVZ handelt es sich um das neue schweizerische Informationssystem Verkehrszulassung. Das Zulassungs- und Kontrollwesen des Straßenverkehrs in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein wird heute zentral über die Datendrehscheibe MOFAD abgewickelt. Dort ist unter anderem das Datensystem für Fahrzeugzulassungen (MOFIS) integriert, mit welchem zum Beispiel die Neuimmatrikulationen von Personenwagen erhoben werden.

MOFAD basiert auf stabiler, aber zum Teil veralteter Technologie aus den 1980er-Jahren, deren Unterhalt zunehmend teurer wird. Mittelfristig muss sie daher abgelöst werden. Das schweizerische Bundesamt für Straßen (ASTRA) hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, das System zu modernisieren, kundenfreundlicher zu gestalten und durch das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) zu ersetzen. Das IVZ hätte bereits im Frühling 2016 in Betrieb gehen sollen. Aufgrund technischer und weiterer Probleme verzögerte sich jedoch die Inbetriebsetzung.

## **Fahrausbildung wird optimiert**

Wer künftig in der Schweiz erstmals allein im Auto unterwegs sein darf, soll dies mit mehr Fahrpraxis als bisher tun. Dies ist das Ziel eines Revisionspakets zur Fahrausbildung, das der schweizerische Bundesrat an seiner Sitzung vom 26. April 2017 in die Vernehmlassung geschickt hat. Nebst der qualitativen Verbesserung sind administrative Vereinfachungen geplant. Zudem soll die ganze Ausbildung für die Autofahrerinnen und Autofahrer günstiger werden.

Junglenkerinnen und Junglenker, die noch nicht lang den Führerausweis besitzen, sind überdurchschnittlich oft in Unfälle verwickelt. Außerdem wird das Verkehrsgeschehen immer komplexer. Deshalb hat die Bundesversammlung 2005 die Zwei-Phasen-Ausbildung eingeführt: In der ersten Phase erfolgt die theoretische und praktische Ausbildung bis

zur Führerprüfung. Bei der zweiten Phase handelt es sich um die dreijährige Probezeit nach dem Erwerb des Führerausweises inklusive Weiterausbildung [siehe hierzu BA 2004, 56].

Erfahrungen der letzten 12 Jahre haben gezeigt, dass diese Ausbildung inhaltlich und administrativ verbesserungsfähig ist. Sie ist teilweise kompliziert, wird als zu teuer empfunden und sorgt bei den angehenden Junglenkerinnen und -lenkern immer wieder für Ärger, wenn Fristen nicht eingehalten werden können und Ausbildungsschritte wiederholt werden müssen. Weil das Zulassungsverfahren zum großen Teil mit Papierformularen abgewickelt wird, ist auch für die Verwaltung der Aufwand groß. Dazu kommt, dass die bisherige Zwei-Phasen-Ausbildung hinsichtlich des Unfallgeschehens noch nicht die volle erwünschte Wirkung erzielt.

### **Lernfahrausweis ab 17 Jahren**

Aus diesen Gründen ist eine Totalrevision der Vorschriften über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Personenzulassungsverordnung) angezeigt. Die Anpassungen sollen das Prüfungswesen vereinfachen, die beiden Phasen besser aufeinander abstimmen, den praktischen Teil der Ausbildung stärken und die Kosten für die Lenkenden senken.

Grundsätzlich geht es bei der Revision darum, dass die Fahrzeuglenkenden ganzheitlicher befähigt und mit einer größeren Fahrpraxis als bisher erstmals allein am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Zu diesem Zweck sollen die Zwei-Phasen-Ausbildung und die praktische Führerprüfung u.a. mit folgenden Maßnahmen gestärkt werden:

- Neu können Personen, die unter 25 Jahre alt sind, nur dann die praktische Führerprüfung absolvieren, wenn sie mindestens 12 Monate im Besitz des Lernfahrausweises waren und während dieser Zeit Fahrpraxis gesammelt haben. Damit das Mindestalter 18 für den Erwerb des Führerausweises für Personenwagen trotzdem beibehalten werden kann, wird der Lernfahrausweis künftig bereits ab dem 17. Geburtstag erteilt.
- Wer die praktische Führerprüfung absolvieren will, muss künftig mindestens zwei Einzelktionen in einer professionellen Fahrschule besucht haben: Da Untersuchungen gezeigt haben, dass viele Automobilistinnen und Automobilisten noch nie eine Vollbremsung durchgeführt haben und diese im Ernstfall nicht beherrschen, wird in einer Stunde das korrekte Vollbremsen erlernt. Die zweite Lektion ist dem energieeffizienten Fahren gewidmet.
- Das Hauptaugenmerk bei der praktischen Prüfung gilt künftig weniger den Fehlern als vielmehr den Kompetenzen. An der Prüfung wird das Schwergewicht künftig auf das selbständige Erreichen gestellter Ziele und Aufgaben gelegt. Im Vordergrund steht dabei das regelkonforme, sichere und verantwortungsvolle Fahren.
- Die dreijährige Probezeit nach dem Bestehen der praktischen Führerprüfung bleibt bestehen. Neu müssen die Junglenkerinnen und Junglenker nur noch einen Weiterbildungskurs absolvieren, diesen aber in den ersten sechs Monaten der Probezeit.

Der Bundesrat schlägt außerdem Anpassungen vor, um die administrativen Abläufe zu vereinfachen. Neu soll das ganze Zulassungsverfahren elektronisch abgewickelt werden können. Nur die Anmeldung für den Verkehrskundeunterricht erfolgt noch mit einem Papierformular auf dem Straßenverkehrsamt. Weil die neue Fahrausbildung hohe Ansprü-

che an die Ausbildenden und Experten stellt, ist zudem geplant, die Qualitätssicherung ausführlicher und konkreter zu regeln.

Die Vernehmlassung zur Revision der Führerausweissvorschriften beginnt am 26. April 2017 und dauert bis am 26. Oktober 2017.

(Aus einer Medienmitteilung des schweizerischen Bundesrates vom 28. April 2017)

### Die wichtigsten vorgeschlagenen Neuerungen im Überblick\*):

Mit der Revision der Fahrausbildung sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Aufnahme von sachlich begründeten Anpassungen (z. B. Lernen von Vollbremsungen)
- Anpassungen der Vorschriften an die technische Entwicklung (z. B. Fahren mit Automatik- oder handgeschalteten Getrieben)
- Vereinfachungen für die Lernenden (z. B. Anmeldungen elektronisch)

Vorgeschlagene Neuerung	Bisher geltendes Recht
Die Fahrausbildung beginnt mit dem Verkehrskundeunterricht (Dauer 8 Stunden). Mindestalter 16 Jahre. Sein Besuch ist die Voraussetzung, um die Theorieprüfung ablegen zu können.	Die Fahrausbildung beginnt mit der Theorieprüfung. Erst nachher folgt der Verkehrskundeunterricht (Dauer 8 Stunden).
Der Besuch des Verkehrskundeunterrichts und die bestandene Theorieprüfung sind zeitlich unbeschränkt gültig.	Spätestens zwei Jahre nach Bestehen der Theorieprüfung oder nach dem Besuch des Verkehrskundeunterrichts muss man sich zur praktischen Führerprüfung anmelden; andernfalls müssen Theorieprüfung und Verkehrskundeunterricht wiederholt werden.
Nach Bestehen der Theorieprüfung wird ohne Antrag der Lernfahrausweis abgegeben; das ist bereits im Alter von 17 Jahren möglich.	Der Antrag auf Erteilung eines Lernfahrausweises kann frühestens im Alter von 18 Jahren gestellt werden.
Der Lernfahrausweis ist unbeschränkt gültig	Der Lernfahrausweis ist 24 Monate gültig.
Wer unter 25 Jahre alt ist und die praktische Führerprüfung machen will, muss mindestens 12 Monate lang mit dem Lernfahrausweis Fahrpraxis gesammelt haben.	Heute keine Vorschrift
Wer die praktische Führerprüfung machen will, muss zwei Einzellektionen bei einem Fahrlehrer absolviert haben (Dauer je 1 Stunde): eine Lektion zum Bremsverhalten und eine Lektion zum umwelt- und energieeffizienten Fahren.	Heute keine Vorschrift
Wer die praktische Führerprüfung in einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe absolviert und bestanden hat, darf auch handgeschaltete Autos führen und umgekehrt.	Wer die Prüfung mit einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe abgelegt hat, erhält im Führerausweis den entsprechenden Code und darf keine handgeschalteten Fahrzeuge führen.

\*) Auszug aus dem Faktenblatt „Revision Fahrausbildung“ 28.04.2017 des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA.

Vorgeschlagene Neuerung	Bisher geltendes Recht
Innerhalb der ersten sechs Monate der dreijährigen Probezeit muss ein Weiterbildungskurs besucht werden (Dauer 7 Stunden).	Innerhalb der dreijährigen Probezeit müssen zwei Weiterbildungstage besucht werden (Dauer total 16 Stunden).
Die Dauer der obligatorischen Ausbildung (Verkehrskundeunterricht, Einzellektionen, Weiterbildungskurs) beträgt total 17 Stunden.	Die Dauer der obligatorischen Ausbildung (Verkehrskundeunterricht, Weiterbildungstage) beträgt total 24 Stunden.
Der Papierfahrausweis muss innert drei Jahren umgetauscht werden.	Bei jeder Änderung mussten die Führerausweise umgetauscht werden. Aktuell in Kraft ist noch die Vorschrift, dass vor 1977 ausgestellte Führerausweise umgetauscht werden müssen.
Das Zulassungsprozedere soll elektronisch abgewickelt werden können. Nur die erstmalige Anmeldung beim Start der Ausbildung erfolgt noch mit einem Papierformular auf dem Strassenverkehrsamt.	Die persönliche Anmeldung beim Strassenverkehrsamt für die Prüfungen ist vorgeschrieben. Ausbildungen werden in Papierform bestätigt.
Der Einstieg ins Motorradfahren erfolgt künftig über die Kategorien A1 (125 cm <sup>3</sup> ) und A2 (bis 35 kW). Der Aufstieg in eine höhere Kategorie ist nur mit Prüfung möglich.	Der Direkteinstieg in die höchste Kategorie (A) ist möglich und die Kategorie A1 wird bei Besitz der Kategorie B (nach dem Besuch der praktischen Grundschulung) prüfungsfrei erteilt.

## Die fünf Schritte zur Erlangung des Führerausweises für Personewagen

(gemäss Vernehmlassungsvorlage Bundesrat vom 26.04.2017)



**Anmerkung der Schriftleitung:** Als Vernehmlassungsverfahren wird diejenige Phase innerhalb des Vorverfahrens der schweizerischen Gesetzgebung bezeichnet, in der Vorhaben des Bundes von erheblicher politischer, finanzieller, wirtschaftlicher, ökologischer, sozialer oder kultureller Tragweite auf ihre sachliche Richtigkeit, Vollzugstauglichkeit und Akzeptanz hin geprüft werden. Die Vorlage wird zu diesem Zweck den Kantonen, den in der Bundesversammlung vertretenen Parteien, den Dachverbänden der Gemeinden, Städte und der Berggebiete, den Dachverbänden der Wirtschaft sowie weiteren, im Einzelfall interessierten Kreisen unterbreitet. Diese können dann innerhalb der Vernehmlassungsfrist schriftlich Stellungnahmen abgeben.

## **Keine Strafmilderung für unter Alkohol- oder Drogeneinfluss stehende Täter?**

Der Nationalrat hat am 1. Juni 2017 über eine Motion<sup>\*)</sup> entschieden, mit der die Strafmilderung für unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss stehende Täter abgeschafft werden sollte. Bereits Ende 2015 hatte der schweizerische Bundesrat dazu Stellung genommen und die Ablehnung der Motion beantragt<sup>\*\*)</sup>. Der Nationalrat ist dieser Empfehlung gefolgt und hat die Motion abgelehnt<sup>\*\*\*)</sup>. Bei der Abstimmung ergaben sich 65 Stimmen für die Annahme der Motion, 121 Stimmen dagegen und fünf Enthaltungen.

### **Auszug aus der Motion:**

#### **Eingereichter Text**

Der Bundesrat wird beauftragt, das Strafgesetzbuch dahingehend abzuändern, dass Alkohol- bzw. Drogeneinfluss von der verminderten Schuldunfähigkeit auszunehmen sind und damit nicht strafmildernd berücksichtigt werden können.

#### **Begründung**

In der Praxis kommt es oft vor, dass unter Drogen- bzw. Alkoholeinfluss stehende Täter Gewaltdelikte verüben, aufgrund von Schuldunfähigkeit bzw. verminderter Schuldfähigkeit einer Strafe jedoch entgehen oder milder bestraft werden. Zwar bestünde gemäß Artikel 19 Absatz 4 des Strafgesetzbuches die Möglichkeit, von einem Straferlass bzw. einer Strafmilderung abzusehen, wenn der Täter die Schuldunfähigkeit oder die Verminderung der Schuldfähigkeit hätte vermeiden können. Doch diese Bestimmung kommt kaum je zur Anwendung, weil die Gerichte viele Täter aufgrund ihrer Sucht generell für unfähig erklären, ihre Schuldunfähigkeit respektive Unzurechnungsfähigkeit durch einen Drogen- bzw. Alkoholverzicht zu vermeiden. Dies führt in der Praxis dazu, dass gewalttätige Suchtabhängige regelmäßig der für ihre Taten vorgesehenen Strafe entgehen. Aus Sicht der Opfer, welche die Konsequenzen dieser Gewaltdelikte am eigenen Leib zu tragen haben, ist diese Situation unhaltbar. Die Gerichte haben im Rahmen des bei jedem einzelnen Delikt vorgesehenen Spielraums der Strafzumessung immer noch die Möglichkeit, die persönliche Situation des Täters zu berücksichtigen und entsprechend tiefere Strafen zu verhängen. Eine zusätzliche Strafmilderung für unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss stehende Täter ist nicht angezeigt.

### **Stellungnahme des Bundesrates:**

Das Schweizerische Strafgesetzbuch (StGB) basiert auf dem Schuldprinzip. Jemand wird bestraft, wenn ihm vorgeworfen werden kann, dass er eine Straftat begangen hat, obwohl er fähig war, das Unrecht seiner Tat einzusehen oder gemäß dieser Einsicht zu

<sup>\*)</sup> Motion 15.3932 Geissbühler Andrea Martina, Keine Strafmilderung für unter Alkohol- beziehungsweise Drogeneinfluss stehende Täter, eingereicht am 23. September 2015. Siehe zum Begriff Motion die Anmerkung der Schriftleitung am Ende des Beitrages.

<sup>\*\*)</sup> Stellungnahme des schweizerischen Bundesrates vom 18. November 2015.

<sup>\*\*\*)</sup> Nationalrat, Sommersession 2017, Fünfte Sitzung, 1. Juni 2017, 15.3932/15.271.

handeln. War diese Fähigkeit nicht vorhanden, so ist der Täter nicht strafbar (Art. 19 Abs. 1 StGB); war diese Fähigkeit nur teilweise vorhanden, so wird die Strafe gemildert (Art. 19 Abs. 2 StGB). Bei schuldunfähigen oder vermindert schulfähigen Tätern kann das Gericht, auch wenn es keine oder nur eine gemilderte Strafe verhängt, eine Maßnahme wie die Suchtbehandlung oder die Verwahrung anordnen (Art. 19 Abs. 3 StGB).

Die Abhängigkeit von Alkohol oder Betäubungsmitteln führt nicht zwingend zu einer Beeinträchtigung der Schuldfähigkeit und zu einer Strafmilderung. Vielmehr hängt dies unter anderem davon ab, inwieweit die Einsichts- oder Steuerungsfähigkeit aufgrund des Alkohol- oder Betäubungsmittelkonsums beeinträchtigt war beziehungsweise in welcher Form es zu einer suchtbedingten Einengung des Denk- und Vorstellungsvermögens und der sozialen Funktionen gekommen ist.

Des Weiteren haben die Schuldunfähigkeit und die verminderte Schuldfähigkeit nicht zwingend ein Absehen von Strafe oder eine Strafmilderung zur Folge. Mit der Einnahme von Alkohol, Betäubungsmitteln oder Medikamenten können diese Zustände nämlich auch absichtlich bzw. verschuldet herbeigeführt werden. Das StGB sieht daher – wie von der Motionärin erwähnt – vor, dass die Regelungen über die Schuldunfähigkeit oder die verminderte Schuldfähigkeit nicht zur Anwendung kommen, wenn der Täter den Ausschluss oder die Verminderung der Schuldfähigkeit vermeiden und die in diesem Zustand begangene Tat voraussehen konnte (Art. 19 Abs. 4 StGB; sogenannte *actio libera in causa*). Die reichhaltige Rechtsprechung des Bundesgerichtes zur *actio libera in causa* zeigt, dass diese Regelung nicht toter Buchstabe ist.

Aus der Befürchtung heraus, dass sich bestimmte Taten schuldunfähiger Täter auch nach den Regeln der *actio libera in causa* nicht erfassen lassen, entstand zudem Artikel 263 StGB. Er sieht vor, dass jemand strafbar ist, der infolge selbstverschuldeter Trunkenheit oder Betäubung unzurechnungsfähig ist und in diesem Zustand eine Straftat verübt. Er kommt zum Zug, wenn alle Formen der strafbaren *actio libera in causa* ausgeschlossen sind.

Eine Änderung des StBG im Sinne der Motion ist nicht angezeigt. Das StBG sieht heute ein mehrstufiges System vor, damit auch Täter, die unter Alkohol- oder Betäubungsmiteleinfluss handeln, gemäß ihrem Verschulden bestraft werden können. Es stellt insbesondere sicher, dass Täter nur bei unverschuldeter völliger Schuldunfähigkeit straflos bleiben.

Die Vergeltung ist zwar auch ein Element der Strafe. Der Wunsch der Opfer nach Vergeltung darf jedoch nicht dazu führen, dass grundlegende rechtsstaatliche Prinzipien missachtet und Maßnahmen getroffen werden, die in dieser Situation nicht adäquat sind. Jemanden zu bestrafen, dem kein Schuldvorwurf gemacht werden kann, ist ungerecht und sinnlos. In solchen Fällen kann das Gericht hingegen eine stationäre Behandlung einer psychischen Störung oder eine Verwahrung anordnen. Beide Maßnahmen können wenn nötig lebenslang dauern und tragen in diesem Sinne auch dem Sühnegedanken Rechnung. Schließlich besteht für das Opfer auch die Möglichkeit, auf zivilrechtlichem Weg vom Täter Schadenersatz oder Genugtuung zu verlangen.

**Anmerkung der Schriftleitung:** Mit einer sog. Motion erhält der schweizerische Bundesrat den Auftrag, einen Entwurf zu einem Erlass der Bundesversammlung vorzulegen oder eine Maßnahme zu treffen. Motionen können von der Mehrheit einer



Kommission und während einer Sitzungsperiode (Session) von einer Fraktion oder einem Ratsmitglied eingereicht werden. Für den Erfolg einer Motion ist die Zustimmung beider Räte – National- und Ständerat – erforderlich. Der Nationalrat vertritt das Schweizervolk und zählt 200 Mitglieder. Diese Sitze werden nach der Bevölkerungszahl auf die 26 Kantone verteilt. Jeder Kanton hat aber wenigstens einen Sitz. Der Ständerat repräsentiert dagegen die Kantone. Er setzt sich aus 46 Vertreterinnen oder Vertretern aller Kantone zusammen.

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

## DVR: Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 für auszubildende Berufskraftfahrer in Klasse C/CE<sup>\*)</sup>

### Vorbemerkung

In Deutschland wurden im Jahr 2015 knapp 20.000 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr verursacht. Davon rund 400 aus der Altersgruppe der 18- bis 21-Jährigen. Unfälle mit Lastkraftwagen sind aufgrund der hohen Fahrzeuggewichte und der Konstruktion dieser Fahrzeuge für die Unfallbeteiligten mit einer besonders hohen Verletzungsschwere verbunden.

Es ist bedenklich, dass professionelle Berufskraftfahrer bei über der Hälfte ihrer Unfälle die Hauptverursacher (Lkw über 3,5 t mit 56 %) sind. In den vergangenen zehn Jahren ist der Anteil um 4 % gewachsen, sodass dieser Anteil keine Momentaufnahme darstellt.

### Ausgangslage

Mit der Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie wurde 2013 das Mindestalter für die Erteilung der Fahrerlaubnis der Klasse C/CE zum Fahren von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t von 18 auf 21 Jahre angehoben. Über die Eignung, im Rahmen der dualen Berufsausbildung oder nach abgelegter Prüfung zur Grundqualifikation bereits mit 18 Jahren die Fahrerlaubnis zu erhalten, kann mittels einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) entschieden werden.

Die für die Berufsausübung zusätzlich zur Fahrerlaubnis der Klasse C/CE geforderte Qualifikation als Berufskraftfahrer lässt sich seit dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz von 2006 auf drei Wegen erreichen:

Über die dreijährige duale Berufsausbildung, die Prüfung zur Grundqualifikation oder den ca. fünfwöchigen Lehrgang zur beschleunigten Grundqualifikation mit 140 Zeitstunden Unterricht, in denen zehn Stunden praktisches Fahren enthalten sind.

In den Jahren 2009 bis 2014 haben 57.200 Personen die beschleunigte Grundqualifikation zum Berufseinstieg gewählt, das sind durchschnittlich 9.533 im Jahr. Demgegenüber ist die Zahl der dreijährigen dualen Ausbildungen zum Berufskraftfahrer rückläufig und lag im Jahr 2014 bei lediglich 3.180.

Gleichzeitig leidet die Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer mit bis zu 45,9 % an einer überdurchschnittlichen Abbruchquote. Hier wirken sich nach Untersuchungen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) vor allem das derzeit hohe Einstiegsalter und die für diesen Personenkreis zu geringe Ausbildungsvergütung aus.

Waren 2005 noch 40 % bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre oder jünger, macht diese Gruppe heute nur noch 27 % aus.

Ältere Auszubildende kommen oft auf Umwegen zum Beruf. Sie werden nicht selten nach Erhalt des C/CE-Führerscheins abgeworben, um danach über die beschleunigte Grundqualifikation direkt in die Arbeit einzusteigen. Doch auch die wenigen jungen Berufseinsteiger schaffen es in ihrer längeren Ausbildung häufig nicht, wertvolle Fahrpraxis im geschützten Rahmen der Berufsausbildung zu gewinnen.

Für Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Pkw wurde mit dem Begleiteten Fahren ab 17 die Möglichkeit geschaffen, zusätzliche Fahrerfahrung vor dem Beginn des Alleinfah-

<sup>\*)</sup> Beschluss des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, DVR, vom 02. Mai 2017, auf der Basis einer Empfehlung des Vorstandsausschusses Junge Kraftfahrer; Deutscher Verkehrssicherheitsrat – 2017.

rens innerhalb eines protektiven Rahmens zu gewinnen. Dadurch konnte bei den Teilnehmenden sowohl ein Rückgang der Unfälle als auch der Verkehrsauffälligkeiten um rund 20 % erreicht werden, während in der Begleitphase kaum Unfälle zu verzeichnen sind. Es bietet sich daher an, die positiven Erfahrungen im BF17 auf die Gruppe der Berufskraftfahrer zu übertragen, um das Anfängerrisiko zu reduzieren.

In diesem Kontext erscheint das Jugendlichkeitsrisiko bei dem Führen eines Lastkraftwagens eine untergeordnete Rolle einzunehmen, da das träge Fahrverhalten eines Lkw nicht mit dem eines Pkw vergleichbar ist. Zudem sind die Fahrmotive grundverschieden (Stichwort: „Disco-Unfälle“).

### **Beschluss**

1. Der DVR empfiehlt die Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren in Klasse C/CE für Auszubildende in der dualen Ausbildung zum Berufskraftfahrer.
2. Dazu sollten das Mindestalter zum Erwerb der Fahrerlaubnisklassen C/CE gesenkt und dafür die Voraussetzungen auf europäischer Ebene geschaffen werden. Eine entsprechende Initiative ist durch die Bundesregierung anzustreben.
3. Die körperliche und geistige Eignung zum Führen eines Lkw unter Begleitung mit 17 Jahren sollte vor Beginn der Fahrausbildung über ein medizinisch-psychologisches Gutachten nachgewiesen werden.
4. Die Ausbildung im Ausbildungsbetrieb und die Fahrschulausbildung sind so zu gestalten, dass sowohl eine möglichst lange Begleitphase erreicht wird als auch die theoretischen Ausbildungsinhalte intensiver mit dem Erwerb praktischer Fahrerfahrung verzahnt werden können.
5. Es sollte geprüft werden, ob für die Begleitpersonen noch weitere Regelungen erforderlich sind.
6. Es ist dafür zu sorgen, dass Begleitzeit für die Begleitperson wie Lenkzeit zu werten ist.

### **Begründung**

Mit der Einführung des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren in Klasse C/CE soll Auszubildenden zum Berufskraftfahrer die Möglichkeit gegeben werden, im geschützten Rahmen praktische Fahr- und Berufserfahrung zu sammeln, bevor sie zu Alleinfahrten eingesetzt werden.

Sie könnten dadurch intensiver von der Berufs- und Fahrerfahrung ihrer Kollegen profitieren, gleichzeitig können Theorie und Praxis in der Berufsausbildung durch die erhöhte Zeit im Fahrzeug besser verzahnt und die Qualität der Ausbildung deutlich erhöht werden.

Sowohl die zusätzliche Fahrerfahrung als auch die dadurch mögliche Verbesserung der Ausbildungsqualität lassen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit der Berufskraftfahrer und eine Verringerung der Unfallzahlen erwarten.

Gleichzeitig wäre es durch BF17 im Lkw möglich, geeignete Jugendliche für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer anzusprechen und somit langfristig eine Erhöhung des Anteils an Berufskraftfahrern, die im Vergleich zu den Quereinsteigern mit Grundqualifikation die deutlich längere und intensivere Berufsausbildung genossen haben, zu erreichen.

gez.

Dr. WALTER EICHENDORF

Präsident

## Neuer Schub in der Präventionsarbeit des B.A.D.S. – App für Virtuelle Rauschbrille freigeschaltet

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) schafft einen neuen Anreiz in der Prävention. Für bereits auf dem Markt befindliche Augmented-Reality-Brillen (AR-Brillen), wurde jetzt eine virtuelle Rauschbrille als App entwickelt, die sowohl für Android als auch für iOS freigeschaltet ist.

Sie wurde erstellt, um insbesondere Multiplikatoren wie Lehrern, Polizeibeamten, Fahrschulen etc. die Möglichkeit zu geben, ihre Schüler kostengünstig, zeitgemäß und mit Spaß auf die Gefahren des Alkoholkonsums hinzuweisen, insbesondere im Straßenverkehr. Die App kann aber auch von jedermann auf das Smartphone heruntergeladen und dort ausprobiert werden.

Mit der App kann der Alkoholgehalt im Blut zwischen 0 und 1,3 Promille simuliert werden. Dabei lassen sich die optischen Effekte wie Unschärfe, Doppelbilder und Tunnelblick je nach eingestelltem Blutalkoholwert unterschiedlich stark in die Wahrnehmung integrieren.

Das Programm eignet sich also, um Ausfallerscheinungen verschiedenen Grades aufzuzeigen und mit den Probanden ins Gespräch zu kommen. Die Akzeptanz von App und Rauschbrille in der Zielgruppe junger Menschen drückte sich bereits in vielen positiven Rückmeldungen aus.

Die Rauschbrillen-App kann nur zusammen mit einer AR-Brille genutzt werden, d. h. die Kamera des Smartphones muss in der Brille frei bleiben, um die tatsächliche Realität abzubilden und um die Rauscheffekte zu ergänzen. Die Augmented Reality Brillen sind bei vielen Onlinehändlern schon für 10–20 € inkl. MwSt. erhältlich. Die App ist kostenlos und für jeden downloadbar:

<https://play.google.com/store/apps/details?id=de.nextreality.rauschbrille>

<https://itunes.apple.com/de/app/bads-rauschbrille/id1246667863?mt=8>

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 16. Juni 2017)

### *Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«*

(1961–2016, Vol. 1–53), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.  
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

### Einbanddecken Vol. 53/2016

und ebenso Vol. 1–52 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

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

# Rechtsprechung

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

**40. Hält das Tatgericht bei einem Radfahrer eine über 1,6 Promille liegende Blutalkoholkonzentration gegen gefestigte Rechtsprechung für kein unwiderlegliches Indiz der Fahrunsicherheit, so muss es dies im Urteil ausführlich begründen. Gegebenenfalls abweichende wissenschaftliche Erkenntnisse der experimentellen Alkoholforschung sind eingehend darzustellen und zu würdigen.**

Kammergericht Berlin,

Urteil vom 30. März 2017 – (3) 161 Ss 42/17 (6/17) –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat den Angeklagten vom Vorwurf der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr aus rechtlichen Gründen freigesprochen. Dabei ist es davon ausgegangen, dass der Angeklagte mit dem Fahrrad öffentliches Straßenland befahren hat und dabei so stark alkoholisiert war, dass eine „um 20.25 Uhr entnommene Blutprobe ... einen Mittelwert von immerhin 2,00 Promille Ethanol“ ergeben hat [...]. Dieses Verhalten hat das Amtsgericht mit Blick auf den „Forschungsbericht des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Grenzwerte für absolute Fahruntüchtigkeit bei Radfahrern“ von Daldrup, Hartung, Maatz u. a. vom August 2014“ für straflos gehalten [...]. Der Strafrichter ist der Auffassung, die Studie „könnte nahelegen, dass die Rechtsprechung den Grenzwert von 1,6 Promille nach oben korrigieren müsste“ [...], weshalb eine Verurteilung nach § 316 StGB nicht in Betracht komme. Gegen den Freispruch wendet sich die Anwaltschaft Berlin mit der Revision. Das Rechtsmittel hat mit der Sachrüge Erfolg.

Aus den Gründen:

1. Das angefochtene Urteil verfehlt die Voraussetzungen des § 267 Abs. 5 Satz 1 StPO. Nach dieser Vorschrift muss das freisprechende Urteil ergeben, ob der Angeklagte für nicht überführt oder ob und aus welchen Gründen die für erwiesen angenommene Tat für nicht strafbar erachtet worden ist. Nach dieser Maßgabe muss das Urteil – wie im Fall des § 267 Abs. 1 StPO – den festgestellten Sachverhalt schildern, es sind also in einer geschlossenen Darstellung diejenigen Tatsachen zum objektiven Tatgeschehen festzustellen, die das Gericht für erwiesen hält (vgl. BGH NStZ 2012, 110; Meyer-Goßner/Schmitt, StPO 59. Aufl., § 267 Rn. 31 m. w. N.).

Daran fehlt es hier. Den Urteilsfeststellungen ist schon nicht zu entnehmen, von welcher Blutalkoholkonzentration das Amtsgericht überhaupt ausgegangen ist. Zwar teilt das Urteil mit, dass die um 20.25 Uhr entnommene Blutprobe einen „Mittelwert von immerhin 2,00 Promille Ethanol“ aufgewiesen habe. Es ver-

säumt jedoch die entscheidende Feststellung, wie hoch die Blutalkoholkonzentration war, als der Angeklagte die vorgeworfene Tat beging. Das Urteil verschweigt auch die Tatzeit, so dass dem Senat eine eigene Rückrechnung selbst dann verwehrt wäre, wenn ihm der Zeitpunkt des Trinkendes mitgeteilt würde. Auch dies ist allerdings nicht der Fall.

2. Lediglich informatorisch teilt der Senat mit: Aus dem Gesamtzusammenhang des Urteils ergibt sich, dass der Strafrichter von einer über 1,6 Promille liegenden Tatzeit-Blutalkoholkonzentration ausgegangen ist. Warum er hierin trotz entgegenstehender gefestigter Rechtsprechung (vgl. BayObLG Blutalkohol 30, 254; OLG Celle NJW 1992, 2169; OLG Hamm NZV 1992, 198; OLG Karlsruhe NStZ-RR 1997, 356; OLG Zweibrücken NZV 1992, 372; Fischer, StGB 64. Aufl., § 316 StGB Rn. 27 m. w. N.) keine Straftat gesehen hat, hätte eingehender Darstellung und Würdigung gegebenenfalls abweichender wissenschaftlicher Erkenntnisse bedurft. Die Ergebnisse statistischer Untersuchungen und der experimentellen Alkoholforschung wären in einer Gesamtbetrachtung zu würdigen und hieraus die für die richterliche Überzeugungsbildung notwendigen Folgerungen zu ziehen gewesen (vgl. BGHSt 21, 157). Die „Verweisung“ auf den „Forschungsbericht Nr. 28“, der angeblich „Aktenbestandteil“ sei [...], verfehlt diese Anforderungen und auch die prozessualen Möglichkeiten des § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO. Eine derart pauschale Verweisung ist schon durch den Grundsatz ausgeschlossen, dass ein Urteil aus sich heraus verständlich sein muss (vgl. BGHSt 30, 225; Meyer-Goßner/Schmitt, a. a. O., § 267 Rn. 2 m. w. N.). Und offensichtlich handelt es sich bei der in Bezug genommenen 56-seitigen Studie auch nicht um eine Abbildung, auf die nach § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO verwiesen werden könnte.

3. Der Senat hebt daher das angefochtene Urteil auf und verweist die Sache nach § 354 Abs. 2 StPO zu neuer Verhandlung und Entscheidung an eine andere Abteilung des Amtsgerichts zurück.

**41. Bei einer Verurteilung einer Trunkenheitsfahrt nach § 24a [Abs. 1] StVG, die auf einer Atemalkoholmessung beruht, muss angegeben werden, mit welchem Messgerät der Atemalkohol gemessen worden ist.**

Kammergericht Berlin,

Beschluss vom 3. November 2016 – 3 Ws (B) 589/16 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht Tiergarten hat die Betroffene wegen fahrlässiger Zuwiderhandlung gegen § 24a

Abs. 1 StVG nach § 24 StVG zu einer Geldbuße von 500,00 Euro verurteilt, nach § 25 Abs. 1 StVG ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet und nach § 25 Abs. 2a StVG eine Bestimmung über dessen Wirksamwerden getroffen. Die gegen diese Entscheidung gerichtete, nach § 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 OWiG zulässige Rechtsbeschwerde der Betroffenen, mit der die Verletzung sachlichen Rechts gerügt wird, hat Erfolg.

#### Aus den Gründen:

Der Schuldspruch hält rechtlicher Nachprüfung nicht stand, da die ihm zugrunde liegende Beweiswürdigung aufgrund ihrer Lückenhaftigkeit dem Senat als Rechtsbeschwerdegericht die gebotene Überprüfung nicht ermöglicht.

Zwar ist die Würdigung der Beweise Sache des Tatrichters, das Rechtsbeschwerdegericht hat aber auf die Sachrüge zu prüfen, ob ihm dabei Rechtsfehler unterlaufen sind. Rechtsfehlerhaft ist die Beweiswürdigung unter anderem dann, wenn sie unklar oder lückenhaft ist. Dabei brauchen die Schlussfolgerungen des Tatrichters zwar nicht zwingend zu sein; es genügt grundsätzlich, dass sie möglich sind und er von ihrer Richtigkeit überzeugt ist. Das Gericht muss jedoch die wissenschaftlichen Erkenntnisse, die Erfahrungssätze des täglichen Lebens und die Gesetze der Logik beachten. Um dem Rechtsbeschwerdegericht diese Nachprüfung zu ermöglichen, müssen die Urteilsgründe daher erkennen lassen, dass die Beweiswürdigung auf einer tragfähigen, verstandesmäßig 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 möglicherweise schwerwiegenden – Verdacht zu begründen vermag (vgl. Senat, Beschluss vom 29. Oktober 2015 – 3 Ws (B) 473/15 –, DAR 2005, 634 und VRS 122, 232 <233>).

Das Amtsgericht hat festgestellt, „die um 3.15 Uhr“ bei der Betroffenen „festgestellte Atemalkoholkonzentration betrug 0,27 mg/l“. Zwar handelt es sich bei der Messung der Atemalkoholkonzentration, wenn diese mit einem von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt zugelassenen Messgerät unter Beachtung der Bedienungsanweisungen durchgeführt wird, um ein so genanntes standardisiertes Messverfahren, bei dessen Anwendung die Mitteilung des Messverfahrens und des Messergebnisses in den Urteilsgründen ausreicht (vgl. Senat, NZV 2001, 388 und Beschlüsse vom 28. September 2015 – 3 Ws (B) 450/16 –, 29. Mai 2012 – 3 Ws (B) 282/12 – und 4. Juni 2008 – 3 Ws (B) 152/08 –, OLG Hamm BA 46, 413 <414>; OLG Bamberg DAR 2010, 143; Thüringer OLG VRS 110 32 <33>; OLG Brandenburg VRS 112, 280 <281>). Weitere Feststellungen zur ordnungsgemäßen Durchführung der Messung sind lediglich erforderlich, wenn die ordnungsgemäße Durchführung der Messung bezweifelt wird oder sich sonstige Anhaltspunkte für eine Abweichung von der Regel bieten (vgl. Thüringer OLG a. a. O.; OLG Brandenburg a. a. O.).

Diesen Anforderungen werden die Urteilsgründe nicht gerecht.

Das Gericht geht zwar erkennbar von einem standardisierten Messverfahren aus. Es teilt auch das Messergebnis mit, versäumt jedoch, das Gerät, mit welchem die Atemalkoholkonzentrationsmessung erfolgt ist, zu benennen.

Daher kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Das Urteil war nach § 79 Abs. 6 OWiG aufzuheben und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung – auch wegen der Kosten der Rechtsbeschwerde – an das Amtsgericht zurückzuverweisen.

**42. Ein Ordnungswidrigkeitenverfahren darf grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn feststeht, dass die erforderlichen Prozessvoraussetzungen vorliegen und Prozesshindernisse nicht entgegenstehen. Daher besteht jedenfalls das Verfahrenshindernis des Strafklageverbrauchs immer schon dann, wenn es möglicherweise vorliegt. Hierüber kann indessen erst nach Ausschöpfung aller Erkenntnismöglichkeiten entschieden werden, ggf. erst nach vollständig durchgeführter Beweisaufnahme.**

Oberlandesgericht Köln,  
Beschluss vom 21. Februar 2017  
– III-1 RBs 361/16, 1 RBs 361/16 –

#### Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht Kerpen hat den Betroffenen durch das angefochtene Urteil wegen fahrlässigen Führens eines Kraftfahrzeugs unter Wirkung eines berauschenden Mittels zu einer Geldbuße von 500,- EUR verurteilt und ihm – verbunden mit der Zubilligung einer Abgabefrist – für die Dauer von einem Monat verboten, Kraftfahrzeuge jeder Art im Straßenverkehr zu führen. Zum Tatgeschehen hat es festgestellt, dass der Betroffene am 31. Juli 2015 seinen PKW unter dem Einfluss von Amphetamin führte. Ausweislich der Urteilsgründe ist der Betroffene im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle angehalten worden; hierbei ist ein mit Amphetamin gefülltes Überraschungsei aufgefunden worden.

Durch Urteil gleichfalls des Amtsgerichts Kerpen vom 25. Januar 2016, das am 2. Februar 2016 Rechtskraft erlangt hat, ist der Betroffene wegen unerlaubten Besitzes von Betäubungsmitteln zu einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 40,- EUR verurteilt worden. Aus dem zugelassenen Anklagesatz, auf den die Urteilsgründe Bezug nehmen, ergibt sich, dass die Tat gleichfalls am 31. Juli 2015 begangen worden ist.

Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen rügt die Verletzung materiellen Rechts.

#### Aus den Gründen:

II. Die gemäß § 79 Abs. 1 S. 1 Ziff. 1 und 2 OWiG statthafte, Zulässigkeitsbedenken auch im Übrigen nicht unterliegende Rechtsbeschwerde hat (vorläu-



figen) Erfolg, indem sie gemäß §§ 353 StPO, 79 Abs. 3 S. 1 OWiG zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und Zurückverweisung an die Vorinstanz führt. Das Amtsgericht hat – was bereits auf die erhobene Sachrüge beachtlich ist (vgl. BGH NStZ 2010, 160; BGH NStZ 1999, 38) – die Erörterung der Frage unterlassen, ob der Verurteilung des Betroffenen das dauernde Verfahrenshindernis des Strafklageverbrauchs entgegensteht.

1. a) aa) Gemäß § 84 Abs. 1 OWiG kann eine Tat nicht mehr als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden, wenn bereits eine rechtskräftige, diese als Straftat ahndende gerichtliche Entscheidung vorliegt. Der Tatbegriff des § 84 Abs. 1 OWiG deckt sich mit demjenigen der Art 103 Abs. 3 GG, § 264 StPO (vgl. Göhler, OWiG, 16. Auflage 2012, § 84 Rz. 5; KK-OWiG-Lutz 4. Auflage 2014, § 84 Rz. 1; Rebmann/Roth/Herrmann, OWiG, § 84 Rz. 15). „Tat“ im Sinne dieser Bestimmungen ist ein „konkretes Vorkommnis“, ein einheitlicher geschichtlicher Vorgang, der sich von anderen ähnlichen oder gleichartigen unterscheidet. Zu diesem Vorgang gehört das gesamte Verhalten des Täters, soweit es nach natürlicher Lebensauffassung einen einheitlichen Lebensvorgang darstellt. Zwischen den einzelnen Verhaltensweisen des Täters muss eine „innere Verknüpfung“ bestehen, dergestalt, dass ihre getrennte Aburteilung in verschiedenen erstinstanzlichen Verfahren als unnatürliche Aufspaltung eines einheitlichen Lebensvorgangs empfunden würde. Dabei kommt es auf die Umstände des Einzelfalles an (so insgesamt SenE v. 17.02.2017 – III-1 RVs 294/16; SenE v. 28.06.2016 – III-1RBs 181/16; Senat NZV 2005, 210 m. w. N.).

bb) Nach diesen Maßstäben geht die Rechtsprechung in den Fällen des Zusammentreffens von Betäubungsmittelbesitz und Führen eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss berauschender Mittel vom Vorliegen zweier Taten im prozessualen Sinne dann aus, wenn beide ohne innere Beziehung zueinander stehen, der Drogenbesitz gleichsam nur „bei Gelegenheit“ der Fahrt stattfindet (BGH NStZ 2004, 694 = StV 2005, 256; SenE v. 09.05.2014 – III-1 RVs 49/14; [...]; OLG Hamm NStZ-RR 2010, 154; KG NStZ-RR 2012, 155 = NZV 2012, 305; OLG Braunschweig Urt. v. 10.10.2014 – 1 Ss 52/14 bei Juris Tz. 21; zust. König/Seitz DAR 2012, 362). Ein innerer Zusammenhang zwischen dem Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung berauschender Mittel bei gleichzeitigem Mitsichführen von Betäubungsmitteln wird indessen angenommen, wenn die Fahrt den Zweck verfolgt, den Drogenbesitz aufrechtzuerhalten bzw. abzusichern, also dazu dient, die Betäubungsmittel zu transportieren, zu finanzieren, an einen sicheren Ort zu bringen, sie zu verstecken oder dem staatlichen Zugriff zu entziehen. Maßgeblich ist demnach eine Finalbeziehung von Fahrt und Drogenbesitz (vgl. BGH NStZ 2012, 709; BGH DAR 2012, 390; BGH NStZ 2009, 705; BGH NStZ 2004, 694 = StV 2005, 256; SenE v. 28.06.2016 – III-1 RBs 181/16; SenE v. 09.05.2014 – III-1 RVs 49/14; s. zum Verhältnis von BtM-Delikt und Fahren ohne Fahrerlaubnis SenE v. 14.02.2017 – III-1 RVs 294/16 m. w. N.).

Eine diesbezügliche Erörterung drängte sich hier jedenfalls deswegen auf, weil die Zeugin M. ausweislich der Urteilsgründe angegeben hatte, bei der Kontrolle des Betroffenen sei in dessen Auto ein mit Amphetamin gefülltes Überraschungsei aufgefunden worden; insoweit sei – wie dies im Übrigen gängiger Praxis entspricht – eine gesonderte Strafanzeige gefertigt worden.

b) aa) Ein Ordnungswidrigkeitenverfahren darf grundsätzlich nur durchgeführt werden, wenn feststeht, dass die erforderlichen Prozessvoraussetzungen vorliegen und Prozesshindernisse nicht entgegenstehen. Daher besteht – im Sinne von §§ 206a, 260 Abs. 3 StPO – jedenfalls das Verfahrenshindernis des Strafklageverbrauchs immer schon dann, wenn es möglicherweise vorliegt (BayObLG JR 1969, 32; Göhler, a. a. O., Vor § 59 Rz. 48 m. N.). Hierüber kann indessen erst nach Ausschöpfung aller Erkenntnismöglichkeiten entschieden werden (vgl. für das Strafverfahren: BGH NStZ 2010, 160; BGH BeckRS 2002 30248031; BayObLG NJW 1968, 2118, das von „endgültiger“ Ungewissheit spricht; SenE v. 14.02.2017 – III-1 RVs 294/16; s. a. BGH NStZ 1992, 142). Auch bei dem – jedenfalls strukturgleichen, wenn nicht gar unmittelbar anwendbaren – Satz „in dubio pro reo“ (dazu vgl. Löwe/Rosenberg-StPO-Stuckenberg, a. a. O., § 206a Rz. 37 ff.; zusf. Radtke/Hohmann, StPO, § 260 Rz. 42) handelt es sich um eine Entscheidungsregel, die erst nach vollständig durchgeführter Beweisaufnahme zur Anwendung gelangen kann (Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 59. Auflage 2016, § 261 Rz. 26; HK-StPO-Julius, 5. Auflage 2012, § 261 Rz. 17 je mit Nachw.).

bb) Freilich ist das Vorliegen der Verfahrensvoraussetzungen und das Fehlen von Prozesshindernissen in jeder Lage des Verfahrens – also auch vom Rechtsbeschwerdegericht, soweit es aufgrund eines zulässigen Rechtsmittels mit der Sache befasst wird – grundsätzlich nach den Regeln des Freibe-weises zu prüfen [...] (s. SenE v. 27.11.2012 – III-1 RVs 192/12 m. w. N.; KK-OWiG-Senge, a. a. O., § 79 Rz. 99, 102; Göhler a. a. O., Vor § 59 Rz. 47). Vor diesem Hintergrund hat der Senat die den Vorwurf des Betäubungsmittelbesitzes am 31. Juli 2015 betreffenden Akten [...] beigezogen und ausgewertet. Diese geben indessen ebenso wenig Aufschluss über die nach dem zuvor Dargestellten hier maßgeblichen Umstände der Fahrt des Betroffenen wie die Akten des vorliegenden Verfahrens. Sie beschränken sich vielmehr auf eine Angabe des Auffindeorts des mit Betäubungsmitteln gefüllten Überraschungseis (nach dem Aktenvermerk der Zeugin M. vom 4. August 2015 – im Unterschied zu ihren in den Urteilsgründen widergegebenen Angaben –: in der rechten Hosentasche der Arbeitskleidung des Betroffenen), der für sich genommen gerade nicht aussagekräftig ist.

cc) Weitergehende Erkenntnismöglichkeiten bestehen im Rechtsbeschwerdeverfahren nicht; deren Ausschöpfung muss vielmehr einer erneuten tatrichterlichen Hauptverhandlung vorbehalten bleiben. Das entspricht der in Rechtsprechung und Literatur verbreiteten Annahme, dass es in Fällen wie dem vor-



liegenden, in welchen es für die Frage des Bestehens eines Verfahrenshindernisses auf den genauen Tathergang ankommt, die entsprechenden Feststellungen den Regeln des Strengbeweises unterliegen (BGHSt 46, 349 – bei Juris Tz. 10; SenE v. 18.08.1987 – Ss 293/87; Löwe/Rosenberg-StPO-Stuckenberg, 26. Auflage 2008, § 206a Rz. 64 a. E.; s. a. SK-StPO-Velten, 5. Auflage 2016, § 267 Rz. 64 f.). Dabei wird zu beachten sein, dass das Tatgericht schon grundsätzlich nicht gehalten ist, zu Gunsten eines Angeklagten Sachverhaltsvarianten zu unterstellen, für deren Vorliegen das Beweisergebnis keine konkreten tatsächlichen Anhaltspunkte erbracht hat (BGH NJW 2003, 2179 m. w. Nachw.; BGH NSZ 2009, 285). Dieser Grundsatz gilt auch im Zusammenhang mit der Feststellung der tatsächlichen Voraussetzungen eines Verfahrenshindernisses. Insofern reichen bloß theoretische, nur denkgesetzlich mögliche Zweifel nicht aus; sie müssen sich vielmehr auf konkrete tatsächliche Umstände gründen und – nach Ausschöpfung aller Erkenntnismöglichkeiten – unüberwindbar sein (BGHSt 46, 349 – bei Juris Tz. 9; BGH NSZ 2010, 160). [...]

**43. \*) 1. Nach ständiger Rechtsprechung beider Bußgeldsenate des Oberlandesgerichts Koblenz ist bei einer Ahndung mit Geldbuße von mehr als 250,- Euro von einer nicht geringfügigen Ordnungswidrigkeit auszugehen, die die Aufklärung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen zur Bußgeldbemessung grundsätzlich auch dann erfordert, wenn es sich um die Regelsanktion nach dem Bußgeldkatalog handelt.**

**2. Davon kann ausnahmsweise abgesehen werden, wenn der Bußgeldrichter die bereits im Bußgeldbescheid festgesetzte Regelgeldbuße nach der BKatV verhängt, sich der anwaltlich vertretene Betroffene unter Berufung darauf, keine weiteren Angaben zur Sache machen zu wollen, von der Erscheinungspflicht entbinden lässt, und auch sein vertretungsberechtigter Verteidiger nicht zur Hauptverhandlung erscheint, womit zum Ausdruck gebracht wird, dass der Frage einer fehlenden oder verminderten Leistungsfähigkeit nicht weiter nachgegangen werden muss, der Betroffene also in der Lage ist, diese Geldbuße zu zahlen.**

Oberlandesgericht Koblenz,  
Beschluss vom 21. Dezember 2016  
– 2 OWi 3 SsBs 86/16 –

#### Zum Sachverhalt:

I. Die Zentrale Bußgeldstelle des Polizeipräsidiums R. hat am 2. Juni 2016 gegen die Betroffene wegen Führen eines Kraftfahrzeugs unter der Wirkung eines berauschenden Mittels (§ 24a Abs. 2 StVG i. V. m. Nr. 242.1 BKatV) ein Bußgeld in Höhe von 1.000,- Euro festgesetzt und ein Fahrverbot von drei Monaten angeordnet. Auf hiergegen eingelegten Einspruch hat das Amtsgericht diese Rechtsfolgen mit Urteil vom

29. August 2016 festgesetzt, wobei es von fahrlässiger Begehungsweise ausgegangen ist. Nach den Feststellungen führte die Betroffene, die schon zuvor am 4. Juni 2013 wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 u. 2 StGB) verurteilt worden war, am 15. Februar 2016 einen Personenkraftwagen im öffentlichen Straßenverkehr, obwohl sie zuvor Cannabis konsumiert hatte und hiervon noch beeinflusst war. Die ihr kurze Zeit nach der Tat entnommene Blutprobe enthielt 10 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC).

Gegen das in Abwesenheit ergangene, dem Verteidiger am 11. Oktober 2016 zugestellte Urteil hat die Betroffene am 14. Oktober 2016 Rechtsbeschwerde eingelegt und dieses Rechtsmittel mit am 11. November 2016 eingegangenen Schriftsatz näher begründet. Sie rügt die Verletzung materiellen Rechts, insbesondere § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG. [...]

#### Aus den Gründen:

II. Die Rechtsbeschwerde erweist sich zum Schuldanspruch als offensichtlich unbegründet im Sinne von § 79 Abs. 3 Satz 1 OWiG i. V. m. § 349 Abs. 2 StPO. Insofern hat die Überprüfung des Urteils nach Maßgabe der Rechtsbeschwerdebegründung keinen Rechtsfehler zum Nachteil der Betroffenen ergeben.

Als rechtsfehlerfrei erweist sich auf der Rechtsfolgenseite auch die Anordnung eines dreimonatigen Fahrverbots, das in Bezug auf die hier begangene Ordnungswidrigkeit die Regelsanktion nach § 4 Abs. 3, Nr. 242.1 BKatV darstellt. Hiervon abzuweichen, bestand vorliegend kein Anlass. Bei der Bemessung des Fahrverbots hat sich der Bußgeldrichter grundsätzlich an die Vorgaben der BKatV zu halten (vgl. OLG Koblenz, 1 Ss 151/03 v. 01.09.2003). Die Anordnung des Fahrverbots in den Anwendungsfällen des § 4 BKatV wahrt nicht nur die Verhältnismäßigkeit der Sanktion; sie gewährleistet darüber hinaus die Gleichbehandlung der Betroffenen und erfüllt damit auch ein Gebot der Gerechtigkeit (vgl. Senat, 2 SsBs 80/13 v. 17.01.2014). Besondere Umstände, die hier zur Herabsetzung des Regelfahrverbots führen müssten, sind weder festgestellt noch ersichtlich. Die Möglichkeit, gegen Erhöhung des Bußgelds von der Anordnung des Fahrverbots abzusehen (§ 4 Abs. 4 BKatV), hat das Amtsgericht in Erwägung gezogen, jedoch rechtsfehlerfrei verneint.

Keinen Bestand hingegen kann die Festsetzung eines Bußgeldes in Höhe von 1.000,- Euro haben. Auch hierbei handelt es sich zwar um die für den vorliegenden Verstoß gemäß Nr. 242.1 BKatV vorgesehene Regelgeldbuße, doch ist § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG zu beachten, wonach auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen zu berücksichtigen sind, sofern es sich nicht um eine nur geringfügige Ordnungswidrigkeit handelt.

Nach ständiger Rechtsprechung beider Bußgeldsenate des Oberlandesgerichts Koblenz (z. B. Beschlüsse 2 OWi 4 SsBs 50/16 v. 12.09.2016; 2 SsBs 128/12 v. 26.08.2013; 2 SsBs 108/10 v. 24.09.2010; 1 SsBs 109/12 v. 19.11.2012; 1 Ss 289/06 v. 03.01.2007 – ZfSch 2007, 231 f. <Rn. 21 n. juris>) ist bei einer Ahn-

dung mit Geldbuße von mehr als 250,- Euro von einer nicht geringfügigen Ordnungswidrigkeit auszugehen, die die Aufklärung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Betroffenen zur Bußgeldbemessung grundsätzlich auch dann erfordert, wenn es sich um die Regelsanktion nach dem Bußgeldkatalog handelt. Hiervon kann ausnahmsweise etwa dann abgesehen werden, wenn der Bußgeldrichter die bereits im Bußgeldbescheid festgesetzte Regelgeldbuße nach der BKatV verhängt, sich der anwaltlich vertretene Betroffene unter Berufung darauf, keine weiteren Angaben zur Sache machen zu wollen, von der Erscheinungspflicht entbinden lässt, und auch sein vertretungsberechtigter Verteidiger nicht zur Hauptverhandlung erscheint, womit zum Ausdruck gebracht wird, dass der Frage einer fehlenden oder verminderten Leistungsfähigkeit nicht weiter nachgegangen werden muss, der Betroffene also in der Lage ist, diese Geldbuße zu zahlen (vgl. OLG Koblenz, 2 SsBs 30/14 v. 13.06.2014 – Rn. 9 n. juris; 1 SsBs 109/11 vom 15.12.2011; vgl. auch KG Berlin, 162 Ss 136/13 v. 07.01.2014 – VRS 126,103 <Rn. 10 n. juris>; OLG Bremen, 2 SsBs 82/11 v. 15.11.2012 – NZV 2014, 140).

Ein solcher Ausnahmefall ist hier aber nicht gegeben. Der Verteidiger hat mit Schriftsatz vom 29. August 2016 darauf hingewiesen, dass die Betroffene in Anbetracht ihrer beschränkten wirtschaftlichen Verhältnisse nicht in der Lage ist, ein Bußgeld von 1.000,- Euro zu bezahlen. Er hat dargelegt, dass sie (aus Reitbeteiligungen) nur über ein monatliches Einkommen von ca. 400,- Euro verfügt und gemeinsam mit ihrem Krankengeld beziehenden Ehemann für zwei unterhaltsberechtigten Kinder zu sorgen hat. Dies hat das Amtsgericht bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße nicht angemessen berücksichtigt und dadurch gegen § 17 Abs. 3 Satz 2 OWiG verstoßen.

III. Der Rechtsfehler zieht die Aufhebung im Anspruch über die Höhe des Bußgeldes nach sich. Da eine weitere Aufklärung der wirtschaftlichen Verhältnisse angesichts der Ausführungen im Verteidigerschriftsatz nicht erforderlich und auch nicht zu erwarten sind, trifft der Einzelrichter des Senats die in der Sache angemessene Entscheidung selbst (§ 79 Abs. 6 OWiG). Dies führt zur Herabsetzung der Geldbuße auf 250,- Euro mit der Möglichkeit monatlicher Ratenzahlung, wodurch den wirtschaftlichen Verhältnissen der Betroffenen ausreichend Rechnung getragen wird; dies entspricht auch der von der Betroffenen selbst für angemessenen erachteten Rechtsfolge.

**44. 1. Die Anordnung eines Fahrverbots nach § 44 StGB allein mit der Begründung, die Anordnung einer (gleichzeitig angeordneten isolierten) Fahrerlaubnisperre habe hinsichtlich des Angeklagten keine fühlbaren Auswirkungen, ist rechtsfehlerhaft. Sie verkennet, den Charakter der isolierten Sperrfrist nach § 69a StGB als Maßregel der Besserung und Sicherung.**

**2. Der Tatrichter muss bei der Bemessung von Haupt- und Nebenstrafe (hier: Geldstrafe und**

**Fahrverbot) auch das Wechselspiel dieser beiden Strafen erörtern. Haupt- und Nebenstrafe zusammen dürfen die Tatschuld nicht überschreiten.**

**3. Zu den Anforderungen an die Begründung einer Sperrfrist.**

Oberlandesgericht Hamm,  
Beschluss vom 31. Januar 2017 – 4 RVs 2/17 –

Zum Sachverhalt:

I. Das Amtsgericht hat gegen den Angeklagten wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr eine Geldstrafe von 50 Tagessätzen zu je 10 Euro (unter Gewährung von Ratenzahlung) sowie ein zweimonatiges Fahrverbot verhängt und eine einjährige Sperre für die Erteilung einer Fahrerlaubnis angeordnet.

Gegen das Urteil wendet sich der Angeklagte mit der (Sprung-)Revision, mit der er die Verletzung formellen und materiellen Rechts rügt. Die Verfahrensrüge wurde nicht näher begründet. Im Übrigen wendet sich der Angeklagte in erster Linie gegen das Fahrverbot. [...]

Aus den Gründen

II. Die zulässige (Sprung-)Revision hat in der Sache teilweise Erfolg.

1. Die Begründung zur Anordnung des Fahrverbots als Nebenstrafe und die Begründung zur Anordnung der Maßregel der isolierten Sperrfrist halten rechtlicher Überprüfung nicht stand.

a) Zur Begründung des Fahrverbots führt das Amtsgericht aus:

„Darüber hinaus war dem Angeklagten als Nebenstrafe gem. § 44 StGB ein Fahrverbot aufzuerlegen, da die Tat mittels eines grundsätzlich fahrerlaubnisfreien Fahrzeugs begangen wurde und die Anordnung einer Fahrerlaubnisperre hinsichtlich des Angeklagten keine fühlbaren Auswirkungen hat. Soweit der Angeklagte in der Hauptverhandlung darauf hingewiesen habe, dass er das Fahrzeug für Einkäufe und dergleichen benötige, folgt daraus insoweit nichts anderes, da der Angeklagte entsprechende Einkäufe auch mittels eines Fahrrades bzw. mittels öffentlicher Verkehrsmittel sicherlich bewerkstelligen kann. Aus diesem Grund ist auch die Anordnung des Fahrverbotes nicht unverhältnismäßig.“

Diese Begründung lässt besorgen, dass das Amtsgericht den Zweck der isolierten Sperre für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach § 69a Abs. 1 S. 3 StGB verkennt und nur deswegen zusätzlich ein Fahrverbot verhängt hat. Die Formulierung, dass die Fahrerlaubnisperre für den Angeklagten keine „fühlbaren Auswirkungen“ habe, deutet darauf hin, dass der Tatrichter dieser Sanktion einen Strafcharakter beigemessen hat. Tatsächlich handelt es sich aber um eine Ergänzung zur nicht freiheitsentziehenden Maßregel der Besserung und Sicherung der Entziehung der Fahrerlaubnis (vgl. § 61 Nr. 5 StGB). Maßregeln der Besserung und Sicherung dienen aber dem Schutz der Allgemeinheit vor dem Straftäter, also der Gefahrenabwehr, durch

bessernde oder sichernde Maßnahmen, nicht – wie die Strafe (jedenfalls auch) – der Zufügung eines (Straf-) Übels (Stree/Kinzig in: Schönke/Schröder, StGB, 29. Aufl., Vor § 71 ff., Rdn. 2 ff.; vgl. zu freiheitsentziehenden Maßregeln auch: BVerfG NJW 2012, 1784, 1786). Da die Verhängung einer Fahrerlaubnisperre damit nur gefahrenabwehrrechtlichen Charakter hat (es geht darum, die Allgemeinheit davor zu schützen, dass unzuverlässigen Kraftfahrern eine Fahrerlaubnis erteilt wird), kommt es nicht darauf an, ob diese Sanktion für den Angeklagten spürbar ist oder nicht.

Da der Tatrichter bei der Bemessung von Haupt- und Nebenstrafe auch das Wechselspiel dieser beiden Strafen nicht erörtert hat, war der Strafausspruch insgesamt aufzuheben. Haupt- und Nebenstrafe zusammen dürfen die Tatschuld nicht überschreiten (vgl.: Fischer, StGB, 64. Aufl., § 44 Rdn. 17 m. w. N.).

b) Darüber hinaus enthält die Begründung zur Verhängung einer isolierten Sperrfrist einen durchgreifenden Erörterungsmangel. Das Amtsgericht führt lediglich aus:

„Darüber hinaus hat sich der Angeklagte allerdings durch die Trunkenheitsfahrt wiederum als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen. Gem. § 69a StGB war eine isolierte Sperrfrist zu erteilen, die das Gericht mit einem Jahr als notwendig und angemessen erachtet hat.“

§ 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. An eine Widerlegung der Regelvermutung sind nochmals gesteigerte Anforderungen zu stellen, sofern es sich um einen Wiederholungstäter handelt, gegen den bereits früher Maßregeln nach §§ 69, 69 a StGB verhängt worden sind (OLG Hamm, Urt. v. 10. 11. 2015 – III-5 RVs 125/15 – juris m. w. N.).

Zwar wurde der Angeklagte bereits im Jahre 2011 wegen vorsätzlicher Trunkenheit im Straßenverkehr bestraft und gegen ihn auch seinerzeit bereits ein Fahrverbot und eine Sperre für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis angeordnet, so dass ein Wiederholungsfall vor- und eine Sperrfristverhängung vorliegend sehr nahe liegt. Andererseits hat das Amtsgericht aber festgestellt, dass der Angeklagte, der „Spiegeltrinker“ sei, bereits vor der Hauptverhandlung eine dreimonatige Entgiftung durchgeführt und sich eine Kostenzusage für 20 therapeutische Einzelgespräche verschafft habe. Wie sich diese Umstände auf die Geeignetheit des Angeklagten zum Führen von Kraftfahrzeugen auswirken, hat das Amtsgericht weder bzgl. der Anordnung der Sperre noch bzgl. der Bemessung ihrer Dauer erörtert.

c) Der neue Tatrichter wird ggf. auch Gelegenheit haben, zu prüfen, ob die Motivation des Angeklagten

für die Trunkenheitsfahrt, sich durch Neubeschaffung von Alkoholika in einem Supermarkt, Entzugerschei- nungen zu vermeiden, seine Schuldfähigkeit erheblich i. S. v. § 21 StGB beeinträchtigt hat (vgl. nur BGH NSTZ 2012, 44 m. w. N.). Eine Schuldunfähigkeit kann der Senat hingegen nach den im angefochtenen Urteil wiedergegebenen Gesamtumständen ausschließen.

2. Im Übrigen ist die Revision des Angeklagten offensichtlich unbegründet i. S. v. § 349 Abs. 2 StPO.

**45. Zur Entkräftung der Regelwirkung des § [69] Abs. 2 Nr. 2 StGB und zur (verneinten) Verhängung eines Fahrverbots gem. § 44 StGB, wenn seit Begehung der Tat mehr als 20 Monate verstrichen sind, in denen der Beschuldigte beanstandungsfrei am Straßenverkehr teilgenommen hat.**

Landgericht Düsseldorf,  
Urteil vom 28. März 2017 – 21 Ns 179/16 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten durch das angefochtene Urteil wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 10,00 € verurteilt. Weiter hat es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, den Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, dem Angeklagten vor Ablauf von acht Monaten keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen.

Der Angeklagte hat hiergegen form- und fristgerecht Berufung eingelegt, welche er in der Hauptverhandlung mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkt hat. Er begehrt eine mildere Bestrafung, insbesondere das Absehen von dem Entzug der Fahrerlaubnis.

Das Rechtsmittel hat in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang [Der Angeklagte wird wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr zu einer Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 10,00 € verurteilt.] teilweise Erfolg.

Aus den Gründen:

[...] Aufgrund der wirksamen Beschränkung der Berufung des Angeklagten auf den Rechtsfolgenaus- spruch sind der Schuldspruch sowie die zugrunde lie- genden Feststellungen (zu der Tat am 26.07.2015), die den Schuldspruch tragen [...], in Rechtskraft erwach- sen und damit für die Kammer verbindlich.

Die Kammer hat folgende weitere Feststellungen zur Sache getroffen:

Als der Angeklagte am 26.07.2015 spät nach Hause kam, saß seine (erweiterte) Familie bereits seit einiger Zeit zusammen, grillte und konsumierte alkoholische Getränke. Der Angeklagte schloss sich ihnen an. Als es keine alkoholischen Getränke mehr gab, sollte er – als zuletzt Hinzukommener – zur nahe gelegenen Tank- stelle fahren und „Nachschub“ besorgen. Er wurde bereits nach 70–80 m von der Polizei kontrolliert. [...]

IV. Durch sein Verhalten hat sich der Angeklag- te der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr (§ 316 Abs. 1 und 2 StGB) schuldig gemacht.

V. Bei der Strafzumessung [...] hat die Kammer die bereits vom Amtsgericht erkannte Geldstrafe von 60 Tagessätzen zu je 10,00 € für tat- und schuldangemessen erachtet [...].

VI. Von dem Entzug der Fahrerlaubnis gem. § 69 StGB hat die Kammer abgesehen.

Die Regelwirkung des § 316 Abs. 2 Nr. 2 StGB war vorliegend entkräftet, da sich der Angeklagte jedenfalls zum Zeitpunkt der Berufungshauptverhandlung nicht als ungeeignet zum Führen eines Fahrzeuges erwiesen hat. Die Fahrerlaubnis ist im vorliegenden Verfahren nicht vorläufig entzogen worden, und der Angeklagte hat seit 20 Monaten weiter am Straßenverkehr teilgenommen. Die beiden Ordnungswidrigkeiten wurden vor der erstinstanzlichen Verurteilung begangen, durch die dem Angeklagten die Folgen seiner Tat in Bezug auf seine Fahrerlaubnis erst vor Augen geführt worden sind und die ihn deutlich beeindruckt haben. Seitdem ist sein Verhalten im Straßenverkehr beanstandungsfrei. Der Grenzwert der Blutalkoholkonzentration für die Annahme des § 316 StGB war zwar erreicht, aber nicht überschritten worden, und der Angeklagte ist auch nicht wegen Delikten im Zusammenhang mit Alkohol im Straßenverkehr bereits einschlägig vorbestraft.

Von der Verhängung eines Fahrverbots gem. § 44 StGB hat die Kammer ebenfalls abgesehen, da ein solches in Anbetracht des erheblichen Zeitablaufs seine Denkkettelfunktion nicht mehr erfüllen kann.

#### **46. Zum Absehen von der Entziehung der Fahrerlaubnis und von der Verhängung eines Fahrverbots nach erfolgreicher Teilnahme an einer Verhaltenstherapie.**

Amtsgericht Tiertgarten,  
Urteil vom 20. April 2017  
– (315 Cs) 3023 Js 2034/16 (254/16) –

Aus den Gründen:

[...]

II. Der an Alkohol gewöhnte Angeklagte nahm im Laufe des 11. Februar 2016 eine nicht mehr genau feststellbare Menge Alkohol zu sich. Als der Angeklagte mit seinem Hund Gassi ging, fiel ihm auf, dass er seinen Haustürschlüssel vergessen hatte. Um einen Ersatzschlüssel, der sich bei seiner Schwiegertochter, die rund 1 km von seiner Wohnung entfernt wohnt, zu holen, stieg er in seinen Pkw [...] und fuhr zu dieser.

Auf dem Rückweg befuhr er unter anderem die M. Allee in B. Vor dem Kreuzungsbereich M. Allee/M.-H.-Str. fuhr der Angeklagte um 14.50 Uhr auf den vor ihm verkehrsbedingt haltenden Pkw des Zeugen L., [...], wobei ein Fremdschaden in Höhe von 3.059,95 Euro (ohne MwSt) entstand, der von der Versicherung des Angeklagten reguliert wurde.

Zum Zeitpunkt des Unfalls hatte der Angeklagte 3,12 Promille Alkohol im Blut und hätte bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt erkennen können, dass

er infolge des Alkoholgenusses fahruntauglich war und andere gefährden konnte. Trotz seines Rauschzustandes war bei Begehung der Tat die Fähigkeit des Angeklagten das Unrecht der Tat einzusehen, nicht beeinträchtigt, seine Fähigkeit nach dieser Einsicht zu handeln, auch nicht aufgehoben, jedoch im Sinne des § 21 StGB erheblich vermindert.

Der Führerschein wurde am 11. Februar 2016 beschlagnahmt, befand sich seither in amtlicher Verwahrung und wurde am Ende der Hauptverhandlung an den Angeklagten ausgehändigt.

Der Angeklagte hat selbständig den Alkoholkonsum seit dem 3. April 2016 aufgegeben und ist seitdem trocken. In der Zeit vom 18. April 2016 bis zum 4. April 2017 befand sich der Angeklagte in einer verkehrspsychologischen Einzelberatung bei Dipl.-Psych. R. und nahm an 18 Einzelsitzungen (à 50 Minuten) durchschnittlich einmal alle zwei Wochen teil. Inhaltlich hat sich der Angeklagte dabei unter anderem mit den Ursachen für sein Trinken, seiner Alkoholfahrt und einer dauerhaften Verhaltensänderung in Bezug auf Alkohol beschäftigt. Die verkehrspsychologische Beratung wurde erfolgreich abgeschlossen. Daneben hat er bislang vier spontan stattfindende Urin-Screenings im Rahmen eines Drogenabstinenzprogramms durchgeführt, die jeweils einen negativen Befund aufwiesen.

Das Ehe- und Familienleben des Angeklagten hat sich seit der Alkoholabstinenz verändert. Er geht gemeinsam mit seiner Ehefrau nunmehr ins Kino oder zu kulturellen Veranstaltungen, an denen er vorher nie teilgenommen hat. Zugleich besucht er zwei bis drei Mal die Woche ein Fitnessstudio.

Der Angeklagte wurde in hiesiger Sache durch das Amtsgericht Tiertgarten am 5. Juli 2016 [...] wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 20,00 Euro verurteilt und eine Fahrerlaubnis Sperre von 9 Monaten verhängt. Auf die Revision des Angeklagten wurde das Urteil im Rechtsfolgenausspruch mit den zugrunde liegenden Feststellungen aufgehoben und an die hiesige Abteilung des Amtsgerichts Tiertgarten zurückverwiesen.

III. Der Angeklagte hat sich damit wegen § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a, Abs. 3 Nr. 2 StGB schuldig gemacht.

IV. 1. Im Rahmen der Strafzumessung war zunächst der konkrete Strafrahmen festzulegen.

Das Gericht ist bezüglich der Taten vom – nach §§ 21, 49 Abs. 1 StGB gemilderten – Strafrahmen des § 315c Abs. 1 Nr. 1 lit. a, Abs. 3 Nr. 2 StGB ausgegangen, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Steuerungsfähigkeit während der Tat des unter dem Einfluss von Alkohol stehenden Angeklagten eingeschränkt war.

2. Bei der Beantwortung der Frage, welche konkrete Strafe dem Angeklagten treffen musste, hatte das Gericht die für und gegen ihn sprechenden Strafzumessungsgesichtspunkte abzuwägen. Zunutzen des Angeklagten hat das Gericht gewürdigt, dass er sich hinsichtlich der Tat umfänglich eingelassen und die Beweggründe für seine Handlungen dargelegt hat. Auch war strafmildernd zu berücksichtigen, dass der

Angeklagte bislang strafrechtlich nicht in Erscheinung getreten ist und jetzt erstmals im schon fortgeschrittenen Alter straffällig geworden ist. Zudem war positiv zu berücksichtigen, dass er selbständig das Trinken aufgegeben hat und seit April 2016 eine Alkoholtherapie besucht. Gegen den Angeklagten sprechende Gesichtspunkte waren nicht ersichtlich.

Für den Angeklagten hält das Gericht unter Abwägung aller für und gegen ihn sprechenden Umstände eine Geldstrafe von 30 (dreißig) Tagessätzen für tat- und schuldangemessen.

Unter Berücksichtigung der Einkünfte des Angeklagten war die Tagessatzhöhe mit 20,00 (zwanzig) Euro festzusetzen. Berücksichtigt worden dabei sind die persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Angeklagten, insbesondere, dass er ein monatlichen Einkommen von 940,00 Euro hat.

3. Dem Angeklagten ist neben der Strafe die Fahrerlaubnis nicht zu entziehen. Zwar liegt in der vom Angeklagten begangenen Tat ein Regelfall des §§ 69 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 Nr. 1 StGB vor, der nach Auffassung des Gesetzgebers regelmäßig zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Der Angeklagte weist jedoch in seiner Person als auch in dem Nachtverhalten wesentliche Besonderheiten auf, durch die die indizielle Bedeutung des Regelbeispiels zum jetzigen Zeitpunkt kompensiert wird.

Der Angeklagte hat selbständig, ohne dass es äußeren sozialen Druckes bedurfte, seit dem 3. April 2016, also mehr als 1 Jahr, keinen Alkohol mehr zu sich genommen. Dabei hat er sich bewusst – entgegen dem Rat seiner Frau und Familie – dafür entschieden, dass das in der Wohnung des Angeklagten befindliche Weinregal und die Hausbar nicht entfernt werden sollen, um den Umgang mit der Abstinenz zu erlernen.

In der Zeit vom 3. April 2016 bis zum 4. April 2017 hat der Angeklagte erfolgreich eine verkehrspsychologische Einzeltherapie bei Dipl.-Psych. R. absolviert, bei der er in 18 Einzelsitzungen (à 50 Minuten) sich intensiv mit dem Umgang mit Alkohol und seiner Tat auseinandergesetzt hat. Daneben hat er bislang vier spontan stattfindende Urin-Screenings im Rahmen eines Drogenabstinenzprogramms durchgeführt, die jeweils einen negativen Befund aufwiesen.

Die Ehe- und Familiensituation hat sich nach den glaubhaften Angaben der Ehefrau des Angeklagten dahingehend geändert, dass der Angeklagte offener und zugänglicher geworden ist, indem sie gemeinsam kulturelle Veranstaltungen wahrnehmen und der Angeklagte zwei bis drei Mal in der Woche Sport treibt, welches vor dem Unfall undenkbar gewesen sei. Der Angeklagte geht mit seinem Alkoholismus offen in der Familie und dem Freundeskreis um und erfährt zahlreiche Unterstützung. Selbst einen tragischen Zwischenfall in seiner Familie, bei dem der Angeklagte Ende des vergangenen Jahres um das Leben seines Sohnes bangen musste, hat er ohne „zur Flasche zu greifen“ überstanden und auch diese für das Gericht nachvollziehbar schwere Situation gemeistert.

Nach alledem ist das Gericht – auch vor dem Hintergrund, dass der Angeklagte seit dem Tattag am

11. Februar 2016 und damit mehr als 14 Monate ohne Führerschein ist und das Verfahren rund 10 Monate andauert – überzeugt, dass dem Angeklagten eine günstige soziale Prognose gestellt werden kann. Es besteht für das Gericht kein Zweifel, dass der Angeklagte (wieder) geeignet ist am Straßenverkehr als Fahrzeugführer teilzunehmen.

4. Entgegen der Auffassung des Verteidigers konnte auch von einem deklaratorischen Fahrverbot abgesehen werden, welches in der Regel zu verhängen ist, wenn in den Fällen einer Verurteilung wegen (fahrlässiger) Trunkenheit die Entziehung der Fahrerlaubnis unterblieben ist, § 44 Abs. 1 S. 2 StGB. Dabei ist das Gericht davon ausgegangen, dass zwischen der Hauptstrafe (hier der Geldstrafe) und der Nebenstrafe des Fahrverbots eine Wechselwirkung besteht. Die Nebenstrafe darf nur verhängt werden, wenn die Hauptstrafe allein den mit der Nebenstrafe verfolgten spezialpräventiven Zweck nicht erreichen kann, und beide zusammen die Tatschuld nicht überschreiten (vgl. KG Berlin, Beschluss vom 10. Januar 2007 – (3) 1 Ss 389/06 (125/06) –, juris). Dies vorangestellt, ist das Gericht überzeugt, dass die Geldstrafe ausreicht, dem Angeklagten sein Fehlverhalten vor Augen zu halten. Die unter Ziffer 3 aufgezeigten besonderen Umstände gebieten es von der Regelvermutung des § 44 Abs. 1 S. 2 StGB abzuweichen. Hinzu kommt, dass seit der Tat rund 14 Monate vergangen sind, sodass der Sinn und Zweck eines Fahrverbots als Warnungs- und Besinnungsstrafe durch Einwirken in angemessenem zeitlichen Abstand zur Tat auf den Täter nicht mehr erfüllt werden kann.

**47. Bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumern kann die Fahrerlaubnisbehörde nach einer erstmaligen, als Ordnungswidrigkeit geahndeten Fahrt mit einem Kraftfahrzeug unter der Wirkung von Cannabis grundsätzlich nicht gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen von der Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgehen. Vielmehr sieht § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV hierfür die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung im Ermessenswege vor.**

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,  
Urteil vom 25. April 2017 – 11 BV 17.33 –

Zum Sachverhalt:

Der [...] Kläger wendet sich gegen die Entziehung seiner Fahrerlaubnis der Klassen A1, AM, B und L.

Am 28. April 2014 gegen 18.00 Uhr stellte die Polizei bei einer Verkehrskontrolle fest, dass der Kläger, der das Kraftfahrzeug führte, 1,7 Gramm Marihuana bei sich trug. Er gab an, er habe ca. 45 Minuten zuvor mit zwei Freunden einen kleinen Joint geraucht. Das Institut für Rechtsmedizin im Universitätsklinikum U. stellte mit Gutachten vom 9. Mai 2014 in der entnommenen Blutprobe 3,7 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC), 55,2 ng/ml THC-Carbonsäure (TCH-COOH) und 1,9 ng/ml 11-Hydroxy-THC (11-OH-THC) fest.



Mit Bußgeldbescheid vom 23. Mai 2014, rechtskräftig seit 11. Juni 2014, verhängte die Zentrale Bußgeldstelle im B. Polizeiverwaltungsamt gegen den Kläger wegen einer fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG eine Geldbuße und ein Fahrverbot von einem Monat. Von der Verfolgung des Vergehens nach § 29 des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) sah die Staatsanwaltschaft München II mit Verfügung vom 3. November 2014 nach § 45 Abs. 2 des Jugendgerichtsgesetzes (JGG) i. V. m. § 109 Abs. 2 JGG ab.

Nach Anhörung entzog das Landratsamt S. (im Folgenden: Landratsamt) dem Kläger mit Bescheid vom 4. Dezember 2014 die Fahrerlaubnis aller Klassen und ordnete die Vorlage des Führerscheins innerhalb einer Woche nach Zustellung des Bescheids an. Zur Begründung führte das Landratsamt aus, der Kläger sei nach § 11 Abs. 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, da er gemäß Nr. 9.2.1 und 9.2.2 der Anlage 4 nicht in der Lage sei, den Konsum von Cannabis vom Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen. Am 5. Dezember 2014 gab der Kläger seinen Führerschein ab.

Den gegen den Bescheid vom 4. Dezember 2014 erhobenen Widerspruch wies die Regierung von O. mit Widerspruchsbescheid vom 18. März 2015 zurück. [...] Die gegen den Bescheid vom 4. Dezember 2014 und den Widerspruchsbescheid vom 18. März 2015 erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht München mit Urteil vom 21. November 2016 abgewiesen. [...] Dagegen richtet sich die Berufung des Klägers.]

#### Aus den Gründen:

Die Berufung des Klägers ist begründet. Der Bescheid vom 4. Dezember 2014 in der Fassung des Widerspruchsbescheids vom 18. März 2015 ist rechtswidrig und verletzt den Kläger in seinen Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Der Kläger ist zwar gelegentlicher Cannabiskonsument und hat den Konsum von Cannabis einmal nicht vom Führen eines Kraftfahrzeugs getrennt. Damit steht aber nicht fest, dass er ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Das Urteil des Verwaltungsgerichts und die Behördenentscheidungen sind daher aufzuheben.

1. Maßgeblich für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Fahrerlaubnisentziehung ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung (BVerwG, U. v. 23. 10. 2014 – 3 C 3.13 – NJW 2015, 2439 Rn. 13). [...]

2. Der Kläger ist gelegentlicher Cannabiskonsument i. S. d. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4. Gelegentlicher Konsum von Cannabis liegt vor, wenn der Betroffene in zwei oder mehr selbstständigen Konsumvorgängen Cannabis zu sich genommen hat und diese Konsumvorgänge einen gewissen, auch zeitlichen Zusammenhang aufweisen (stRspr, zuletzt BVerwG, U. v. 23. 10. 2014 a. a. O. Rn. 20 ff.; Bay-VGH, B. v. 18. 04. 2016 – 11 ZB 16.285 – juris Rn. 11). Der Kläger hat zugestanden, dass er in zeitlichem Zusammenhang zu der Fahrt unter Cannabiseinfluss ein weiteres Mal Cannabis eingenommen hatte.

3. Der Kläger hat auch einmal gegen das Trennungsgebot der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 verstoßen. Gemäß dem Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin im Universitätsklinikum U. vom 9. Mai 2014 hat er mit einer Konzentration von 3,7 ng/ml Tetrahydrocannabinol (THC), 55,2 ng/ml THC-Carbonsäure (THC-COOH) und 1,9 ng/ml 11-Hydroxy-THC (11-OH-THC) im Blut am Straßenverkehr teilgenommen. Dabei war eine durch den Drogeneinfluss bedingte Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit nicht auszuschließen (vgl. BVerwG, U. v. 23. 10. 2014 a. a. O. Rn. 28 ff.). Dieser Sachverhalt steht aufgrund der rechtskräftigen Bußgeldentscheidung vom 23. Mai 2014 fest und der Kläger muss die Feststellungen im Bußgeldverfahren gegen sich gelten lassen (vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 3 StVG Rn. 56).

4. Es steht damit jedoch nicht i. S. d. § 11 Abs. 7 FeV fest, dass der Kläger ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Das Landratsamt war nicht berechtigt, dem Kläger nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen die Fahrerlaubnis zu entziehen. Es hätte zuerst von den Aufklärungsmöglichkeiten des nach § 46 Abs. 3 FeV im Entziehungsverfahren entsprechend anzuwendenden § 14 FeV Gebrauch machen und im Ermessenswege darüber entscheiden müssen, ob es nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV eine medizinisch-psychologische Untersuchung anordnet.

Die anlassbezogene Überprüfung der Kraftfahreignung ist zwar ebenso wie die Entziehung der Fahrerlaubnis eine (präventive) Sicherungsmaßnahme, die dazu dient, die Allgemeinheit vor Gefährdungen durch ungeeignete Kraftfahrer zu schützen. Da der Straßenverkehr hohe Risiken für Leben, Gesundheit und Eigentum der Verkehrsteilnehmer in sich birgt, müssen an die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen hohe Anforderungen gestellt werden. Um dies sicherzustellen, ist eine präventive Kontrolle von Kraftfahrern verfassungsrechtlich grundsätzlich unbedenklich (vgl. BVerfG, B. v. 20. 06. 2002 – 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378 und 24. 06. 1993 – 1 BvR 689/92 – BVerfGE 89, 69; BVerwG, U. v. 27. 09. 1995 – 11 C 34.94 – BVerwGE 99, 249). Gleichwohl lagen hier die Voraussetzungen für die Entziehung der Fahrerlaubnis ohne Aufklärungsmaßnahmen nicht vor.

4.1. Nach dem Wortlaut des § 14 FeV mit der amtlichen Überschrift „Klärung von Eignungszweifeln im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel“ begründen die dort genannten Umstände Eignungszweifeln, bei denen die vorgesehenen Aufklärungsmaßnahmen zu ergreifen sind. § 14 FeV betrifft damit keine Sachverhalte, bei denen ohne Weiteres von Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgegangen und die Fahrerlaubnis entzogen werden kann.

Begründen Tatsachen die Annahme, dass Betäubungsmittelabhängigkeit, Betäubungsmittelaufnahme oder missbräuchliche Einnahme von psychoaktiv wirkenden Stoffen vorliegt, ist nach § 14 Abs. 1 Satz 1 FeV zur Vorbereitung der zu treffenden Entscheidung im Rahmen einer ärztlichen Untersuchung aufzuklä-

ren, ob tatsächlich Abhängigkeit oder Einnahme der genannten Substanzen besteht. Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV kann die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens angeordnet werden, wenn der Betroffene Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes widerrechtlich besitzt oder besessen hat. Bei Verwirklichung der in § 14 Abs. 2 FeV aufgeführten Tatbestände steht nach dem Wortlaut der Vorschrift ebenfalls nicht fest, dass der Betroffene ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, sondern es ist eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen. Darüber hinaus kann nach dem Wortlaut des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet werden, wenn weitere Umstände Zweifel an der Eignung begründen.

Hiervon ausgehend liegt hier ein Fall des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV vor, denn der Kläger ist gelegentlicher Cannabiskonsument und ist am 28. April 2014 einmal bei der Teilnahme am Straßenverkehr unter Cannabiseinfluss aufgefallen, wodurch Zweifel an seiner Eignung begründet sind, die mit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung im Ermessenswege aufgeklärt werden können. Erst bei einer zweiten Ordnungswidrigkeit nach § 24a StVG ist nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zwingend.

4.2 Auch die Entstehungsgeschichte des § 14 FeV spricht dafür, § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV auf den vorliegenden Fall anzuwenden. Bei §§ 13 und 14 FeV handelt es sich um Spezialvorschriften zu § 11 FeV, die der Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik und im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel dienen (vgl. BR-Drs. 443/98, S. 256). Mit §§ 13 und 14 FeV wollte der Verordnungsgeber die Anlässe für eine Eignungsbegutachtung verbindlich festlegen (vgl. BR-Drs. 443/98, S. 2) und normieren, welche Aufklärungsmaßnahmen in diesen Fällen zu ergreifen sind (vgl. BR-Drs. 443/98, S. 260 und 262). Nach der Verordnungsbegründung zu § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV können weitere Umstände z.B. dann gegeben sein, wenn der Konsum im Zusammenhang mit dem Fahren erfolgte, wenn Kontrollverlust oder Störungen der Persönlichkeit vorliegen oder wenn zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen vorliegt (vgl. BR-Drs. 443/98, S. 262f.). Die Verordnungsbegründung bietet demgegenüber keinen Anhaltspunkt dafür, dass der Verordnungsgeber bereits bei der ersten Verkehrsordnungswidrigkeit unter Cannabiseinfluss von feststehender Ungeeignetheit i.S.d. § 11 Abs. 7 FeV ausgegangen ist, sondern spricht vielmehr dafür, dass bei solchen Fällen die Fahreignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten abgeklärt werden kann.

Eine verbindliche Regelung, in welchen Fällen welche Aufklärungsmaßnahmen zu ergreifen sind, war zum Zeitpunkt des Erlasses der Fahrerlaubnis-Verordnung veranlasst, da unter der Geltung der Vorgängerregelung des § 15b der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) erhebliche Unsicherheiten insbesondere hinsichtlich der zulässigen Aufklärungs-

maßnahmen bei Cannabisbesitz und -konsum aufgetreten waren (vgl. z.B. zu § 15b StVZO BVerfG, B. v. 20.06.2002 – 1 BvR 2062/96 – NJW 2002, 2378; B. v. 30.01.2003 – 1 BvR 866/00 – Blutalkohol 41, 459 und B. v. 24.06.1993 – 1 BvR 689/92 – BVerfGE 89, 69). Die Rechtsprechung vertrat zu § 15b StVZO zum Teil die Auffassung, nur bei konkreten Anhaltspunkten für fehlendes Vermögen eines Cannabiskonsumenten, Konsum und Führen von Kraftfahrzeugen zu trennen, sei die Behörde zur Aufklärung der dadurch hervorgerufenen Eignungszweifel berechtigt, ein Fahreignungsgutachten anzufordern (BVerwG, U. v. 05.07.2001 – 3 C 13.01 – NJW 2002, 78; Bay-VGH, U. v. 12.10.2000 – 11 B 98.632 – juris; B. v. 10.12.1997 – 11 CS 97.3062 – ZfSch 1998, 156). Andererseits wurde aber auch die Auffassung vertreten, schon der bloße Besitz oder Konsum von Cannabis rechtfertige die Anordnung von Aufklärungsmaßnahmen.

4.3. Für eine Anwendung des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV auf den vorliegenden Fall spricht auch die Systematik der §§ 11, 13 und 14 FeV i. V.m. Anlage 4.

Als Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis wird in § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3, Abs. 4 StVG, § 11 FeV die erforderliche Eignung des Fahrerlaubnisbewerbers definiert und abschließend festgelegt, in welchen Fällen zur Klärung von Eignungszweifeln ein ärztliches Gutachten (§ 11 Abs. 2 FeV), ein medizinisch-psychologisches Gutachten (§ 11 Abs. 3 FeV) oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 11 Abs. 4 FeV) gefordert werden kann (vgl. Dauer in Hentschel/König/Dauer, § 11 FeV Rn. 24, 28).

Nach § 11 Abs. 3 Satz 2 FeV bleiben medizinisch-psychologische Untersuchungen nach §§ 13 und 14 FeV unberührt. Bei §§ 13 und 14 FeV handelt es sich hinsichtlich der Voraussetzungen für die Anordnung eines ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachtens um abschließende Spezialvorschriften zu § 11 FeV (Dauer a. a. O. § 11 FeV Rn. 35, § 13 FeV Rn. 15, 17, § 14 FeV Rn. 10).

4.3.1 Mit §§ 13 und 14 FeV wird geregelt, in welchen Fällen bei einer Alkohol- oder Drogenproblematik Zweifel an der Fahreignung vorliegen und welche Aufklärungsmaßnahmen jeweils zu ergreifen sind. Dabei sind die Vorschriften vergleichbar aufgebaut. Bei Eignungszweifeln, die nur einer medizinischen Abklärung bedürfen (Alkohol- und Drogenabhängigkeit, Einnahme von anderen Betäubungsmitteln außer Cannabis, Abklärung des Konsumverhaltens bei Cannabisgebrauch), muss die Behörde nach § 13 Satz 1 Nr. 1 und § 14 Abs. 1 Satz 1 FeV ein ärztliches Gutachten anordnen. Bei Eignungszweifeln, die auch einer psychologischen Begutachtung bedürfen, ist nach § 13 Satz 1 Nr. 2 und § 14 Abs. 2 FeV in den dort geregelten Fällen zwingend ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen.

Angesichts des unterschiedlichen Gefahrenmaßstabs bei Fahrten unter Einfluss von Drogen und Alkohol (vgl. BVerwG, U. v. 23.10.2014 – 3 C 3.13 – NJW



2015, 2439 Rn. 33 ff.) wird der Fahrerlaubnisbehörde in § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV darüber hinaus die Möglichkeit eröffnet, bei widerrechtlichem Betäubungsmittelbesitz im Ermessenswege ein ärztliches Gutachten anzuordnen, um zu klären, ob der Betreffende Betäubungsmittel einnimmt. Des Weiteren kann bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumten schon bei Vorliegen weiterer Tatsachen, die Zweifel an der Eignung begründen, nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung im Ermessenswege erfolgen.

4.3.2 Bei der Aufklärung der Eignungszweifel nach § 13 Satz 1 Nr. 2 und § 14 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 FeV ist anhand des bekannt gewordenen Verhaltens des Betroffenen prognostisch zu untersuchen, ob eine Wiederholungsgefahr besteht, und daher in Zukunft mit weiteren entsprechenden Verkehrsverstößen zu rechnen ist (vgl. Nr. 1 Buchst. f der Anlage 4a und Fragenkatalog in den Beurteilungskriterien – Urteilsbildung in der Fahrerlaubnisbegutachtung, Hrsg.: Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie/Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin, 3. Aufl. 2013, mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.01.2014 [VkB1 2014, 132] als aktueller Stand der Wissenschaft eingeführt, S. 62f.). In den Beurteilungskriterien wird als Fragestellung des § 14 Abs. 1 FeV bei gelegentlichem Cannabiskonsum und zusätzlichen Eignungszweifeln in Form eines Verstoßes nach § 24a StVG formuliert: „Kann Herr/Frau ... trotz der Hinweise auf gelegentlichen Cannabiskonsum sowie der bekannten Verkehrsteilnahme unter Cannabiseinfluss ein Kraftfahrzeug der Gruppe 1/2 sicher führen?“ (Beurteilungskriterien, S. 63). Diese Fragestellung impliziert, dass in diesem Fall eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet und nicht nach § 11 Abs. 7 FeV von Ungeeignetheit ausgegangen wird. Die Entscheidung, ob in diesen Fällen Eignung vorliegt, kann die Fahrerlaubnisbehörde regelmäßig nicht aus eigener Sachkenntnis, sondern nur auf der Grundlage einer medizinisch-psychologischen Begutachtung treffen.

Nach § 11 Abs. 7 FeV kann demgegenüber nur dann auf Aufklärungsmaßnahmen verzichtet werden, wenn die Fahrerlaubnisbehörde aus schon vorliegenden Erkenntnissen die Fahrungsgeeignetheit selbst feststellen kann. Dies kann z. B. dann der Fall sein, wenn Drogen- oder Alkoholabhängigkeit (Nrn. 8.3 und 9.3 der Anlage 4) bereits ärztlich diagnostiziert worden ist (vgl. BayVGh, B. v. 31.01.2017 – 11 CS 17.23, B. v. 16.11.2016 – 11 CS 16.1957 – beide juris) oder wenn die Einnahme harter Drogen, die ohne Weiteres nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur Ungeeignetheit führt, sicher festgestellt oder von dem Betreffenden zugestanden worden ist (vgl. BayVGh, B. v. 26.09.2016 – 11 CS 16.1649, B. v. 13.09.2016 – 11 ZB 16.1565 – beide juris).

4.3.3 Aus Anlage 4 ergibt sich keine andere Beurteilung. Mit dieser Anlage wurde der frühere Mängelkatalog in die Fahrerlaubnis-Verordnung übernommen (vgl. BVerwG, U. v. 27.09.1995 – 11 C 34.94 – BVerwGE 99, 249). Sie enthält eine Auflistung verschied-

ener Erkrankungen und Mängel, die die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen längere Zeit beeinträchtigen oder aufheben können (vgl. Nr. 1 der Vorbemerkung zur Anlage 4) und gibt Hilfestellung bei der Frage, ob ein Anlass zur Begutachtung gegeben ist, da die Fahrerlaubnisbehörde in aller Regel nicht die notwendigen Fachkenntnisse bei der Eignungsbeurteilung hat (vgl. BR-Drs. 443/98, S. 254). Nach Nr. 2 der Vorbemerkung zur Anlage 4 ist Grundlage der im Rahmen der §§ 11, 13 oder 14 FeV vorzunehmenden Beurteilung, ob im Einzelfall Eignung oder bedingte Eignung vorliegt, in der Regel ein ärztliches oder medizinisch-psychologisches Gutachten oder ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr.

Die Nr. 9.2.2 und Nr. 8.1 der Anlage 4 legen keine Grenzwerte fest, bei denen automatisch von Ungeeignetheit wegen fehlenden Trennungsvermögens auszugehen ist, sondern es bedarf stets einer psychologischen Beurteilung, ob aus dem bekannt gewordenen Verhalten des Betroffenen prognostisch der Schluss gezogen werden kann, dass auch in Zukunft keine Trennungsbereitschaft besteht (vgl. Nr. 1 Buchst. f der Anlage 4a). Nr. 9.2.2 der Anlage 4 bestimmt zwar, dass nur derjenige zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist, der zwischen Cannabiskonsum und Fahren trennt, legt aber nicht fest, dass bereits ein einmaliger Verstoß zur Ungeeignetheit führt. Vielmehr ergibt sich aus der Regelungssystematik des § 14 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 Nr. 3 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 und der Vorbemerkung Nr. 2 der Anlage 4, dass dieser Frage im Regelfall durch die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nachzugehen ist (vgl. auch § 3 Abs. 1 Satz 3 i. V. m. § 2 Abs. 7, Abs. 8 StVG).

4.3.4 Auch aus den unterschiedlichen Formulierungen in Nr. 8.1 und Nr. 9.2.2 der Anlage 4 ergibt sich nicht, dass einem gelegentlichen Cannabiskonsumten bereits beim ersten Verstoß gegen das Trennungsgebot die Fahrerlaubnis zu entziehen wäre. Zwar fällt auf, dass Nr. 8.1 der Anlage 4 eine Definition des fahrerlaubnisrechtlichen Alkoholmissbrauchs enthält und für diesen Fall die Fahreignung für Fahrzeuge der Gruppen 1 und 2 verneint, während Nr. 9.2.2 der Anlage 4 bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis grundsätzlich Fahreignung bejaht, wenn der Betreffende Konsum und Fahren trennt und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol erfolgt. Ein Grund für diese abweichenden Formulierungen ist der Verordnungsbegründung nicht zu entnehmen. Dass damit unterschiedliche Anforderungen gestellt werden und deshalb im Falle von einmalig fehlendem Trennen von Cannabiskonsum und Fahren anders als bei Anhaltspunkten für fehlende Trennungsbereitschaft bei Alkoholkonsum ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen Ungeeignetheit angenommen werden soll, ist aber nicht ersichtlich.

4.3.5 Bei diesem Normverständnis verbleibt auch für § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV ein sinnvoller Anwendungsbereich, wenn zwei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 2 StVG unter Cannabiseinfluss oder je eine Verkehrsordnungswidrigkeit unter Alkohol- und Cannab-

biseinfluss begangen worden sind. Würde demgegenüber bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumenten stets bei dem ersten Verstoß gegen das Trennungsgebot von Fahrtauglichkeit ausgegangen und die Fahrerlaubnis entzogen, wären kaum Fallgestaltungen denkbar, in denen § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV überhaupt Anwendung finden könnte.

Die Entstehungsgeschichte des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV spricht dafür, dass diese Vorschrift einen breiten Anwendungsbereich haben sollte. Bei der Einführung des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18. Juli 2008 (BGBl I S. 1338) wurden verschiedene Änderungen an der Fahrerlaubnis-Verordnung vorgenommen, um eine Gleichbehandlung von Alkohol- und Drogenkonsumenten zu erreichen. Zum einen wurden die Vorschriften bei Alkohol- und Drogenabhängigkeit angeglichen. Dies erfolgte nach der Verordnungsbegründung, um die nach der damaligen Rechtslage unterschiedliche Handhabung bei der Beurteilung von früherer Alkoholabhängigkeit und früherer Drogenabhängigkeit einheitlich zu regeln, da es im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht ersichtlich sei, aus welchem Grund diese unterschiedliche Beurteilung gerechtfertigt erscheint (vgl. BR-Drs. 302/08, S. 62). Zum anderen wurde eine Gleichbehandlung bei fehlendem Trennungsvermögen zwischen Fahren und Konsum von Alkohol oder Cannabis hergestellt, indem in beiden Fällen beim zweiten Verstoß zwingend eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen ist (vgl. BR-Drs. 302/08, S. 57f., 63). Daraus ergibt sich, dass der Verordnungsgeber eine bestehende Ungleichbehandlung bei mehrfachen Alkohol- oder Cannabisverstößen gesehen hat und diese beseitigen wollte. Hätte sich aus der damals schon wortgleich gefassten Nr. 9.2.2 der Anlage 4 ergeben, dass bei der ersten Fahrt eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten unter Cannabiseinfluss die Fahrerlaubnis ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen zu entziehen ist, hätte die Einführung des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV nicht zu der beabsichtigten Gleichbehandlung bei dem zweiten Verstoß führen können. Dass der Verordnungsgeber im Jahr 2008 eine Vorschrift einführen wollte, die nur sehr selten anzutreffende Fallgestaltungen betrifft, ist nicht anzunehmen und ergibt sich auch nicht aus der Verordnungsbegründung.

4.3.6 Der dargelegten Auslegung des § 14 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 Nr. 3 FeV steht auch nicht die Annahme entgegen, dass § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV auch auf Fälle des Konsums anderer Drogen als Cannabis anzuwenden wäre.

§ 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV kann trotz seines allgemeinen Verweises auf § 24a StVG, der auch andere berauschende Mittel und Substanzen erfasst, nur bei Cannabiskonsumenten angewendet werden, denn bei der Einnahme von anderen Betäubungsmitteln nach dem Betäubungsmittelgesetz besteht nach Nr. 9.1 der Anlage 4 ohnehin Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen (vgl. BR-Drs. 443/98, S. 262 unten). Dass dies aus der Verordnungsbegründung zu der Vier-

ten Änderungsverordnung nicht explizit hervorgeht, ist unschädlich. Denn es ist nicht ersichtlich, dass der Verordnungsgeber von der Annahme der Ungeeignetheit bei Einnahme von Betäubungsmitteln außer Cannabis mit der Vierten Änderungsverordnung abrücken wollte.

4.3.7 Ob die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung auch bei der Teilnahme am Straßenverkehr kurz nach dem Konsum von Cannabis und mit hohen THC-Konzentrationen im Blut, die nur als Ordnungswidrigkeit geahndet worden ist, noch einer Ermessensausübung der Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV bedarf oder ob in solchen Fällen eine Ermessenreduzierung in Betracht kommt, sodass dann regelmäßig eine medizinisch-psychologische Untersuchung angeordnet werden muss, bedarf hier keiner Entscheidung. Insofern bleibt es dem Normgeber überlassen, zum Schutz der Sicherheit im Straßenverkehr etwaige Grenzwerte und deren fahrerlaubnis- oder strafrechtliche Relevanz festzulegen.

4.4 Auch Sinn und Zweck der Vorschrift legen die oben dargelegte Auslegung des § 14 FeV nahe. §§ 11 bis 14 FeV dienen der Aufklärung von Eignungszweifeln. Damit soll die Sicherheit des Straßenverkehrs gewahrt werden, indem ungeeignete Kraftfahrer von der Teilnahme am motorisierten Verkehr ausgeschlossen und damit zukünftige Gefahren für die übrigen Verkehrsteilnehmer verhindert werden. Darüber hinaus dienen sie angesichts der nicht unbeträchtlichen Belastungen, die für den Betroffenen mit der Begutachtung verbunden sind (vgl. BVerwG, U. v. 17.11.2016 – 3 C 20.15 – juris Rn. 37), aber auch der Gleichbehandlung der Fahrerlaubnisbewerber und -inhaber.

Orientiert an diesen Zwecken erscheint es nicht gerechtfertigt, im Falle eines erstmalig fehlenden Trennens zwischen Cannabiskonsum und Teilnahme am Straßenverkehr in Form einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2, Abs. 3 StVG keine Aufklärungsmaßnahmen anzuordnen, sondern unmittelbar die Fahrerlaubnis zu entziehen. Es ist nicht ersichtlich, dass gelegentliche Cannabiskonsumenten, die erstmals gegen das Trennungsgebot verstoßen und hierdurch den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit erfüllt haben, eine größere Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellen als Alkoholkonsumenten, die das Trennungsgebot im Rahmen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a bis d FeV nicht beachtet haben und dann „nur“ eine medizinisch-psychologische Begutachtung durchführen lassen müssen. Im Übrigen sieht die Fahrerlaubnis-Verordnung bei einer erstmaligen Trunkenheitsfahrt, die den Tatbestand des § 24a Abs. 1, Abs. 3 StVG erfüllt, im Unterschied zu § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung nicht vor. Insofern erweisen sich die Regelungen bei gelegentlichem Cannabiskonsum auch in der hier dargelegten Auslegung im Vergleich zu Trunkenheitsfahrten als „strenger“.

4.5 Gegen die gefundene Auslegung spricht auch nicht, dass der Verordnungsgeber nicht eine der in

letzter Zeit erfolgten Änderungen der Fahrerlaubnis-Verordnung zum Anlass genommen hat, insoweit korrigierend oder klarstellend tätig zu werden (so aber VGH BW, B. v. 07.03.2017 – 10 S 328/17 – juris Rn. 4).

Nachdem die Auslegung des § 14 FeV anhand seines Wortlauts, seiner Entstehungsgeschichte, der Systematik der §§ 11 bis 14 FeV und seines Sinn und Zwecks ergibt, dass bei dem erstmaligen Verstoß eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten gegen das Trennungsgebot § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV einschlägig ist, ist nicht ersichtlich, welche Änderungen oder Klarstellungen der Verordnungsgeber hätte vornehmen sollen, um dieses Ergebnis zu stützen.

4.6 Schließlich fügt sich das dargelegte Verständnis des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV auch in das System der ordnungs- und sicherheitsrechtlichen Maßnahmen sinnvoll ein.

Das Fahrerlaubnisrecht als Sicherheitsrecht hat die Aufgabe, Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs zu verhindern. Damit unter Sicherheitsgesichtspunkten ein Einschreiten geboten ist, müssen aus dem bekannt gewordenen Verhalten eines Fahrerlaubnisinhabers zukünftige Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs drohen, die die Gefahren nennenswert übersteigen, die von jedem Teilnehmer am motorisierten Straßenverkehr ausgehen.

Dabei nimmt es der Normgeber grundsätzlich hin, dass Verkehrsteilnehmer in gewissem Umfang Verkehrsordnungswidrigkeiten begehen, ohne dass ihnen sofort die Fahrerlaubnis entzogen wird. Eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Rahmen der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach §§ 24, 24a StVG ist nicht vorgesehen, sondern es kommt nach § 25 StVG nur die Verhängung eines Fahrverbots in Betracht. Regelmäßig ist auch erst bei Erreichen von acht Punkten im Rahmen des Fahreignungs-Bewertungssystems (§ 4 StVG) zwingend von Fahreignung aus charakterlichen Gründen auszugehen und die Fahrerlaubnis zu entziehen. Das Fahreignungs-Bewertungssystem ist nach § 4 Abs. 1 Satz 3 StVG nur dann nicht anzuwenden, wenn sich die Notwendigkeit früherer oder anderer die Fahreignung betreffender Maßnahmen nach den Vorschriften über die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 StVG oder einer auf Grund § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG erlassenen Rechtsverordnung ergibt. Auch dann bedarf es jedoch zunächst der Abklärung der Fahreignung im Rahmen einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (vgl. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 bis 7 FeV).

Die erstmalige, ggf. nur fahrlässige Übertretung ordnungsrechtlicher Vorschriften, die bei einer Verkehrsteilnahme ab dem von der Grenzwertkommission empfohlenen analytischen Grenzwert von 1 ng/ml THC-Konzentration im Blut regelmäßig auch bei länger zurückliegendem Konsum gegeben ist (vgl. BGH, B. v. 14.02.2017 – 4 StR 422/15 – juris), trägt aber nicht zwingend eine Wiederholungsgefahr in sich, die zu einer Gefährdung für die anderen Verkehrsteilnehmer führt und deshalb die Annahme der Ungeeignetheit gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne wei-

tere Aufklärung rechtfertigt. Die Geldbuße ist in der Regel eine Antwort auf „Bagatelldreht“ und mahnt zur künftigen Beachtung der Vorschriften (König in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, § 24 StVG Rn. 42). Sowohl für einen ersten Verstoß gegen § 24a Abs. 1 StVG als auch gegen § 24a Abs. 2 StVG ist nach Nrn. 241 und 242 der Anlage zur Bußgeldkatalog-Verordnung (Bußgeldkatalog – BKat) ein Bußgeld von 500 Euro und ein Monat Fahrverbot vorgesehen. Es erscheint deshalb auch bei der ersten Verkehrsordnungswidrigkeit unter Cannabiseinfluss nicht ausgeschlossen, dass dies zur Warnung ausreicht und eine Verhaltensänderung hervorruft.

Die Annahme des Verordnungsgebers, Verkehrsordnungswidrigkeiten unter Alkohol- oder Cannabiseinfluss regelmäßig nur als Tatsachen anzusehen, die Bedenken gegen die Eignung i. S. d. § 2 Abs. 8 StVG i. V. m. §§ 13 und 14 FeV begründen und Ordnungswidrigkeiten ansonsten grundsätzlich nur im Rahmen des Fahreignungsbewertungssystems nach § 4 StVG bei Erreichen von acht Punkten als unmittelbaren Anlass zur Entziehung der Fahrerlaubnis zu verwenden, spricht daher ebenfalls für das dargelegte Normverständnis.

Dem steht auch nicht entgegen, dass bei Fahrten mit sehr hohen THC-Konzentrationen im Blut und unmittelbar nach dem Konsum von Cannabis ohne Hinzutreten weiterer Umstände keine Straftat i. S. v. §§ 315c, 316 StGB, sondern nur eine Ordnungswidrigkeit vorliegt und deshalb eine Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 69 StGB nicht in Betracht kommt, obwohl sich schon ab einer THC-Serumkonzentration von 4 ng/ml ein erhöhtes Unfallrisiko findet (vgl. Tönnies/Auwarter/Knoche/Skopp, Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol <THC> im Blutserum, Blutalkohol 53/2016, S. 409). Die von der Rechtsprechung zu den §§ 315c, 316 StGB entwickelten Grenzwerte für relative und absolute Fahrunsicherheit nach Alkoholkonsum finden bisher keine Entsprechung bei Fahrten unter Cannabiseinfluss. Das Fehlen solcher Grenzwerte kann jedoch nicht dazu führen, dass entgegen der abschließenden Festlegung von Anlässen für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung in § 14 FeV Grenzwerte definiert werden, die bei nur ordnungswidrigem Verhalten zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis führen. Vorrangig wären dann zuerst Grenzwerte zu bestimmen, bei denen eine relative und absolute Fahrunsicherheit anzunehmen und damit Strafbarkeit gegeben ist und die Fahrerlaubnis nach § 69 StGB entzogen werden könnte.

5. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 Abs. 1, Abs. 2 VwGO i. V. m. § 709 ZPO. Die Zuziehung eines Bevollmächtigten im Vorverfahren war angesichts der schwierigen Rechtsfragen und des dadurch entstandenen Beratungsbedarf für den rechtsunkundigen Kläger notwendig (Art. 80 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

6. Die Revision war zuzulassen, da die Rechts-sache grundsätzliche Bedeutung hat (§ 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO). Es ist klärungsbedürftig, ob einem gelegentlichen Cannabiskonsumenten schon nach der ersten Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2, Abs. 3 StVG unter Cannabiseinfluss ohne weitere Aufklärungsmaßnahmen die Fahrerlaubnis entzogen werden muss.

**48. Wer gelegentlich Cannabis einnimmt und mindestens einmal ein Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss geführt hat, ist in der Regel ohne Weiteres, insbesondere ohne vorherige medizinisch-psychologische Untersuchung auf sein Trennungsvermögen, als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen.**

Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht,  
Beschluss vom 7. April 2017 – 12 ME 49/17 –

**Zum Sachverhalt:**

Mit seiner Beschwerde wendet sich der Antragsteller dagegen, dass es das Verwaltungsgericht abgelehnt hat, die aufschiebende Wirkung der Klage [...] anzuordnen, die er gegen den [...] Bescheid der Antragsgegnerin [...] erhoben hat. Durch diesen Bescheid wurde ihm unter Anordnung der sofortigen Vollziehung die Fahrerlaubnis der Klassen AM, B und L entzogen.

Das Verwaltungsgericht hat unter anderem folgende tatsächlichen Feststellungen getroffen: Am 16. Juli 2016 gegen 16:55 Uhr sei der Antragsteller als Führer eines Pkw polizeilich kontrolliert worden. Der anschließende Bluttest habe eine THC-Konzentration von 4,0 ng/ml und einen THC-COOH-Wert von 33,0 ng/ml ergeben. Die Antragsgegnerin habe daraufhin die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens hinsichtlich der Fahreignung angeordnet. Der Antragsteller habe gegenüber der Gutachterin angegeben, im Juli 2016 zwei- bis dreimal Cannabis konsumiert zu haben, zuletzt am 16. Juli 2016. Die Gutachterin sei in der zusammenfassenden Beurteilung von einem gelegentlichen Cannabiskonsum des Antragstellers ausgegangen. Am Tag der Untersuchung (08.11.2016) seien jedoch keine Hinweise auf einen aktuellen Konsum vorhanden gewesen. Nach ihrer Einschätzung habe aber jedenfalls bis zum 16. Juli 2016 ein Konsum von Cannabis vorgelegen, welcher die Fahreignung in Frage stellen könne.

Sodann hat das Verwaltungsgericht die Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes [... i.S.d. § 80 Abs. 5 VwGO] versagt. Gegen diese Entscheidung richtet sich die Beschwerde des Antragstellers.]

**Aus den Gründen:**

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Hannover vom 30. Januar 2017 hat keinen Erfolg.

Denn die dargelegten Beschwerdegründe, auf deren Prüfung der Senat beschränkt ist (§ 146 Abs. 4 Satz 6

VwGO), rechtfertigen die begehrte Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes nicht.

Entgegen der von dem Antragsteller angeführten und mit Beschluss vom 3. Januar 2017 – 11 CS 16.2401 – (juris, Rn. 20) bekräftigten Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs hält der Senat in Übereinstimmung mit der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (Beschl. v. 07.03.2017 – 10 S 328/17 –, juris, Rn. 4) an seiner bisherigen Rechtsprechung fest (vgl. etwa Beschl. v. 06.03.2017 – 12 ME 251/16 –), wonach Personen, die gelegentlich Cannabis einnehmen und zwischen dessen Konsum und dem Fahren von Kraftfahrzeugen nicht trennen, nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV in der Regel ohne Weiteres, insbesondere ohne vorherige medizinisch-psychologische Untersuchung auf ihr Trennungsvermögen, als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen sind, selbst wenn nur eine einzelne Fahrt unter Cannabiseinfluss feststeht. Mit dem Bundesverwaltungsgericht (Urt. v. 23.10.2014 – BVerwG 3 C 3.13 –, NJW 2015, 2439 ff., hier zitiert nach juris, Rn. 32 und 36) ist nämlich davon auszugehen, dass eine ausreichende Trennung, die eine gelegentliche Einnahme von Cannabis im Hinblick auf die Verkehrssicherheit noch als hinnehmbar erscheinen lässt, nur dann vorliegt, 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. Die von dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof erwogene Parallelisierung des Vorgehens in den Fällen einer einzelnen Fahrt unter Cannabiseinfluss bei gelegentlichem Cannabiskonsum mit dem Vorgehen in den Fällen des Verdachts eines fahrerlaubnisrechtlichen Alkoholmissbrauchs ist nicht angezeigt. Das ergibt sich unter anderem bereits aus der unterschiedlichen Formulierung der Nichteignungstatbestände der Nrn. 8.1 und 9.2.2 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV. Denn während es zur Verneinung eines fahrerlaubnisrechtlichen Alkoholmissbrauchs genügt, dass das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum „hinreichend sicher“ getrennt werden können, erfordert die Fahreignung bei gelegentlichem Cannabiskonsum die „Trennung von Konsum und Fahren“ schlechthin. Dafür, dass eine Ungleichbehandlung der beiden die Fahreignung beeinträchtigenden Substanzen Alkohol und Cannabis trotz unterschiedlicher Wirkungsweise nicht gerechtfertigt wäre, sind der von dem Antragsteller in Bezug genommenen Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs keine hinreichend konkreten Anhaltspunkte zu entnehmen. Auch überzeugt nicht das dort angeführte Hauptargument, wonach für § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV keinerlei Anwendungsbereich bliebe, wenn bereits der erstmalige Verstoß gegen das Trennungsgebot bei gelegentlichem Cannabiskonsum zur sofortigen Entziehung der Fahrerlaubnis führte. Denn auch unter dieser Prämisse hat die letztgenannte Vorschrift Anwendungsfälle. Zu denken ist etwa an Konstellationen, in denen außer einer

Zu widerhandlung gegen § 24a (Abs. 2) StVG unter Cannabiseinfluss, die so weit zurückliegt, dass Zweifel daran bestehen, ob eine Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen aus ihr noch herzuleiten ist, eine weitere Zu widerhandlung gegen § 24a (Abs. 1) StVG unter Alkoholeinfluss begangen wurde (vgl. OVG NRW, Beschl. v. 29.07.2009 – 18 B 895/09 –, DAR 2009, 598 f., hier zitiert nach juris, Rn. 5, und OVG Berlin-Bbg., Beschl. v. 21.03.2012 – OVG 1 S 18.12 –, BAK 49, 177 ff. <2012>, hier zitiert nach juris, Rn. 6).

Entgegen der Auffassung der Beschwerde ist nicht entscheidend, dass laut dem fachärztlichen Gutachten vom 23. November 2016 [...] zum Zeitpunkt der ärztlichen Untersuchung keine Hinweise auf einen aktuellen Cannabiskonsum gefunden worden sind. Denn das allein belegt noch nicht die hinreichende Stabilität einer – etwaigen – Verhaltensänderung des Antragstellers in dem Zeitraum zwischen der Fahrt unter Cannabiseinfluss am 16. Juli 2016 und dem hier für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage maßgeblichen Zeitpunkt der Fahrerlaubnisentziehung unter dem 14. Dezember 2016.

Auch unter dem Blickwinkel der Verhältnismäßigkeit der Auswirkungen der Anordnung der sofortigen Vollziehung auf die Berufsausübung des Antragstellers ist vorläufiger Rechtsschutz nicht zu gewähren. Denn angesichts der Gefahren für die Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr, die von einem Kraftfahrer ausgehen, der sich – wie der Antragsteller – als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen haben dürfte, müssen – wie bereits das Verwaltungsgericht zutreffend ausgeführt hat – solche privaten Belange des Einzelnen zurückstehen.

**49. 1. Bei gelegentlichen Cannabiskonsumenten führt bereits die einmalige Fahrt unter Cannabiseinfluss zur Nichteignung des Betroffenen, sodass die Fahrerlaubnis zu entziehen ist.**

**2. Die Frage der Eignung ist nicht zwingend erst durch eine medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) zu beantworten.**

**3. Den Vorschriften der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ist derzeit nicht zu entnehmen, dass Alkohol und Cannabiskonsum gleich behandelt werden sollen.**

Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht,  
Beschluss vom 21. März 2017 – 3 B 24/17 –

A u s d e n G r ü n d e n :

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen den angefochtenen Bescheid ist nach § 80 Abs. 5 VwGO zulässig, jedoch unbegründet.

[...]

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) i. V. m. § 46 Abs. 1 Satz 2 Fahrerlaubnisver-

ordnung (FeV). Danach hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Ein solcher Fall liegt gemäß § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere dann vor, wenn Erkrankungen oder Mängel i. S. d. Anlage 4 zur FeV vorliegen. Nach Nr. 9.1 der Anlage 4 zur FeV schließt die Einnahme von Betäubungsmitteln i. S. d. Betäubungsmittelgesetzes (ausgenommen Cannabis) die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aus. Nach Nr. 9.2.2 ist eine Fahreignung bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis insbesondere dann zu verneinen, wenn eine Trennung von Konsum und Fahren nicht gewährleistet ist.

Nach dem jetzigen Sach- und Streitstand ist von einer Ungeeignetheit des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage zur FeV auszugehen.

Eine fehlende Trennungsfähigkeit in dem vorgenannten Sinne ist hier aufgrund des Ergebnisses der Begutachtung einer Blutprobe des Antragstellers durch das Universitätsklinikum S.-H. (UKSH) erwiesen.

Maßgebend für die Annahme eines unzureichenden Trennungsvermögens ist, ob der oder die Betroffene objektiv unter dem Einfluss einer Cannabiskonzentration am Straßenverkehr teilgenommen hat, bei der nach wissenschaftlichen Erkenntnissen fahrsicherheitsrelevante Beeinträchtigungen möglich sind (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3/13). Die Kammer geht davon aus, dass eine gemessene THC-Konzentration ab 1,0 ng/ml im Blutserum im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges in der Regel ein Beleg für eine mangelnde Trennungsfähigkeit im Sinne der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ist. Damit folgt sie der Rechtsprechung des Schleswig-Holsteinischen Obergerichtes (Beschluss vom 09.05.2005 – 4 MB 43/05; so auch VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 15.11.2004 – 10 S 2194/04 = ZfS 2005, 155; OVG Lüneburg, Beschluss vom 11.07.2003 – 12 ME 287/03 = NVwZ-RR 2003, 899 ff.). Grundlage dieser Rechtsprechung ist insbesondere der Beschluss der sog. Grenzwertkommission vom 20.11.2002, aktualisiert durch Beschluss vom 22.05.2007 (Blutalkohol 44 <2007>, 311). Danach ist ab 1,0 ng/ml THC im Blutserum eine fahrsicherheitsrelevante Beeinträchtigung möglich, so dass dies als Grenzwert für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG festgelegt wurde. Die im September 2015 aktualisierten Empfehlungen der Grenzwertkommission zur Beurteilung des Trennungsvermögens beinhalten keine Abkehr von dem vorgenannten Grenzwert, so dass sie keine Veranlassung zu einer anderen Bewertung dieses Gesichtspunktes bieten (vgl. OVG Schleswig, Beschluss vom 08.09.2016 – 3 MB 36/16 mit weiteren Rechtsprechungsnachweisen).

Die vom Antragsteller angeführte Entscheidung des OLG Hamm, Urteil vom 15.06.2012 – III-2 RBs 50/12, steht der Annahme eines unzureichenden Trennungsvermögens nicht entgegen. Darin wird erkennbar darauf abgestellt, ob der Betroffene sich aufgrund bestimmter Umstände hätte bewusst machen können,



dass der Konsum noch hätte Auswirkungen haben können. Dies entspricht nicht dem zugrunde liegenden Maßstab der Rechtsprechung der Kammer, wonach es darauf ankommt, ob der Betroffene nicht mit Sicherheit davon ausgehen durfte, dass der Rauschmittelwirkstoff noch nicht vollständig unter den analytischen Grenzwert abgebaut ist. Solange diese Sicherheit nicht gegeben ist, darf er kein Kraftfahrzeug führen. Ein bloßer Zeitablauf entlastet ihn daher nicht. Dabei ist auch zu beachten, dass der Abbau von THC im Gegensatz zu Alkohol nicht linear, sondern komplex verläuft und von einer Vielzahl von Faktoren abhängig ist (OVG Schleswig, Beschluss vom 22. 12. 2014 – 2 O 19/14).

Darüber hinaus gebietet auch der vom Antragsteller angeführte Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung hier kein anderes Ergebnis. Da es im Ordnungswidrigkeitenrecht auf den subjektiven Fahrlässigkeitsvorwurf ankommt, sind bei Maßnahmen der Gefahrenabwehr – wie die hier vorliegende Fahrerlaubnisentziehung – nicht zwingend dieselben Maßstäbe anzuwenden. Dies folgt aus dem der Gefahrenabwehr zu Grunde liegenden Zweck des Schutzes der Allgemeinheit als Ausdruck der staatlichen Schutzpflicht vor Gefahren für Leib und Leben aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG. Eine Sanktionierung eines vorangegangenen Verhaltens, die ein schuldhaftes Verhalten erfordert, ist gerade nicht beabsichtigt.

Aus dem forensisch-toxikologischen Gutachten des UKSH vom 02.01.2017 ergibt sich hier, dass in der Blutprobe des Antragstellers eine THC-Konzentration von 1,5 ng/ml festgestellt wurde; die Konzentration des THC-Abbauproduktes THC-COOH betrug 21 ng/ml. Damit ist belegt, dass der Antragsteller vor der Überprüfung durch die Polizei Cannabis konsumiert hat und dann unter dem Einfluss dieses Betäubungsmittels ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr geführt hat.

Diese festgestellte fehlende Trennungsfähigkeit reicht allein indes nicht aus, um von der Verwirklichung des Tatbestandes der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV und damit von einer Ungeeignetheit im Sinne des § 46 Abs. 1 FeV ausgehen zu können. Nach dem Wortlaut dieser Regelung ist kumulative Voraussetzung die gelegentliche Einnahme von Cannabis. Für die Annahme eines gelegentlichen Cannabiskonsums wird zumindest ein zweimaliger Konsum verlangt (vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. 02. 2009 – 12 ME 361/08).

Nach dem jetzigen Sach- und Streitstand ist der Antragsteller als gelegentlicher Konsument von Cannabis im Sinne von Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV anzusehen.

Das Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgerichts hat zu diesem Problemkreis ausgeführt, es widerspreche jeglicher Lebenserfahrung und Wahrscheinlichkeit, dass ein Verkehrsteilnehmer, der unter Cannabiseinfluss am Straßenverkehr teilgenommen habe, bereits nach dem erst- und einmaligen Konsum von Cannabis in eine polizeiliche Kontrolle gerate. Zwar sei ein solcher Ausnahmefall nicht absolut aus-

zuschließen, zu erwarten sei aber ein substantiierter Vortrag zu einem solchen atypischen Geschehensablauf (OVG Schleswig, Beschluss vom 13.01.2010 – 2 MB 2/10; Beschluss vom 17.06.2013 – 2 MB 9/13).

Hier fehlt bereits jeglicher Vortrag zum erstmaligen Konsum. Der Antragsteller beschränkt sich in seinem Vorbringen darauf, dass allein aufgrund der Werte der Blutuntersuchung auf einen einmaligen Konsum zu schließen sei. Zwar ist aufgrund der Werte ohne Kenntnis des Konsumzeitpunkts nicht zwingend auf einen gelegentlichen Konsum zu schließen. Die Werte schließen einen gelegentlichen Konsum aber nicht aus. Bereits aufgrund des fehlenden Vortrags des Antragstellers wäre schon wegen der vom OVG Schleswig aufgestellten Maßstäbe von einem gelegentlichen Konsum auszugehen.

Jedenfalls aber überwiegt in diesem Punkt in der Folgenabschätzung das öffentliche Vollzugsinteresse daran, dass der Antragsteller vorläufig keine Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr führt. Der Gesichtspunkt der Vermeidung einer Unfallgefahr aufgrund erneuter Fahrten unter Cannabiseinfluss wiegt schwerer als das Interesse, vorläufig weiter Kraftfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr führen zu dürfen. Denn selbst bei bestehender Unsicherheit über den gelegentlichen Konsum ist es im Hinblick auf die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht vertretbar den Antragsteller, der möglicherweise nicht geeignet Führen von Kraftfahrzeugen ist, bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen.

Da die Nichteignung des Antragstellers zum Führen von Kraftfahrzeugen somit feststeht, war ihm gemäß § 11 Abs. 7 FeV die Fahrerlaubnis zu entziehen, ohne die Beibringung eines Gutachtens anzuordnen. Der Schluss auf die Nichteignung ist auch im Hinblick auf § 14 FeV zulässig. Insbesondere war hier nicht über eine Anordnung einer medizinisch psychologischen Untersuchung im Ermessenswege gemäß § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV zu entscheiden. Auch schließt die Regelung des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV keinen Schluss auf die Nichteignung und die daraus folgende Fahrerlaubnisentziehung aus.

Zu dieser Thematik hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof kürzlich Folgendes ausgeführt:

„Fraglich ist aber, ob der Inhaber einer Fahrerlaubnis bereits bei einer einzelnen Fahrt unter Cannabiseinfluss nach § 11 Abs. 7 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist oder ob nicht entsprechend dem Vorgehen bei fahrlaubnisrechtlichem Alkoholmissbrauch, der nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV zur Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen führt und bei dem nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b FeV erst bei der zweiten Zuwiderhandlung die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen ist, auch bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumten bei der ersten Zuwiderhandlung zunächst ein Fahreignungsgutachten im Ermessenswege nach

§ 14 Abs. 1 Satz 3 FeV angeordnet werden kann und erst bei der zweiten Zuwiderhandlung nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV zwingend ein Fahreignungsgutachten angeordnet werden muss (vgl. BayVGh, B. v. 29.08.2016 – 11 CS 16.1460). Dieser (vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 23. 10. 2014 – 3 C 3.13 nicht erörterten) Frage wird im noch anhängigen Widerspruchsverfahren und in einem etwaigen anschließenden Klageverfahren nachzugehen sein. Hierbei wird einerseits zu berücksichtigen sein, dass die Vorschriften der §§ 13 und 14 FeV sehr ähnlich strukturiert sind. Darüber hinaus hat der Verordnungsgeber bei der Änderung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e FeV und des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV im Jahr 2008 die Vorschriften hinsichtlich Alkohol- und Cannabiskonsums nach der Ordnungsbegründung ausdrücklich angleichen wollen, da ihm aus Aspekten der Verkehrssicherheit eine Gleichbehandlung geboten erschien (BR-Drs. 302/08, S. 57f. und 62f.). Auch bliebe für § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV keinerlei Anwendungsbereich, wenn der erstmalige Verstoß gegen das Trennungsgebot bei gelegentlichem Cannabiskonsum nach § 11 Abs. 7 FeV zur sofortigen Entziehung der Fahrerlaubnis führt. Andererseits wird zu bedenken sein, ob eine Ungleichbehandlung eines fehlenden Trennungsvermögens bei Alkohol- und Cannabiskonsum angesichts der unterschiedlichen Wirkungsweisen der Substanzen gerechtfertigt ist und ob die Möglichkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung im Ermessenswege nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV diesen Unterschieden ausreichend Rechnung trägt.“ (VGh München Beschl. v. 14.09.2016 – 11 CS 16.1467, BeckRS 2016, 52318, beck-online; Beschl. V. 29.08.2016 – 11 CS 16.1460 551, BeckRS 2016, 51088; Beschl. V. 27.10.2016 – 11 CS 16.1388, BeckRS 2016, 110048)

Die Kammer sieht keine Veranlassung, aufgrund dieser aufgeworfenen Problematik von ihrer bisherigen Rechtsprechung abzuweichen.

Zunächst ist nach Auffassung der Kammer kein genereller Wille des Verordnungsgebers erkennbar, nachdem sämtliche Vorschriften hinsichtlich Alkohol- und Cannabiskonsums ausdrücklich angeglichen werden sollten. Die vom VGh München angeführte gebotene Gleichbehandlung aus Aspekten der Verkehrssicherheit bezieht sich ausweislich der Ordnungsbegründung auf die bis dahin unterschiedliche Beurteilung von früherer Alkoholabhängigkeit und früherer Drogenabhängigkeit (Br-Drs 302/08, S. 62) und betrifft eine Änderung des § 13 FeV, nicht des § 14 FeV. Durch die Änderung wurde die Gutachtensanforderung auch im Falle früherer Alkoholabhängigkeit neu aufgenommen. In diesem Zusammenhang erfolgte lediglich eine Verschärfung der Rechtslage bezüglich Alkoholabhängigkeit. Daher ist eine darüber hinausgehende beabsichtigte generelle Angleichung nach Ansicht der Kammer nicht ersichtlich. Darüber hinaus zeigt der Bezug zu einer früheren

Alkoholabhängigkeit bzw. einer früheren Entziehung der Fahrerlaubnis, dass die Änderung Fallgestaltungen im Wiedererteilungsverfahren betrifft und nicht ohne Weiteres auf das Entziehungsverfahren übertragbar ist.

Zwar ist zu berücksichtigen, dass die Vorschriften der §§ 13 und 14 FeV sehr ähnlich strukturiert sind. Auch mag eine weitergehende Gleichbehandlung zwischen Cannabiskonsumenden und Alkoholkonsumenden im Straßenverkehr in Einzelfällen im Hinblick auf eine tatsächlich eingetretene konkrete Gefahr grundsätzlich zulässig sein. Indes stimmen die Vorschriften nicht in dem Maße überein, dass ein solcher Wille des Verordnungsgebers, der für diese Angleichung maßgeblich ist, erkennbar ist; gerade der Wortlaut der hier relevanten Vorschriften § 13 Satz 1 Nr. 2 lit. b FeV und § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV ist unterschiedlich. Mit der letztgenannten Regelung sollte auch den Konstellationen Rechnung getragen werden, in denen neben einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG (Alkohol) eine weitere Verkehrszuwerdung unter Einfluss berauschender Mittel (§ 24a Abs. 2 StVG) begangen wurde (vgl. Br-Drs 302/08, S. 63). Der Ordnungsbegründung ist hingegen nicht zu entnehmen, dass damit ein grundsätzlicher Gleichlauf der Vorschriften geschaffen werden sollte. Dagegen spricht auch, dass zum Zeitpunkt der Änderung des § 14 FeV 2008 bereits die meisten Obergerichte vertraten, dass ein gelegentlicher Cannabiskonsum bei einer einmaligen Teilnahme am Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,0 ng/ml oder mehr fahrungseignet sei (Koehl, DAR 2017, S. 66, 69). Dazu wird in der Ordnungsbegründung keine Stellung genommen.

Für die unterschiedliche Behandlung von Alkoholkonsum und Cannabiskonsum im Straßenverkehr spricht auch die Fassung der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV.

Ziffer 8, die den Alkoholkonsum betrifft, legt andere Anforderungen an die Eignung fest als die Ziffern 9.2.1 und 9.2.2. Insbesondere knüpfen die Tatbestände unter Ziffer 8 nicht wie Ziffer 9.2.2 beim Cannabis an eine gelegentliche Einnahme an. Alkoholkonsum ist danach im Fahrerlaubnisrecht erst bei Missbrauch oder Abhängigkeit relevant. Der bloße mehrmalige Konsum stellt noch keine Krankheit oder einen Mangel im Sinne der Anlage 4 dar. Im Gegensatz dazu begründet nach der Systematik des Regelungskonzepts der Anlage 4 bereits der gelegentliche Konsum von Cannabis in der Regel einen Mangel. Eine Eignung kann entgegen des Regelfalls dennoch bejaht werden, wenn weitere Umstände (Trennungsvermögen, kein Störung der Persönlichkeit, kein Kontrollverlust) hinzutreten. Bereits aus dieser unterschiedlichen Bewertung ist ersichtlich, dass dem Verordnungsgeber keine vollumfängliche Gleichbehandlung geboten erscheint, auch nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit. Diese Ungleichbehandlung ist auch angesichts der unterschiedlichen Wirkungsweisen und des unterschiedlichen Abbaus der Substanzen gerechtfertigt (ebenso VG Würzburg, Beschl. v. 09.11.2016 – W 6 S 16.1093, juris; VG Augsburg Beschl. v. 23.01.2017 –



7 S 16.1714, BeckRS 2017, 101173; vgl. auch BVerfG, B. v. 09.03.1994 – 2 BvL 43/92).

Auch der Argumentation, dass für § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV keinerlei Anwendungsbereich bliebe, wenn der erstmalige Verstoß gegen das Trennungsgebot zur sofortigen Entziehung der Fahrerlaubnis führe, schließt sich die Kammer nicht an. Zunächst ist dabei zu berücksichtigen, dass § 14 FeV erst über § 46 Abs. 3 FeV im Entziehungsverfahren entsprechende Anwendung findet. Somit verbleibt jedenfalls noch der originäre Anwendungsbereich der Norm im Erteilungsverfahren bzw. im Wiedererteilungsverfahren (so auch VG Augsburg, Beschluss vom 23.01.2017 – Au 7 S 16.1714, Rn. 60). In der entsprechenden Anwendung im Entziehungsverfahren verbleiben jedenfalls teilweise Regelungen des § 14 FeV (z. B. § 14 Abs. 1 Satz 2 FeV). Aber auch der § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV kann im Entziehungsverfahren relevant werden, ohne die bisherige Rechtsprechung aufzugeben. Denn dieser regelt auch die „Mischfälle“, in denen eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG und eine nach § 24a Abs. 2 StVG begangen wurde. Liegt also in einem solchen „Mischfall“ ein einmaliger Konsum vor, steht die Ungeeignetheit mangels gelegentlichen Konsum nicht fest. Dann wäre aber Raum für die Anordnung einer MPU nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV. Daher schließt sich die Kammer der Argumentation, dass nach der derzeitigen herrschenden Rechtsprechung kein Anwendungsbereich mehr für § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV verbliebe, nicht an (vgl. auch VGH Mannheim, Beschluss vom 7. März 2017 – 10 S 328/17, juris). Im Übrigen läge es nahe, die Argumentation des VGH München ansonsten auch auf den Konsum anderer Betäubungsmittel zu übertragen. Dies ist in Anbetracht der strengen Regelung in Ziffer 9.1 der Anlage 4 äußerst zweifelhaft.

Letztlich ist die Handhabung nach der bisherigen Rechtsprechung der Kammer und auch des OVG Schleswig (vgl. z. B. OVG Schleswig, Beschl. v. 22.12.2014 – 2 O 19/14) nicht unverhältnismäßig für den Betroffenen in Abwägung mit der abstrakten Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs. Die Wiedererlangung der Fahreignung kann in einem späteren Wiedererteilungsverfahren durch Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nachgewiesen werden.

Zwar ist auch der Prüfungsmaßstab über den Nachweis der Fahreignung bei einer etwaigen Vorverlagerung ins Entziehungsverfahren derselbe, diese Vorgehensweise würde allerdings gegen den in Anlage 4 zum Ausdruck kommenden Willen des Ordnungsgebers verstoßen, wonach bei gelegentlicher Einnahme von Cannabis und einem fehlenden Trennungsvermögen von einer Nichteignung auszugehen ist. Etwas anderes würde sich allenfalls ergeben, sofern man die aufgrund der Rechtsprechung entwickelte Definition der fehlenden Trennungsfähigkeit neu festlegt. Sofern man einen Verstoß gegen das Trennungsgebot dahingehend ablehnt, dass ein solcher noch nicht allein durch das Führen eines Kraftfahrzeuges bei einer angesichts des bei ihm festgestellten THC-Wertes

möglichen Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit vorliegt, wäre Entziehung der Fahrerlaubnis ohne eine vorherige Gutachtensanforderung rechtswidrig. Zu einer solchen Neudefinition sieht allerdings auch der VGH München keinen Anlass. Auch die Kammer hält eine großzügigere Auslegung des Trennungsvermögens in Anbetracht der Gefahren für Straßenverkehr durch Fahrzeugführer unter Betäubungsmittel einfluss nicht für angebracht. Insbesondere würde dies auch der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum mangelnden Trennungsvermögen widersprechen (BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3/13).

Da die Kammer sich der Rechtsprechung des VGH München nicht anschließt, war hier die aufschiebende Wirkung auch nicht unter Einhaltung bestimmter Auflagen wiederherzustellen.

**50. Eine exakt quantifizierte THC-Konzentration im Blut unterhalb des Grenzwertes von 1 ng/ml (hier 0,76 ng/ml) kann im Einzelfall einen konkreten Gefahrverdacht begründen und die Untersuchung des Trennungsvermögens durch Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens rechtfertigen.**

Verwaltungsgericht Freiburg (Breisgau),  
Beschluss vom 22. Februar 2017 – 1 K 541/17 –

**Aus den Gründen:**

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers [...] gegen den Bescheid des Landratsamtes R. [...] gem. § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO ist zulässig, aber unbegründet. [...]

Das Landratsamt R. hat dem Antragsteller [...] in Anwendung von § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG, § 46 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 i. V. m. § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV die Fahrerlaubnis entzogen, weil er der Anordnung [...] zur Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht Folge geleistet hat, welches die Frage klären sollte, ob der Antragsteller bei gelegentlichem Cannabiskonsum in der Lage ist, zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeugs sicher zu trennen.

Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, so darf diese nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen und die Fahrerlaubnis entziehen, wenn sie den Betroffenen bei der Anordnung auf die Rechtsfolge des § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV hingewiesen hat. Der Schluss auf die Nichteignung ist jedoch nur zulässig, wenn die Anordnung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (BVerwG, Urt. v. 05.07.2001 – 3 C 13/01 – NJW 2002, 78 und v. 09.06.2005 – 3 C 25/04 –, NJW 2005, 3081; VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 20.04.2010 – 10 S 319/10 –, NJW 2010, 3256,

Beschl. v. 10.12.2010 – 10 S 2173/10 –, VBIBW 2011, 196 und Urt. v. 10.12.2013 – 10 S 2397/12 –, juris).

Die Gutachtensanforderung [...] dürfte formell und materiell rechtmäßig sein.

Die Gutachtensaufforderung wird vorliegend auf § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV gestützt. Danach kann die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens angeordnet werden, wenn gelegentliche Einnahme von Cannabis vorliegt und weitere Tatsachen Zweifel an der Eignung begründen.

Unbestritten hat der Antragsteller [...] ein Kraftfahrzeug geführt, obwohl er – wie die Analyse der Blutprobe ergab – zuvor Cannabis konsumiert hatte.

In Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur FeV wird bezüglich Cannabis ausgeführt, dass die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bei regelmäßiger Einnahme grundsätzlich nicht besteht. Liegt nur eine gelegentliche Einnahme von Cannabis vor, so ist eine Eignung weiterhin gegeben, wenn zwischen Konsum und Fahren getrennt wird und kein zusätzlicher Gebrauch von Alkohol oder anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen, keine Störung der Persönlichkeit und kein Kontrollverlust vorliegen (Nr. 9.2.2).

Mit dem Antragsteller ist davon auszugehen, dass er (lediglich) Gelegenheitskonsument ist. Seinen Angaben dazu stehen keine objektivierbaren Tatsachen entgegen. Soweit der Antragsgegner [...] scheinbar nunmehr von einem regelmäßigen Konsum ausgeht, dürfte dagegen schon der in der forensisch-toxikologischen Untersuchung der Blutproben des Antragstellers [...] festgestellte Wert der THC-Carbonsäurekonzentration von 20 µg/L sprechen. Auch dürfte nicht bereits feststehen, dass dem Antragsteller das erforderliche Trennungsvermögen i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV fehlt. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (vgl. nur Urt. v. 13.12.2007 – 10 S 1272/07 – und v. 22.11.2012 – 10 S 3174/11 – unter ausführlicher Auseinandersetzung mit naturwissenschaftlich-medizinischen Erkenntnissen und Beschl. v. 02.10.2014 – 10 S 1586/14 – alle juris), der die Kammer folgt, liegt ein Verstoß gegen das Trennungsverbot erst – aber auch schon – bei einer Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss einer THC-Konzentration ab 1,0 ng/ml im Blut vor.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass bei einer THC-Konzentration unter 1,0 ng/ml ohne Weiteres das Trennungsvermögen gegeben ist. Ebenso dürfte eine Fahrt mit einer THC-Konzentration < 1,0 ng/ml im Blut allein regelmäßig noch keine konkreten Eignungszweifel begründen (vgl. BayVGH, Beschl. v. 25.01.2006 – 11 CS 05.1711 – juris Rn. 45 und Beschl. v. 27.09.2010 – 11 CS 10.1104 –, juris Rn. 2 und 4; so auch VG Freiburg, Beschl. v. 08.02.2017 – 6 K 187/17 –, Köhler-Rott, DAR 2007, 682, 687; a. A. Hartung, VBIBW, 2005, 369, 376; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Aufl. § 2 StVG Rn. 59).

Vielmehr ist dann zu prüfen, ob weitere Umstände vorliegen, die auf ein fehlendes Trennungsvermögen

schließen lassen oder die Einholung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens rechtfertigen.

Die beim Antragsteller durch das forensisch-toxikologische Gutachten festgestellte THC-Konzentration von 0,76 ng/ml genügt hier, um einen konkreten Gefahrverdacht zu begründen und rechtfertigt die Untersuchung des Trennungsvermögens (vgl. auch Beschluss der Kammer vom 26.08.2010 – 1 K 985/10 –). Nach gesicherter naturwissenschaftlicher Erkenntnis wird THC nach inhalativen Konsum im Blut sehr schnell abgebaut. Nach der Aufnahme einer „normalen“ Einzelwirkdosis ist THC nur vier bis sechs Stunden im Blut nachweisbar. Auch nach dem Konsum höherer Dosierungen sinkt die THC-Konzentration im Blut bei Gelegenheitskonsumenten innerhalb von ca. sechs Stunden nach Rauschende auf einen Wert von ca. 1 ng/ml ab. Etwa nach zwölf Stunden ist THC nicht mehr bzw. nur noch mit Werten unter 0,7 ng/ml nachweisbar (vgl. zum Ganzen VGH Bad.-Württ., Beschl. v. 02.10.2014, a. a. O.; BayVGH, Beschl. v. 19.07.2010 – 11 CS 10.540 – juris; sowie v. 20.09.2007 – 11 CS 07.1589 – juris – jeweils mit Nachweisen aus dem medizinisch-naturwissenschaftlichen Originalschrifttum). Ungeachtet dessen, dass die Nachweisbarkeit von THC im Blut in gewissem Maße auch von den Umständen des Einzelfalles abhängt, kann deshalb nach gesicherter naturwissenschaftlicher Erkenntnis davon ausgegangen werden, dass der THC-Nachweis im Blutserum nach der Blutentnahme am frühen Abend [...] schwerlich durch den vom Antragsteller gegenüber dem Landratsamt R. angegebenen Konsumvorgang am [...] gegen [...] Uhr (und damit fast 24 Stunden zuvor) erklärt werden kann. Vielmehr liegt es nahe, dass der Konsum in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt erfolgte. Sollte der letzte Konsum vor Fahrtantritt aber tatsächlich länger als 24 Stunden zurückgelegen haben, so würde daraus nach wissenschaftlicher Erkenntnis zumindest zu folgern sein, dass es zuvor zu einer erheblichen Akkumulation von Cannabinoiden im Körper gekommen ist. Eine solche Akkumulation ist aber nur bei erhöhter Konsumfrequenz und geeigneter Dosierung zu erwarten (vgl. VGH Bad.-Württ., Urt. v. 22.11.2012 – 10 S 3174/11 – juris), was dann allerdings auf eine Konsumhäufigkeit hindeuten würde, die im Übergangsbereich zum – nach Nr. 9.2.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnis-Verordnung ohne Weiteres die Fahreignung ausschließenden – regelmäßigen Konsum läge. Vorliegend ist daher davon auszugehen, dass der Drogenkonsum im engen zeitlichen Zusammenhang mit der Verkehrsteilnahme gestanden haben dürfte. Dies wirft die Frage auf, ob der Antragsteller als gelegentlicher Konsument tatsächlich die Einnahme der Droge und die Teilnahme am Straßenverkehr sicher trennen kann.

Die Gutachtensanordnung [...] entspricht auch in formeller Hinsicht den gesetzlichen Anforderungen. Insbesondere hat das Landratsamt R. die zu klärende Fragestellung unter Berücksichtigung der Beson-

derheiten des Einzelfalls hinreichend anlassbezogen formuliert (§ 11 Abs. 6 Satz 1 FeV) und in der Anordnung bestimmt, dass das Gutachten von einer für die Fragestellung zuständige Begutachtungsstelle für Fahreignung erstellt werden sollte (§ 14 Abs. 1 Satz 3 FeV). Der Sachverhalt, aufgrund dessen das Landratsamt R. Zweifel an der Fahreignung des Antragstellers hat, wurde im Übrigen ausführlich und nachvollziehbar dargestellt. Auch die gem. § 11 Abs. 6 Satz 2 FeV

gesetzte Frist zur Vorlage des Gutachtens war angemessen.

Der Antragsteller ist seiner aufgrund der rechtmäßigen Gutachtensanordnung bestehenden Obliegenheit zur Mitwirkung an der Aufklärung der vorhandenen Eignungszweifel nicht nachgekommen, so dass das Landratsamt R. zu Recht gem. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf seine Nichteignung zum Führen von Kraftfahrzeugen geschlossen hat.

# SYMPOSIUM

## „Legal“ Highs

### Tödliche Gefahren im Straßenverkehr

26. April 2017

Kaiserin-Friedrich-Stiftung  
Berlin

**Veranstalter:**

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr B. A. D. S.



---

## Inhaltsverzeichnis

Seite

<b>Beiträge:</b>	<i>Gefahr erkannt? Gefahr gebannt? Neue psychoaktive Stoffe: Bewertung aus forensisch- und klinisch-toxikologischer Sicht</i> <b>PROF. DR. THOMAS DALDRUP,</b> Institut für Rechtsmedizin der Universität Düsseldorf . . . . .	Sup II - 3
	<i>Legal Highs – tödliche Gefahr im Straßenverkehr Hilft die neue Gesetzeslage?</i> <b>LUDWIG LAUB,</b> Polizeidirektor Hochschule für Polizei Baden-Württemberg, Villingen-Schwenningen . . . . .	Sup II - 10
	<i>„Legal Highs“ – neue Drogen – neue Vertriebswege – neue Gefahren?</i> <b>RALF WISCHNEWSKI,</b> Drogenhilfe Köln gGmbH. . . . .	Sup II - 17
	<i>Gesetz zur Bekämpfung neuer psychoaktiver Stoffe</i> <b>KIRSTEN LÜHMANN,</b> Mitglied des Deutschen Bundestages, Verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion . . . . .	Sup II - 18

THOMAS DALDRUP

## Gefahr erkannt? Gefahr gebannt?

### Neue psychoaktive Stoffe: Bewertung aus forensisch- und klinisch-toxikologischer Sicht

Seit fast zehn Jahren ist zu beobachten, dass vermehrt hochpotente Wirkstoffe nach Rezepturen, die in den letzten 40 Jahren spezialisierte Forschergruppen publiziert hatten, synthetisiert und als Drogenersatzstoff vermarktet werden. Diese Wirkstoffe hatten die Forscher zwar biochemisch unter anderem an Rezeptormodellen getestet, jedoch nicht hinsichtlich ihrer Verträglichkeit und Anwendbarkeit beim Menschen überprüft. Durch den internationalen Verkauf und Konsum dieser Stoffe in weiten Teilen der Welt läuft derzeit ein völlig unkontrolliertes humanes Experiment ab. Die einzelnen bekannt gewordenen Todesfälle und überlebten Intoxikationen dürften in Anbetracht der zu vermutenden Verkaufszahlen nur die Spitze eines Eisberges unbekannter Größe darstellen.

#### I Begriffsbestimmungen

##### a) UNODC

Gemäß der UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime – [https://www.unodc.org/documents/scientific/FACTSHEET\\_NPS.pdf](https://www.unodc.org/documents/scientific/FACTSHEET_NPS.pdf) – Link zuletzt im Juni 2017 geprüft) handelt es sich bei den neuen psychoaktiven Substanzen (NpS) um Substanzen, die in reiner oder zubereiteter Form missbräuchlich verwendet werden, die weder in dem Einheits-Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1961 über Suchtstoffe noch im Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1971 über psychotrope Stoffe aufgeführt sind und die eine den in den Anhängen dieser Übereinkommen aufgeführten Substanzen vergleichbare Bedrohung für die Gesundheit der Bevölkerung darstellen können. Bezeichnet werden diese Stoffe auch als Designerdrogen, Badesalze, Research Chemicals oder eben Legal Highs. Aus dieser Definition ergibt sich, dass der Begriff „neu“ nicht bedeutet, dass es sich bei den als NpS bezeichneten Stoffen um aktuelle Syntheseprodukte (Erfindungen) handelt (einige der Stoffe wurden erstmalig bereits vor mehr als 40 Jahren synthetisiert), sondern um Stoffe, die jüngst auf dem Drogenmarkt erschienen sind und die durch die beiden Konventionen nicht erfasst wurden. 2015 wurden 100 neue Stoffe erstmalig im EU-Frühwarnsystem gemeldet. Damit stieg die Gesamtzahl der NpS, die von der EBDDA überwacht werden, auf über 560. Das sind mehr als doppelt so viele Stoffe, als die, die den internationalen Drogenkontrollübereinkommen unterliegen. Allein in den letzten fünf Jahren wurden über 380 (also knapp 70 %) dieser Stoffe festgestellt.

Folgende Stoffe/Stoffklassen werden von der UNODC als NpS bezeichnet:

Synthetische Cannabinoide. Es handelt sich um Cannabinoidrezeptor-Agonisten, die eine gleiche Wirkung wie das Tetrahydrocannabinol entfalten. Diese Stoffe werden oft auf getrocknete Pflanzen gesprüht und als Kräutermischung (Spice) verkauft.

Synthetische Cathinone. Es handelt sich um Derivate des in der Kath-Pflanze enthaltenen Betäubungsmittels Cathinon. Sie wirken wie das Cathinon selbst stimulierend. Zu dieser Stoffklasse gehört unter anderem Mephedron, welches in der Regel Inhaltsstoff der sogenannten Badesalze ist, und MDPV.

Ketamin. Es handelt sich um ein regelmäßig in der Notfallmedizin eingesetztes Schmerz- und Narkosemittel, welches gering dosiert als Stimulans, hochdosiert als Halluzinogen missbraucht wird; es sei das im asiatischen Raum am häufigsten anzutreffende NpS.

Phenylethylamine. Es handelt sich um Stoffe, die sich vom Amphetamin oder Methamphetamin ableiten lassen. Sie wirken in der Regel stimulierend, zum Teil auch halluzinogen.

Piperazine. Diese Stoffe werden häufig als „Ecstasy“ verkauft. Sie entfalten stimulierende Wirkung. Zu den bekanntesten Vertretern zählen die Benzylpiperazine (BZP) und das mCPP (1-(3-Chlorphenyl)-Piperazin).

Pflanzen, die psychoaktiv wirkende Stoffe enthalten: Kratom, mit dem Wirkstoff Mitragynin. Es handelt sich um eine Pflanze, die in Südostasien beheimatet ist und dessen Wirkstoff in geringer Dosierung stimulierend in hoher Dosierung sedierend wirkt. Zaubersalbei (*Salvia divinorum*), eine Pflanze, die insbesondere in Mexiko beheimatet ist und halluzinogen wirkende Stoffe enthält. Kath, ein Strauch/Baum, der in Ostafrika wächst und dessen Zweige das erwähnte Cathinon enthalten.

Andere Substanzen: Tryptamin-Abkömmlinge, Phencyclidin-Abkömmlinge, Aminoindane sowie die noch nicht in dem UNODC Informationsblatt enthaltenen Benzodiazepin-Derivate und Opiode.

##### b) Pharmakologisch-toxikologische Definition

In den meisten zwischenzeitlich erlassenen Gesetzen bzw. Verordnungen (vergl. EMCDDA: New psychoactive substances in Europe. Legislation and prosecution. Eurojust 2016) wird der Begriff: „psychoaktive Substanz“ pharmakologisch-toxikologisch definiert. Hier ein Beispiel der britischen Gesetzgebung aus dem Jahr 2016 (Act 2016 – <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2016/2/contents/enacted> – Link zuletzt im Juni 2017 geprüft).



Hiernach ist eine psychoaktive Substanz jede Substanz, die in der Lage ist, psychoaktive Wirkungen in einer Person zu erzeugen. Eine Substanz erzeugt dann eine psychoaktive Wirkung bei einer Person, wenn sie deren zentrales Nervensystem stimuliert oder dämpft und Auswirkungen auf die geistige Funktion bzw. den emotionalen Zustand der Person hat.

Von Vorteil bei dieser Definition ist, dass jeder Stoff unabhängig von der Struktur, der psychoaktiv wirksam ist, von dem Gesetz erfasst wird. Nachteilig ist jedoch, dass bei einem neuen Stoff gegebenenfalls erst glaubhaft gemacht werden muss, dass er überhaupt wirksam ist.

### c) Strukturchemische Definition

Diesbezüglich erscheint der Weg, den Deutschland eingeschlagen hat, durchaus vorteilhaft zu sein, da es lediglich auf strukturchemische Eigenschaften eines Stoffes ankommt, um von dem Gesetz erfasst zu werden. Nachteilig ist jedoch, dass, so auch die Kritik aus den Niederlanden, das Gesetz zum einen sehr „komplex“ ist und zum anderen Stoffe, die psychoaktiv wirksam sind, aber in der Anlage zu dem Gesetz nicht aufgeführte strukturchemische Eigenschaften aufweisen, nicht erfasst werden (EMCDDA: New psychoactive substances in Europe. Legislation and prosecution. Eurojust 2016, S. 10). Eine Änderung der in der Anlage genannten Stoffgruppen ist jedoch vergleichsweise einfach möglich, so dass sich die geäußerte Kritik, was den zweiten Punkt angeht, relativiert (eine Änderung steht auf der Tagesordnung des Sachverständigenausschuss beim BfArM am 8. Mai 2017: [http://www.bfarm.de/DE/Bundesopiumstelle/Betaeubungsmittel/Sachverst/Sitzungen/Tagesordnung\\_48.html](http://www.bfarm.de/DE/Bundesopiumstelle/Betaeubungsmittel/Sachverst/Sitzungen/Tagesordnung_48.html)). Dennoch wäre es aus meiner Sicht sinnvoll und problemlos möglich gewesen, von Beginn an in § 2 des NpS-Gesetzes neben der strukturchemischen Definition zusätzlich auch die pharmakologisch-toxikologische Definition eines NpS in Analogie zu anderen EU-Ländern aufzunehmen. Dies hätte zu zwei großen Vorteilen geführt: 1. Auch solche NpS, die nicht zu einer in der Anlage zu dem Gesetz genannten Stoffgruppe zählen, werden dennoch vom Gesetz erfasst. 2. Alle NpS, die in einem anderen EU-Land mit einer pharmakologisch-toxikologischen Begriffsbestimmung nach deren Gesetz verboten sind, fallen auch in Deutschland automatisch unter das NpS-Gesetz. Es sollte daher von zuständiger Stelle geprüft werden, ob die Begriffsbestimmung in § 2 des NpSG um die pharmakologisch-toxikologische Komponente ergänzt werden kann.

Ich darf oder besser ich muss an dieser Stelle das („komplexe“) NpS-Gesetz aus rein chemischer Sicht kurz vorstellen: Nochmals, im Sinne dieses Gesetzes ist ein neuer psychoaktiver Stoff ein Stoff oder eine Zubereitung eines Stoffes aus einer der in der Anlage genannten Stoffgruppen.

### I: Von Phenethylamin abgeleitete Verbindungen

Die an einem Ringsystem (Strukturelement A) sitzende 2-Aminoethyl-Seitenkette (Strukturelement B, vergl. Abb. 1) kann mit zahlreichen Atomen, Atomgruppen oder Ringsystemen substituiert sein (Einzelheiten: siehe NpSG):

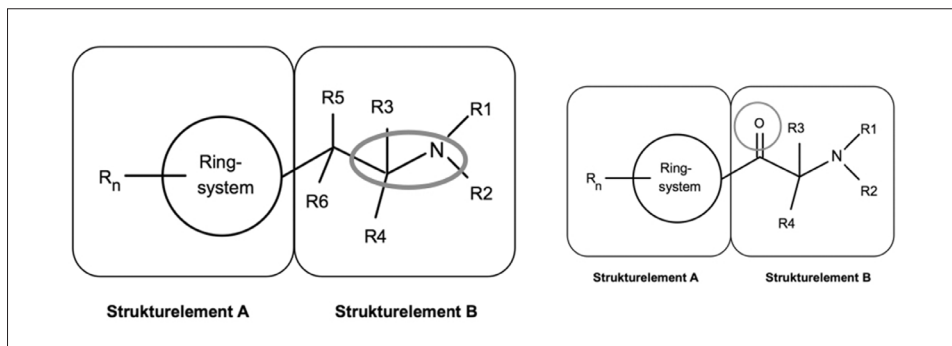


Abb. 1: Anlagen des NpSG. Von 2-Phenethylamin abgeleitete Verbindungen.

## II: Cannabimimetika/synthetische Cannabinoide

Ein Cannabimimetikum bzw. ein synthetisches Cannabinoid ist jede chemische Verbindung, die in Abb. 2 anhand eines Strukturbeispiels beschriebenen modularen Aufbau mit einer Kernstruktur entspricht, die an einer definierten Position über eine Brücke mit einem Brückenrest verknüpft ist und die an einer definierten Position der Kernstruktur eine Seitenkette trägt.

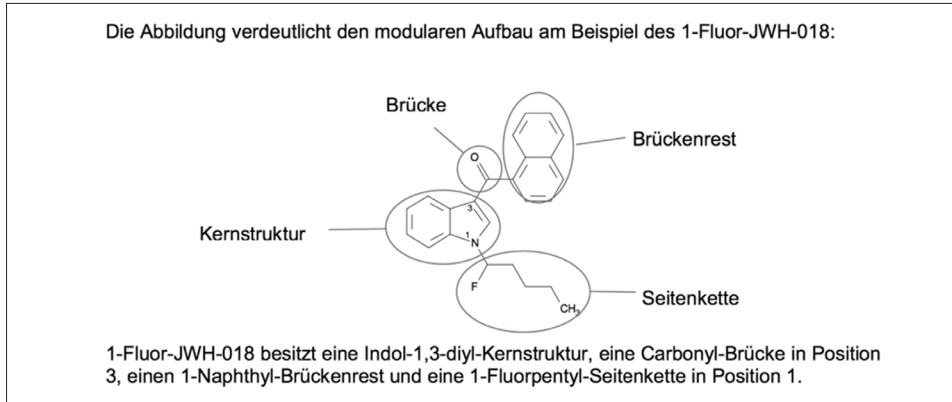


Abb. 2: Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG), Drucksache 231/16, Seite 8.

## II Wirkung der NpS

### a) Vom Konsumenten gewünschte Wirkung

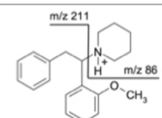
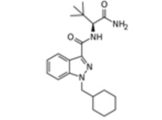
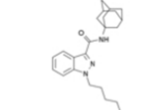
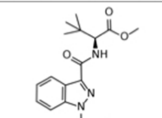
Die Konsumenten unterscheiden die (neuen) psychoaktiven Stoffe lieber entsprechend der mit ihnen erreichbaren Wirkungen. Die einzelnen Stoffe werden daher gerne wie folgt unterteilt: Cannabinoide, Dissoziative, Downer, Entaktogene/Empathogene, Upper/Stimulantia und Psychedelika. Ein diesbezüglich für Konsumenten ansprechender und für andere durchaus informativer Internetauftritt findet sich unter [NeuePsychoaktiveSubstanzen.de](http://neuepsychoaktivesubstanzen.de) („NeuePsychoaktiveSubstanzen.de hat sich zum Ziel gesetzt, für den Konsumenten leicht zugängliche Informationen zu den neuesten Research Chemicals zu sammeln. Diese sollen nicht prohibitionistisch und verteuflend, sondern neutral und nicht verurteilend sein.“ <http://neuepsychoaktivesubstanzen.de> – Juni 2017). Gemeinsam ist allen diesen Stoffen, dass sie psychophysische Beeinträchtigungen verursachen (können), die mit dem sicheren Führen eines Fahrzeuges im Straßenverkehr nicht mehr vereinbar sind.

### b) Toxische Wirkung

Im klinischen Alltag stehen bei den Patienten, die nach Einnahme von NpS stationär aufgenommen werden, die Behandlung der neuro- und kardiotoxischen Wirkungen im Vordergrund. Die Patienten sind entweder deutlich bewusstseinsgetrübt bis bewusstlos oder aber sie zeigen erhöhte Aggressionsneigungen und sind stark agitiert. Auch kommt es immer wieder zu Krampfanfällen. Darüber hinaus sieht man Beeinträchtigungen der Herz- und Kreislauffunktionen. Letztlich kommt es nicht selten zu schweren Angstzuständen und Wahnvorstellungen. Todesfälle durch Atemlähmung bzw. Herzfunktionsstörungen oder durch Unfälle bzw. Suizide im Zustand psychischer Dekompensation sind die Folge. Bei Durchsicht der Literatur der letzten zwölf Monate fällt die immer noch hohe Anzahl tödlicher und nicht-tödlicher NpS-Vergiftungen auf. In Abb. 3 und 4 sind einige Fälle aufgeführt.

Name	Wirkstoffgruppe	Wirkung	Literatur	Formel
U 47700	Opioide (noch kein NpS gem. NpSG)	etwa 7 mal wirksamer als Morphin (Heroin- Ersatzstoff) - verstorben	Coopman et al. Forensic Sci. Intern. 266 (2016) 68-72	
MDPV	Cathinone	10 mal stärker als Cocain - Angstzuständen, Psychosen	Fatal Intoxication: Liveri et al. Forensic Sci Intern. 265 (2016) 160-165	
Pentadrone	Cathinone	wirkt vermutlich stimulierend herzkreislaufaktiv		
Etizolam	Designer- Benzodiazepin (noch kein NpS gem. NpSG)	dämpfend, angstlösend, suchterzeugend		

Abb. 3: Beispiele von Vergiftungsfällen 1.

Name	Wirkstoffgruppe	Wirkung	Literatur	Formel
MPX (Methoxydiphenidin)	Anästhetika (Dissoziativa)	wie Ketamin Amnesie, Halluzinationen	Fahren unter Einfluss Stachel et al. Int. J. Legal Med 130 (2016) 405-409	
ADB-CHMINACA	Cannabinoide	Erregung, Aggres- sionen, Krämpfe, Bewusstseinsverlust Atemstörung usw.	4 Vergiftungsfälle Adamowicz & Gieron Clinical Toxicol 54 (2016)	
AKB48	Cannabinoide	Herzinfarkt	Ein Vergiftungsfall McIlroy et al. BMC Pharmacol. Toxicol. 17 (2016)	
MDMB-CHMICA	Cannabinoide	Bewusstseins- störungen, Unterzuckerung, Hypothermie, Erbrechen,	11 Vergiftungsfälle Seywright et al. Clinical Toxicol 54 EMCDDA: 42 akute Intox. & 29 Todesfälle in Europa	

MDMB-CHMICA Einzeldosis: nur 0,1 bis 0,3 mg!

Abb. 4: Beispiele von Vergiftungsfällen 2.

Zu Vergiftungen kann es auch deshalb kommen, weil die Wirkstoffe ungleichmäßig verteilt sind, die wirksamen Dosen von NpS zu NpS stark schwanken (vergl. Abb. 5) und teilweise mehr als ein NpS in einer Zubereitung enthalten sind.

Sachstandsbericht der Projektgruppe „Nicht geringe Menge (NGM) neuer psychoaktiver Substanzen“ (Toxichem 2017)			
Zahl der gelisteten synthetischen Cannabinoide (SC)	Zahl der SC mit Berichten über Todesfälle	Dosierungsbereich nach Angaben der einschlägigen Internetforen (abhängig vom konsumierten SC)	Vorschlag für die „nicht geringe Menge“ gemäß BtMG (abhängig vom jeweiligen SC)
56 (100%)	20 (36%)	0,02 bis 20 mg*	1 bis 7,5 g

\* Achtung: Die u.U. ungleichmäßige Verteilung des Wirkstoffs im Produkt kann einer Teilportion zu ungewollter erheblicher Überdosierung führen.

Abb. 5: Konsumeinheit bei den NpS.

Vom European-Drug Emergencies Network (EURO-DEN) wurde zur Information von Konsumenten und Begleitpersonen ein Flyer entworfen, der die Symptome auflistet, die nach Einnahme von NpS auftreten können und bei deren Auftreten sofort die 112 gewählt werden soll.

Folgende Symptome/Beobachtungen werden erwähnt (Abb. 6):

- Bewusstlosigkeit – wenn der Patient nicht auf Ansprache reagiert, erst auf schmerzhaften Reiz (z. B. Druck über die Fingernägel) reagiert oder überhaupt nicht reagiert.
- Erhebliche Agitation (z. B. mit Herumirren im Untersuchungsraum) oder Aggression, die nicht innerhalb von 15 Minuten endet.
- Krampfanfälle (z. B. Krämpfe wie bei einem epileptischen Anfall).
- Atemschwierigkeiten wie z. B. schnelle Atemfrequenz, die sich nicht innerhalb von 5 Minuten normalisieren.
- Herzfrequenz mit über 140 Schlägen pro Minute, die sich nicht innerhalb von 5 Minuten normalisiert.
- Temperatur über 38,5 °C, die sich nicht nach ca. 5 Minuten Ruhezeit normalisiert.
- Blutdruck: Systolischer („oberer Druck“) über 180 mm Hg oder diastolischer („niedrigerer Druck“) über 110 mm Hg bei 2 wiederholten Blutdruckmessungen.
- Wenn es irgendwelche anderen Bedenken gibt (z. B. starke Kopfschmerzen, Schmerzen in der Brust).




Photo © iStock

23.2.2015




## The Euro-DEN Project

### Guidelines on when to call the Emergency Services 112 for unwell recreational drug users

**Call 112 if ANY one of the following is present:**

- Unconsciousness — if the patient does not respond to vocal commands, requires painful stimulus (e.g. pressure across the fingernails) to respond, or does not respond at all
- Significant agitation (e.g. pacing around the room) or aggression, not settling within 15 minutes
- Seizures (e.g. a convulsion similar to an epileptic fit)
- Breathing difficulties, such as fast breathing rate, not settling within 5 minutes
- Heart rate over 140 beats per minute, not settling within 5 minutes
- Temperature over 38.5°C, not settling after about 5 minutes of rest or, if no thermometer is available, if very flushed and feels very hot
- Blood pressure: Systolic ('upper pressure') over 180mmHg, or Diastolic ('lower pressure') over 110mmHg on 2 repeated blood pressure measurements
- If there are any other concerns (e.g. severe headache, chest pain)

**IF IN DOUBT CALL 112!**

With financial support from the DPIP/INEC Programme

Abb. 6: Flyer der European-Drug Emergencies Network mit typischen Zeichen einer NpS-Vergiftung.

### III Nachweis der NpS in Körperflüssigkeiten

Steht das Produkt selber, welches von dem/der Betroffenen konsumiert wurde und welches zu den Vergiftungserscheinungen führte, dem forensisch-toxikologischen Labor nicht zur Verfügung, so ist es auch mit erhöhtem analytischen Aufwand oft nicht möglich, den konsumierten Stoff durch eine Analyse von Blut bzw. Urin zu entdecken. Dies liegt zum einen daran, dass immer wieder neue Stoffe (neben den über 550 bereits bekannten Stoffen) auf dem Markt erscheinen. Zum andere ist es von der Mehrzahl der Stoffe nicht oder nur unzureichend bekannt, wie sie im Körper verstoffwechselt werden. Da der Nachweis oft nur über die Stoffwechselprodukte gelingen kann, ist es nicht ausreichend, nur die analytischen Eckdaten der Reinsubstanzen zu kennen. Ein in einer Körperflüssigkeit entdecktes Signal einer unbekanntes Substanz (z. B. ein mögliches neues Stoffwechselprodukt einer NpS) kann allenfalls mit sehr teuren (hochauflösenden) Massenspektrometern von einem erfahrenen analytischen Toxikologen mit sehr zeitaufwändigen Methoden strukturell identifiziert werden. Dies wird nur in besonderen Einzelfällen unter anderem aus wissenschaftlichem Interesse durchgeführt werden und ist daher nicht Teil der täglichen Routine. Die Analytik ist nachvollziehbar sehr kostenintensiv. Somit ist weltweit von einer sehr hohen Dunkelziffer selbst in den Fällen auszugehen, bei denen eine toxikologische Analyse veranlasst wurde.

#### IV NpS im Straßenverkehr

Bei den NpS handelt es sich zweifelsohne um berauschende Mittel im Sinne der §§ 315c/316 StGB. Wird daher z. B. durch eine Blutanalyse bei einem Fahrzeugführer der „Genuss“ einer psychoaktiven Substanz nachgewiesen und zeigte er NpS-bedingte Beeinträchtigungen in seiner Fahrweise oder während der Kontrolle, so kann er wegen „Trunkenheit im Verkehr“ strafrechtlich belangt werden. Zeigte er hingegen keine Ausfälle, so ist deshalb nicht von einer Ordnungswidrigkeit auszugehen, weil kein Stoff aus der Gruppe der NpS in der Anlage zu § 24a (2) StVG aufgeführt wird. Die Frage, ob Vertreter aus der Gruppe der NpS in die Anlage aufgenommen werden sollten, ist aus meiner Sicht als langjähriges Mitglied und ehemaliger Vorsitzende der Grenzwertkommission (GWK) deshalb zu verneinen, da bisher nicht ein einziges NpS gehäuft/regelmäßig bei Kraftfahrzeugführern festgestellt wurde und der analytische Aufwand zum Nachweis aller NpS unverhältnismäßig hoch ist; auch für viele andere bekannte Drogen wurde bisher nicht der Bedarf gesehen, diese in die Anlage aufzunehmen. Ein Beispiel ist LSD, welches nicht in der Anlage genannt wird, obwohl es für dieses bekannte Halluzinogen seit gut 50 Jahren weltweit einen Markt gibt. Die GWK hat keine Hinweise darauf, dass es eine nennenswerte Zahl von Kraftfahrzeugführern gibt, die akut nach dem Konsum von LSD am Straßenverkehr teilnehmen und keine Symptome zeigen, die zu einer Fahrunsicherheit führen. Sollte es doch denen einen oder anderen Betroffenen mit LSD (oder NpS) im Blut geben, der keine Ausfälle zeigt, so droht ihm zwar kein Bußgeldverfahren, er muss aber mit nicht unerheblichen verwaltungsrechtlichen Konsequenzen rechnen. Es kann und muss daher bei den NpS im Straßenverkehr bei einer Bewertung des Einzelfalles bleiben. Dies ist durchaus im Sinne der forensischen Toxikologie, da bekanntlich eine wesentliche Aufgabe dieser Fachdisziplin die Beurteilung individueller toxischer Wirkungen ist.

#### Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. Thomas Daldrup  
c/o Institut für Rechtsmedizin  
Universitätsklinikum Düsseldorf  
Moorenstraße 5  
40225 Düsseldorf  
Email: fortoxi@uni-duesseldorf.de

LUDWIG LAUB

## Legal Highs – tödliche Gefahr im Straßenverkehr

### Hilft die neue Gesetzeslage?

#### Vorbemerkung

Zum 26. 11. 2016 ist das „Gesetz zur Bekämpfung der Verbreitung neuer psychoaktiver Stoffe – kurz: Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG)“ – in Kraft getreten. Mit diesem Gesetz steht der Polizei neben dem Betäubungsmittelgesetz (BtMG) eine weitere Rechtsgrundlage zur Bekämpfung der Rauschgiftkriminalität zur Verfügung, die speziell auf neue psychoaktive Stoffe (NPS) abzielt, die bisher nicht vom BtMG erfasst waren. NPS sind meist synthetische Stoffe, die gelegentlich auch als „Designerdrogen“, „Research Chemicals“ oder auch als sogenannte „Legal Highs“ bezeichnet werden. Derartige Substanzen spielen europaweit eine immer größere Rolle.<sup>1)</sup> Valide Fall- und Sicherstellungszahlen liegen aufgrund eingeschränkter Erfassungsmöglichkeiten der bisher nicht inkriminierten NPS allerdings nicht vor<sup>2)</sup>.

#### Begriffsbestimmung „Legal Highs“

Direkt übersetzt heißt „Legal Highs“ nichts anderes als „legale Rauschmittel“. Die Bezeichnung suggeriert, dass es sich dabei um Stoffe handelt, die legal erworben und besessen werden können, aber dennoch eine Rauschwirkung besitzen. Der Begriff „Legal Highs“ wurde offenkundig gewählt, um den Konsumenten vorzugaukeln, dass Kauf und Konsum immer straffrei und somit auch gesundheitlich unbedenklich seien.

Ungefährlich sind die Produkte, die unter harmlosen Tarnnamen wie Kräuter- und Räucheremischungen, als Badesalze, Pflanzendünger etc. über Internet oder Head-shops vertrieben werden, aber keineswegs. Im Zusammenhang mit dem Konsum solcher Stoffe wurden allein in Deutschland für das Jahr 2015 insgesamt 39 Todesfälle registriert.

Erwerb und Besitz dieser Drogen sind allerdings tatsächlich straffrei, soweit in ihnen keine Einzelstoffe enthalten sind, die unter das Betäubungsmittelgesetz fallen. Das hat sich mit Inkrafttreten des Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz auch nicht geändert.

#### Konsequenzen aus der rechtlichen Einordnung psychoaktiver Substanzen Substanzen, die dem BtMG unterfallen

Soweit einzelne Inhaltsstoffe von Legal Highs dem BtMG unterliegen, sind alle Maßnahmen möglich, die auch sonst getroffen werden, wenn illegale Drogen im Spiel sind. Das BtMG umfasst aber nur Einzelstoffe, die in den Anlagen 1–3 dieses Gesetzes enumerativ angeführt sind.

Deshalb versuchen die Hersteller sog. Legal Highs einer Strafbarkeit nach dem BtMG zu entgehen, indem sie die chemische Struktur illegaler Rauschmittel geringfügig verändern und dadurch einen neuen psychoaktiven Stoff „designen“, der dem BtMG noch nicht unterliegt. Sobald der neue Stoff in die Verbotsliste des BtMG aufgenommen ist, wird er vom Markt genommen und es taucht eine neue Rezeptur auf, die vom BtMG noch nicht erfasst ist. So wurden beispielsweise die mit der 22. Betäubungsmitteländerungsverordnung (BtMÄndVO) dem BtMG neu unterstellten synthetischen Cannabinoide JWH-018 und CP-047.497<sup>3)</sup> sofort durch die neuen Substanzkreationen JWH-019 und JWH-073 ersetzt, die wiederum dem BtMG unterstellt werden mussten, was den Trend zu weiteren „Neuschöpfungen“ aber auch nicht stoppen konnte.

Die Experten der Europäischen Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht (EMCCA) beobachten derzeit ca. 560 neue psychoaktive Substanzen. Allein im Jahr 2015 kamen 98 dazu. Synthetische Cannabinoide stellen die größte Gruppe der beobachteten neuen Drogen dar, was auf die große Cannabismachfrage in Europa und die Fähigkeit der Hersteller zurückzuführen ist, neue Cannabinoide auf den Markt zu bringen.<sup>4)</sup>

#### Unanwendbarkeit des Arzneimittelgesetzes

Seit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 10. Juli 2014 dürfen „Stoffe, die nur konsumiert werden, um einen Rauschzustand hervorzurufen und die dabei gesundheitsschädlich sind“, mangels therapeu-

<sup>1)</sup> Im Europäischen Drogenbericht 2016 wird ausdrücklich auf die große Bedrohung durch Drogenmärkte im Internet und das kontinuierliche Auftreten neuer psychoaktiver Stoffe hingewiesen.

<sup>2)</sup> Vgl. Drogen- und Suchtbericht der Bundesregierung 2016, Seite 81 ff. (82).

<sup>3)</sup> Die Kürzel stehen in der Regel für den Entdecker der Substanz: „JWH“ für John W. Huffman oder „CP“ für die Fa. Charles Pfister.

<sup>4)</sup> Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht, Europäischer Drogenbericht 2016, vom 31.05.2016, Seite 16, 32.



tischer Wirkung nicht mehr als Arzneimittel im Sinne des Arzneimittelgesetzes betrachtet werden. Damit ist es grundsätzlich auch nicht mehr möglich, die Vertreiber von Legal Highs nach den Bestimmungen des Arzneimittelrechts zu belangen.

### **Substanzen, die dem NpSG unterfallen**

Das Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) betrifft psychoaktive Substanzen, die nicht vom Betäubungsmittelgesetz und dem Arzneimittelgesetz erfasst werden.

Im Gegensatz zum BtMG regelt das NpSG nicht einzelne Stoffe, sondern ganze Stoffgruppen, welche eine Vielzahl von Einzelsubstanzen umfassen.

Das betrifft derzeit alle synthetischen Cannabinoide (Cannabimimetika) und zwei Gruppen der Phenethylamin-Derivate.

Die große strukturelle Varianz der diesen Stoffgruppen zugrunde liegenden molekularen Leitstruktur lässt sehr leicht vielseitige Veränderungen zu. Deshalb wird der chemische Aufbau der unterstellten Stoffgruppen in einer Anlage zum NpSG durch ihre jeweilige Kernstruktur eindeutig definiert. Im Hinblick auf die Dynamik des Auftretens weiterer NPS kann diese Anlage durch Rechtsverordnung um weitere Stoffgruppen erweitert werden.

Die Auswahl der bisher unterstellten Stoffgruppen orientiert sich an der Auftretens- bzw. Konsumhäufigkeit. Im Jahr 2008 wurden allein über 160 synthetische Cannabinoide erstmals nachgewiesen.

Das NpSG verbietet es unter Strafandrohung, mit einem neuen psychoaktiven Stoff Handel zu treiben, ihn in den Verkehr zu bringen oder einem anderen zu verabreichen. Strafbewehrt ist es auch, neue psychoaktive Stoffe zum Zwecke des Inverkehrbringens herzustellen oder in den Geltungsbereich dieses Gesetzes zu verbringen.

Darüber hinaus sieht das NpSG ein verwaltungsrechtliches Verbot des Umgangs mit NPS vor, das auch den Erwerb und Besitz von NPS zum persönlichen Konsum mit umfasst.

Eine eigenständige Strafbarkeit von Erwerb und Besitz von NPS ist nicht vorgesehen. Beim Besteller von NPS, zum Beispiel in einem ausländischen Onlineshop, kommt allenfalls eine Strafbarkeit wegen Anstiftung zum Inverkehrbringen in Betracht, weil der Besteller damit den Tatentschluss zum Verbringen der NpSG-relevanten Substanz in den Geltungsbereich des NpSG hervorruft.

Das ausschließlich verwaltungsbehördliche Erwerbs- und Besitz-Verbot von NPS erlaubt den zuständigen Behörden, diese Substanzen auch unabhängig von einem Strafverfahren sicherzustellen und zu vernichten, weil ihr Besitz eine polizeirechtliche Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung darstellt, die entsprechende Maßnahmen auch gegenüber einem straflosen Besitzer oder Erwerber rechtfertigt.

Die Erweiterung des Straftatenkatalogs des § 100a Absatz 2 StPO (Einfügung der Nr. 9a) um Straftaten, die den Qualifikationstatbestand des gewerbsmäßigen oder bandenmäßigen Handelns nach § 4 Absatz 3 Nr. 1 Buchstabe a NpSG erfüllen, ermöglicht eine Überwachung und Aufzeichnung von Verkehrsdaten nach § 100g Absatz 1 StPO (betrifft die „live-erhobenen“ Verkehrsdaten), weil § 100g Absatz 1 StPO auf den Straftatenkatalog des § 100a Absatz 2 StPO verweist. Mangels entsprechender Ergänzung des Straftatenkatalogs nach § 100g Abs. 2 StPO um NpSG-Verstöße darf auf gespeicherte Verkehrsdaten allerdings nicht zugegriffen werden<sup>5)</sup>.

Schließlich enthält das Gesetz übliche Ausnahmen anerkannter Verwendungen zu gewerblichen, wissenschaftlichen oder industriellen Zwecken sowie die Verwendung zu dienstlichen Zwecken bzw. zur Untersuchung des Stoffs durch beauftragte Stellen.

### **Wirkung und Verkehrssicherheitsrelevanz sogenannter Legal Highs**

Die Verkehrssicherheitsrelevanz von Rauschmitteln nach den Anlagen des BtMG steht außer Zweifel. Insofern kann für NPS, die die Wirkung von Rauschmitteln nach dem BtMG nachahmen, grundsätzlich nichts anderes gelten. Die intra- und interindividuelle Wirkung der verschiedenen Stoffe fällt allerdings unterschiedlich aus und wird auch vom körperlichen und seelischen Zustand des Konsumenten erheblich beeinflusst.

So treten nach dem Konsum synthetischer Cannabinoide meist die nach Cannabiskonsum bekannten Wirkungen in erheblich gesteigerter Form auf.

Die pharmakologische Potenz beträgt beispielsweise bei den synthetischen Cannabinoiden JWH-081 etwa das 35-fache und bei JWH-210 etwa das 90-fache des Cannabiskonsumstoffs THC. Derartig massive Wirkstoffgehalte können die Sinneswahrnehmung stark beeinträchtigen und Halluzinationen hervorrufen. Die dem NpSG unterstellten Phenethylamin-Derivate zählen zur Substanzgruppe der synthetischen Cathione und sind in ihrer Wirkung grundsätzlich mit anderen Stimulanzien vergleichbar.

Obwohl die psychoaktive Wirksamkeit synthetischer Drogen nicht selten das Gefahrenpotenzial der bereits dem BtMG unterstellten Stoffe deutlich übersteigt, lässt sich die Wirkungsweise nicht in jedem Fall allein aus der chemischen Struktur genau vorhersagen. Insofern ist nicht auszuschließen, dass einzelne Stoffe einer Stoffgruppe nicht in nennenswertem Umfang psychoaktiv wirken. Aufgrund der Herstellung der NPS kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass die Wirkung und die Inhaltsstoffe beim gleichen Produkt immer identisch ausfallen.

<sup>5)</sup> Bei schweren BtMG-Verstößen dürfen gespeicherte Verkehrsdaten erhoben werden; vgl. § 100g Abs. 2 Nr. 4 StPO.

Letztlich erwirbt der Konsument ein Produkt, von dessen Inhaltsstoffen er keinerlei Kenntnis hat. Er kann Art, Intensität und Dauer der Rauschwirkung überhaupt nicht vorhersehen. Damit besteht für ihn auch die Gefahr einer Überdosierung der Droge.

Teilweise zieht der Konsum solcher Stoffe schwere gesundheitliche Folgen nach sich, worauf in der amtlichen Begründung zum NpSG<sup>6)</sup> ausdrücklich hingewiesen wird: „Die Symptome reichen von Übelkeit, heftigem Erbrechen, Herzrasen und Orientierungsverlust über Kreislaufversagen, Ohnmacht, Lähmungserscheinungen und Wahnvorstellungen bis hin zum Versagen der Vitalfunktionen. Betroffene müssten dann künstlich beatmet oder sogar reanimiert werden. In Deutschland und Europa sind auch Todesfälle aufgetreten, bei denen der Konsum einer oder mehrerer Stoffe nachgewiesen werden konnte.“

Es ist anzunehmen, dass sich Legal-High-Produkte gerade bei den Drogenkonsumenten, die auch unter Drogenwirkung ein Kraftfahrzeug führen oder sogar nach einer Verkehrsauffälligkeit Drogenabstinenz vortäuschen wollen, einer besonderen Beliebtheit erfreuen.

Bei einer anonymen Online-Befragung gaben 77 % der Befragten (n = 860) den Wunsch „einen Rausch zu erleben“ als Haupt-Konsummotiv an. Für 34 % war der Umstand, „dass die Wirkstoffe bei Standard-Drogen-screensings nicht nachweisbar sind, ein Grund für den Konsum“. Bei den Konsumenten von Räuchermischungen war die Nichtnachweisbarkeit sogar für 62 % „wichtig“ oder „sehr wichtig“<sup>7)</sup>.

Die Nichtnachweisbarkeit mancher Legal Highs wird offensichtlich auch dazu missbraucht, um Drogenabstinenz vorzutäuschen. Bei einer Nachuntersuchung von 500 Urinproben, die von Probanden im Rahmen einer MPU abgegeben wurden, wurde in immerhin 6,25 % der Proben synthetische Cannabinoide nachgewiesen, die in der Standardanalytik nicht erkannt wurden<sup>8)</sup>.

### Verkehrsrechtliche Betrachtung

Für die straf- und ordnungswidrigkeitenrechtliche Bewertung einer Drogenfahrt ist es weitgehend<sup>9)</sup> unerheblich, ob es sich bei der berauschenden Substanz um

- einen inkriminierten Stoff (der dem BtMG oder dem NpSG unterliegt)
- ein Arzneimittel nach dem Arzneimittelgesetz oder
- ein „Legal High“ im eigentlichen Wortsinne, dessen Wirkstoff bisher von keiner Verbotsvorschrift erfasst ist, handelt. Ausschlaggebend ist ausschließlich, dass das berauschende Mittel in seinen Auswirkungen denen des Alkohols vergleichbar ist und zur Beeinträchtigung des Hemmungsvermögens, sowie der intellektuellen und motorischen Fähigkeiten führen kann (BGH, Urteil vom 30.9.1976, 4 StR 198/76 – juris).

### Straftaten nach den §§ 316, 315c StGB

Nebst der Alkohol-Variante macht sich nach § 316 StGB „Trunkenheit im Verkehr“ auch strafbar, „... wer ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen“.

Der Tatbestandsnachweis erfordert die sichere Feststellung der Fahrunsicherheit infolge aktueller Rauschmitteleinwirkung. Das ist hauptsächlich in zweierlei Hinsicht problematisch:

Zunächst muss der psychoaktive Wirkstoff im Blut nachgewiesen werden.

Zwar können die meisten Labore auch neue psychoaktive Substanzen beweissicher im Blutserum nachweisen, wenn sie gezielt danach suchen. Deshalb sollte die Polizei stoffspezifische Hinweise liefern, die sich etwa aus dem Auffinden entsprechender Drogen, den Einlassungen des Konsumenten und einer möglichst genauen Symptombeschreibung der feststellbaren Drogenwirkung beim Konsumenten (Gleichgewichtsstörungen, Motorik, Aussprache, Tremor, Lidflattern, Reaktion auf Licht u. v. m.) ergeben, die der Rechtsmedizin Rückschlüsse auf die Art der konsumierten Droge ermöglichen. Da die Standardanalytik nicht das ganze Drogenspektrum abdeckt und eine „möglichst“<sup>10)</sup> umfassende Suchanalyse (general-unknown-Screening) aus Kostengründen regelmäßig unterbleibt, besteht ansonsten die große Gefahr, dass eine im Blut vorhandene Droge deshalb nicht detektiert wird, weil die toxikologische Untersuchung nicht auf das Auffinden gerade dieser speziellen Droge ausgerichtet war.

<sup>6)</sup> BReg. 231/16 vom 06.05.2016.

<sup>7)</sup> Abschlussbericht „Online-Befragung zum Thema Legal Highs“, Goethe-Universität, Frankfurt a.M., Seite 36 ff.: [https://www.uni-frankfurt.de/51782976/Abschlussbericht\\_Legal\\_Highs.pdf](https://www.uni-frankfurt.de/51782976/Abschlussbericht_Legal_Highs.pdf) (26.12.2016).

<sup>8)</sup> Auwärter, Volker: Neue psychoaktive Substanzen: Welche Wirkstoffe fallen darunter und welche gesundheitsliche Gefahren bergen sie? PPP-Vortrag NLS-Tagung 8. Juli 2014 in Hannover, Folie 14; [http://nls-online.de/home16/index.php/downloads/cat\\_view/3-nls-jahrestagungen/34-2014-alles-neo](http://nls-online.de/home16/index.php/downloads/cat_view/3-nls-jahrestagungen/34-2014-alles-neo)

<sup>9)</sup> § 24a Abs. 2 StVG stellt insofern eine Ausnahme dar, als diese Vorschrift nur solche Drogen erfasst, die in der Anlage zu diesem Paragraphen enumerativ aufgelistet sind.

<sup>10)</sup> Eine Suchanalyse, die alle Drogenarten abdeckt, gibt es nicht.

Ein weiteres Problem liegt darin, dass es nur bei Alkohol einen absoluten Grenzwert gibt, ab dessen Erreichen die Rechtsprechung ohne weiteres und unwiderlegbar von absoluter Fahrunsicherheit ausgeht. Bei allen anderen psychoaktiven Stoffen muss die sogenannte „relative Fahrunsicherheit“ anhand weiterer Beweisanzeichen belegt werden. Derartige Beweisanzeichen sind insbesondere Fahrfehler oder körperliche Ausfallerscheinungen. Bloße konsumtypische Auffälligkeiten wie das Zittern, gerötete Bindehäute oder geweitete Pupillen sind zum Nachweis der relativen Fahrunsicherheit nicht ausreichend. Insofern kommt es maßgeblich auf die Feststellungen der Polizei an, die in einem Drogenbeobachtungsbogen (sog. „Torkelbogen“) genau fixiert werden müssen. Erst wenn genügend Ausfallerscheinungen vorliegen, ist der Anfangsverdacht einer strafbaren „Drogenfahrt“ erreicht, der eine Blutentnahme rechtfertigt. In diesem Zusammenhang ist es auch problematisch, dass die Staatsanwaltschaften bei der Beurteilung des Anfangsverdachts zum Teil unterschiedliche Maßstäbe anlegen.

Verursacht der (Kraft-)Fahrzeugführer im Zustand der relativen Fahrunsicherheit infolge des Genusses von berauschenden Mitteln eine konkrete Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen Menschen (auch Beifahrer) oder von fremden Sachen von bedeutendem Wert, so erfüllt dies den Tatbestand der Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB („... infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel“).

Fahrunsicherheiten, die auf Substanzen zurückgehen, die zwar nicht berauschend wirken, aber die Fahrfähigkeiten anderweitig erheblich einschränken, wie dies beispielsweise bei einem überdosierten Schlafmittel der Fall sein kann, erfüllen die Tatvariante des § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB („... infolge geistiger oder körperlicher Mängel“), wenn es dadurch zu einer konkreten Gefährdungslage im Sinne der Vorschrift kommt.

### **Der Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand nach § 24a Abs. 2 StVG**

Zeigt der Drogenkonsument keine (ausreichenden) Ausfallerscheinungen, ist immer zu prüfen, ob eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) vorliegt. Nach dieser Bestimmung handelt aber nur ordnungswidrig, „... wer unter der Wirkung eines in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten berauschenden Mittels im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt“. Da die dem NpSG unterstellten Stoffgruppen nicht in der Anlage zu § 24a StVG aufgeführt sind, greift dieser Verbotstatbestand nur ausnahmsweise, wenn die konsumierte Droge auch Wirkstoffe enthält, die in der Anlage zu § 24a StVG aufgelistet sind.

### **Auffangtatbestand des § 2 Fahrerlaubnisverordnung (FeV)**

Nach § 2 FeV handelt ordnungswidrig, wer trotz körperlicher oder geistiger Mängel am Verkehr teilnimmt, wenn er keine Vorsorge getroffen hat, dass er andere nicht gefährdet. § 2 FeV ist als Auffangtatbestand insbesondere dann relevant, wenn die §§ 24a StVG (mangels Anlagenstoff) oder 316 StGB (mangels ausreichender Ausfallerscheinungen) nicht greifen. Zwar sieht der Tatbestandskatalog für einen entsprechenden Verstoß im Regelfall nur ein Bußgeld von 25 € vor. Bei abweichender Tatbedeutung kann die Geldbuße jedoch deutlich erhöht werden<sup>11)</sup>.

Unabhängig von der ahndungsrechtlichen Bewertung kommen nach einer Drogenfahrt auch fahrerlaubnisrechtliche Maßnahmen nach der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) in Betracht.

### **Fahrerlaubnisrechtliche Bewertung nach der Fahrerlaubnisverordnung (FeV)**

Bei Verlust der Kraftfahreignung ist die Fahrerlaubnis zu entziehen (§ 46 Abs. 1 FeV). Wann der Konsum von Betäubungsmitteln, anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen und Arzneimitteln zum Eignungsverlust führt, bestimmt sich nach Ziffer 9 der Anlage 4 zur FeV.

Danach führt bereits der einmalige Konsum von Betäubungsmitteln nach dem BtMG – außer Cannabis – zum Eignungsverlust (Anlage 4, Ziffer 9.1 zur FeV).

Bei Cannabiskonsum bedarf es noch zusätzlicher Erschwerungsmerkmale (Anlage 4, Ziffer 9.2.1 und 9.2.2).

Bei anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen und Arzneimitteln ist von Eignungsverlust grundsätzlich erst auszugehen, bei

- „Abhängigkeit (...) von anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen“ (Anlage 4 zur FeV, Ziffer 9.3) sowie
- „missbräuchlicher Einnahme (regelmäßig übermäßiger Gebrauch) von psychoaktiv wirkenden Arzneimitteln und anderen psychoaktiv wirkenden Stoffen“ (Anlage 4 zur FeV, Ziffer 9.4).

Kenntnis vom Rauschmittelkonsum erhält die Fahrerlaubnisbehörde regelmäßig durch eine Mitteilung der Polizei. Nach § 2 Abs. 12 StVG hat die Polizei „... Informationen über Tatsachen, die auf nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der Eignung oder auf Mängel hinsichtlich der Befähigung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen lassen, den Fahrerlaubnisbehörden zu übermitteln, soweit dies für die Überprüfung der Eignung oder Befähigung aus Sicht der übermittelnden Stelle erforderlich ist.“

<sup>11)</sup> Vgl. § 17 Abs. 3 OWiG und Bundeseinheitlicher Tatbestandskatalog – Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten 2016, Ziffer 7.

## Polizeiliche Bewertung

Auf die Bekämpfung von Drogen im Straßenverkehr hat die neue Rechtslage keine Auswirkungen. Um wirkungsvoller gegen Drogenfahrten vorzugehen, sind aus polizeilicher Sicht insbesondere folgende Maßnahmen erforderlich:

### Ausdehnung der Anwendbarkeit des § 24a Abs. 2 StVG auf alle dem BtMG und NpSG unterstellten Substanzen bzw. Stoffgruppen<sup>12)</sup>

Damit sollen die zahlreichen Fälle erfasst werden, in denen bei einem Kraftfahrer zwar eine rauchmittelbedingte Beeinflussung durch psychoaktive Stoffe nachgewiesen werden kann, aber eine strafrechtliche Ahndung wegen Fehlens ausreichender Ausfallerscheinungen bzw. eines Beweisgrenzwertes für die absolute Fahrunsicherheit nicht möglich ist.

Derzeit muss zur Tatbestandsverwirklichung des § 24a Abs. 2 StVG zusätzlich auch noch ein Wirkstoffnachweis in einer solchen Konzentration erbracht werden, der es als möglich erscheinen lässt, dass die Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war<sup>13)</sup>. Diese Einschränkung führt dazu, dass selbst derjenige straffrei ausgeht, der unmittelbar nach dem Konsum verbotener Substanzen ein Kraftfahrzeug führt, wenn die eingenommene Substanz im Einzelfall ausnahmsweise über kein nennenswertes psychoaktives Wirkpotenzial verfügt oder infolge des Zeitverzugs bis zur Entnahme der Blutprobe bereits unterhalb der derzeit rechtsrelevanten Wirkstoffkonzentration gefallen ist.

Zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer vor solchen Kraftfahrern, die zeitnah nach dem Konsum einer verbotenen Substanz, die auf Rauschwirkung abzielt und deren Wirkung sie im Einzelfall nicht abschätzen können, ein Kraftfahrzeug führen, sollte der Verbotstatbestand des § 24a Abs. 2 StVG unabhängig vom psychoaktiven Wirkpotenzial der konsumierten Substanz bereits dann erfüllt werden, wenn die Blutprobe den zeitnahen Konsum eines inkriminierten Rauschmittels vor Fahrtantritt belegt.

Diese inhaltliche Erweiterung des Verbotstatbestands würde ein klares Signal setzen, dass Drogenkonsum und Verkehrsteilnahme unter keinen Umständen akzeptabel ist.

### Weitgehendes „Komplett-Screening“ entnommener Blutproben

Es ist davon auszugehen, dass bei der üblichen Standardanalytik von Blutproben, die wegen des Verdachts einer strafrechtlich relevanten Drogenfahrt entnommen wurden, ein erheblicher Anteil drogenpositiver Befunde nicht erkannt wird, weil die Untersuchung aus Kostengründen regelmäßig auf den Nachweis bestimmter Drogenarten beschränkt ist. Um dieses Dunkelfeld aufzuhellen ist eine Voruntersuchung durch ein möglichst umfassendes Screening erforderlich, wie es die allermeisten Rechtsmedizinischen Institute zwischenzeitlich auch anbieten können.<sup>14)</sup> Dadurch würde auch fahrerlaubnisrechtlich relevanter Mehrfachkonsum festgestellt, der regelmäßig zur verwaltungsbehördlichen Entziehung der Fahrerlaubnis führt.

### Einführung von Mitwirkungspflichten der Verkehrsteilnehmer zur Durchführung von Drogentests bei anlasslosen Verkehrskontrollen<sup>15)</sup>

Eine strafrechtliche Ahndung nach § 316 StGB scheidet oft daran, dass dem Fahrzeugführer keine ausreichenden Ausfallerscheinungen nachgewiesen werden können, die eine relative Fahrunsicherheit begründen. Dies betrifft insbesondere die Fälle, in denen Drogenauffälligkeiten bei einer anlasslosen Verkehrskontrolle festgestellt werden und die vorangegangene Fahrweise überhaupt nicht beobachtet werden konnte. In diesen Fällen kann die relative Fahrunsicherheit nur durch personale Auffälligkeiten begründet werden, die durch standardisierte Fahrtüchtigkeitstests<sup>16)</sup> festgestellt bzw. erhärtet werden könnten. Bisher ist der Verkehrsteilnehmer aber nicht dazu verpflichtet, aktiv an solchen Tests mitzuwirken<sup>17)</sup>.

<sup>12)</sup> Vgl.: Verkehrspolitisches Programm der GdP, Stand 20.02.2015, Die GdP spricht sich dafür aus, dass: „alle Stoffe, die Drogenqualität haben, von § 24a StVG erfasst werden.“

<sup>13)</sup> BVerfG, Beschluss vom 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03; – juris.

<sup>14)</sup> Im Saarland werden alle wegen des Verdachts einer strafrechtlich relevanten Drogenfahrt entnommenen Blutproben einem möglichst umfassenden „Komplett-Screening“ nach dem GC-Verfahren unterzogen.

<sup>15)</sup> Vgl. „50 DPoIG-Verkehrssicherheitspositionen“, DPoIG, 1. Auflage, März 2107; Position Nr. 7 „Mitwirkungspflicht bei Kontrollen“ und: Verkehrspolitisches Programm der GdP, 20.02.2015, Ziffer III 3.

<sup>16)</sup> Eine hilfswise Alternative zu standardisierten Fahrtüchtigkeitstests ist die im Saarland entwickelte Kontrollmethode der „Unbeeinflussten Beobachtung“, die darauf abzielt, personale Auffälligkeiten ohne die verpflichtende Mitwirkung des Betroffenen zur Durchführung bestimmter Test verdachtsbegründend festzustellen.

<sup>17)</sup> In Deutschland hat die Innenministerkonferenz bereits im Jahr 1989 (IMK 14.04.1989, TOP 15) die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für Alkohol-Vortests ohne Verdachtskriterien angeregt: Der 43. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich im Jahr 2005 dafür ausgesprochen, „dass die verweigerte Mitwirkung bei der Atemalkoholmessung einen für die Blutentnahme hinreichenden Tatverdacht begründet“.

Eine verfassungskonforme Ausgestaltung entsprechender Mitwirkungspflichten, wie sie im Ausland<sup>18)</sup> üblich sind, ist durchaus möglich und längst überfällig.

### **Ausweitung der Befugnisse zur polizeilichen Führerscheinbeschlagnahme auf Drogenfahrten gemäß § 24a Abs. 2 StVG<sup>19)</sup>**

Der missbräuchliche Konsum psychoaktiver Substanzen führt im Regelfall (Ausnahme Cannabis) bereits unabhängig von einer Verkehrsteilnahme als Kraftfahrzeugführer zum Verlust der Kraftfahreignung und zur behördlichen Entziehung der Fahrerlaubnis. Ausdrückliche polizeiliche Beschlagnahmefugnisse des Führerscheins bestehen allerdings nur nach strafrechtlich relevanten Drogenfahrten. Da Drogenfahrten ohne Ausfallerscheinungen höchstens einen Bußgeldtatbestand verwirklichen, muss eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, die es der Polizei erlaubt, den Führerschein des Betroffenen auch nach einer Drogenfahrt nach § 24a Abs. 2 StVG unverzüglich zu beschlagnahmen, sofern eindeutig davon auszugehen ist, dass harte Drogen konsumiert wurden<sup>20)</sup>.

Ein dahingehender Beschluss der Innenministerkonferenz<sup>21)</sup> wurde bisher nicht umgesetzt.

### **Fazit**

Weil bereits eine geringfügige Veränderung der chemischen Molekularstruktur eines nach dem BtMG inkriminierten Stoffes dazu führt, dass die BtMG-Verbotsbestimmungen nicht mehr greifen, ist die Unterstellung ganzer Stoffgruppen der einzig erfolgversprechende Weg, die Verbreitung solcher psychoaktiver Stoffe zu bekämpfen, die sich lediglich geringfügig von bereits verbotenen Suchtstoffen unterscheiden.

Insofern ist das Gesetz ein erster wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Ob die jetzigen Regelungen allerdings ausreichen, um die Verbreitung von NPS wirksam zu bekämpfen, ist zweifelhaft. Mit dem Gesetz sollen hauptsächlich die Händler belangt und die Konsumenten vor sich selbst geschützt und nicht „kriminalisiert“ werden.

Die Möglichkeiten, wirkungsvoll gegen Händler vorzugehen, sind allerdings sehr überschaubar. Zwar dürften die Verbotsbestimmungen des NpSG zu einem Rückgang des offenen Verkaufs der nunmehr verbotenen Stoffe in inländischen Headshops führen. Gleichzeitig ist aber davon auszugehen, dass sich der NPS-Bezug noch stärker auf den Online-Handel verlagert. Ermittlungen gegen Internetdealer stoßen aber auf ganz erhebliche rechtliche und technische Schwierigkeiten.

Bereits im offenen Internethandel erschweren zunehmend neue Zahlungstechnologien mit raffinierten Verschlüsselungstechniken<sup>22)</sup> die Ermittlungen. Noch schwieriger wird es, wenn der Handel über das Darknet abgewickelt wird.

<sup>18)</sup> In vielen europäischen Nachbarländern sind Kraftfahrer bei Verkehrskontrollen dazu verpflichtet, einen Atemalkoholtest durchzuführen (so z. B.: in Ö, CH, F, NL). Bei Testverweigerung drohen Geldstrafen und Fahrerlaubnisentzug. In Österreich stellt die Verweigerung eines verdachtslos geforderten Alkoholtests eine eigenständige Straftat dar, die mit derselben Strafe bedroht ist, wie eine Trunkenheitsfahrt; bei „Vermutung einer Suchtgiftbeeinträchtigung“ wirkt die Verweigerung eines Speichelvortests verdachtserhörend und berechtigt zur ärztlichen Untersuchung [§§ 5 (2, 5, 9, 9a), 99 österreich. StVO]. In der Schweiz sind über den obligatorischen Alkoholtest hinaus weitere Untersuchungen zulässig, wenn die betroffene Person Anzeichen auf Fahrunfähigkeit aufweist, die nicht allein auf Alkoholkonsum zurückzuführen sind (Art. 55 Abs. 2 SVG). Die „Vereitelung einer Maßnahme zur Feststellung der Fahrfähigkeit“ (§ 91a SVG) wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren geahndet. Außerdem wird die Fahrerlaubnis entzogen (§ 16 SVG). Ähnlich verhält es sich in Frankreich. Bei Anzeichen auf Drogenbeeinträchtigung ist es dem Betroffenen freigestellt, seine Unschuld durch einen Urintest oder Gestattung einer Blutprobe zu beweisen. Die verweigerte „freiwillige“ Mitwirkung wird mit der Höchststrafe der eigentlich nachzuweisenden Straftat geahndet. Entsprechende Mitwirkungspflichten bestehen auch in Holland.

<sup>19)</sup> Vgl. „50 DPoIG-Verkehrssicherheitspositionen“, DPoIG, 1. Auflage, März 2017, Position Nr. 19 „Führerscheinbeschlagnahme nach Drogenfahrten“.

<sup>20)</sup> Vgl. Laub, „Führerscheinbeschlagnahme nach Drogenfahrten gemäß § 24a StVG“; SVR 4/2016, S. 127 ff.

<sup>21)</sup> Beschluss der 187. Sitzung der IMK am 21.11.2008 zu Ziffer 8 Lagebild: Drogen im Straßenverkehr: Die Innenministerkonferenz „hält die sofortige Beschlagnahme des Führerscheins zur Vorbereitung des regelmäßig zu erwartenden Fahrerlaubnisentzugs insbesondere unter spezial- und generalpräventiven Aspekten für angezeigt. Sie empfiehlt daher die Einführung einer Rechtsgrundlage zur sofortigen Beschlagnahme des Führerscheins in eindeutigen Fällen zur Vorbereitung der Einziehung im Verwaltungsverfahren zu prüfen“.

<sup>22)</sup> Vgl. Europäischer Drogenbericht 2016, Seite 20.

Zusätzliche rechtliche Hürden ergeben sich, wenn neue psychoaktive Stoffe von ausländischen Internethändlern vertrieben werden, weil strafprozessuale Maßnahmen im Ausland grundsätzlich nur eingeleitet werden können, wenn der Stoff auch in den jeweils betroffenen Ländern verboten ist<sup>23)</sup>, was überwiegend nicht der Fall ist.

Angesichts der faktischen Unmöglichkeit, den Onlinebezug von NPS allein durch Maßnahmen gegenüber dem Internetdealer einzudämmen, müssen nach meiner Auffassung auch die „Konsumentendelikte“ straf- oder bußgeldbewehrt sein, um die Nachfrage nach NPS zu verringern.

Dass der Erwerb und der Besitz der dem NpSG unterstellten Stoffe nicht eigenständig geahndet werden soll, mag dem Umstand geschuldet sein, dass einzelne einer Stoffgruppe zugehörige NPS möglicherweise nicht in nennenswertem Umfang psychoaktiv wirken und Konsumenten nicht kriminalisiert werden sollen. Dennoch ist dieser Strafbarkeitsverzicht äußerst problematisch:

Zum einen folgt daraus ein Wertungswiderspruch gegenüber der Strafbewehrung von Betäubungsmitteln nach dem BtMG, das beispielsweise den Erwerb und Besitz „natürlicher Cannabisprodukte“ unter Strafe stellt, während der Erwerber oder Besitzer synthetischer Cannabinoide, die in ihrer pharmakologischen Wirkung den natürlichen Cannabiswirkstoff erheblich übersteigen, straffrei ausgeht.

Darüber hinaus dürften potenzielle Konsumenten deutlich weniger vom Erwerb dieser Drogen abgehalten werden, wenn ihnen selbst im Entdeckungsfall keine Strafe sondern höchstens der Verlust der Ware droht.

Dieser Verharmlosungseffekt wird noch dadurch verstärkt, dass die Verbotsbestimmung des § 24a Abs. 2 StVG ebenfalls nicht greifen, weil die Anlage zu dieser Bestimmung nicht um die neuen Stoffgruppen erweitert wurde.

Soweit es darum geht, Konsumenten nicht unnötig zu kriminalisieren, ist darauf zu verweisen, dass bei geringer Schuld eine Verfahrenseinstellung möglich ist, wie dies auch bisher schon bei Verstößen gegen das BtMG gehandhabt wird. Es bestünde auch die Möglichkeit erstmalige Erwerbs- und Besitzdelikte als Ordnungswidrigkeitstatbestand auszugestalten und erst den Wiederholungsfall als Vergehen zu qualifizieren.

Letztlich sei noch darauf verwiesen, dass die derzeitige Einstufung der „Konsumentendelikte“ als bloßes Verwaltungsunrecht keineswegs zu einer geringeren Arbeitsbelastung bei der Polizei führt. Vor einer Stoffanalyse muss grundsätzlich von einem BtMG-Verstoß ausgegangen und ein entsprechendes Ermittlungsverfahren eingeleitet werden. Selbst wenn die Stoffanalyse ein Rauschmittel nach dem BtMG ausschließt, besteht der Verdacht einer „Händler-Straftat“ nach dem NpSG, in der der NPS-Besitzer als Zeuge aussagepflichtig ist. Letztlich muss der verbotene Stoff verwahrt und vernichtet werden, was ebenfalls mit einem nicht unerheblichen bürokratischen Aufwand verbunden ist.

Auf die Bekämpfung von Drogenfahrten im Straßenverkehr hat die neue Gesetzesregelung keine unmittelbaren Auswirkungen. Um die Drogenbekämpfung im Straßenverkehr zu verbessern ist es erforderlich, die Verbotsbestimmungen für Drogenfahrten auszuweiten, die Erkennens- und Nachweismöglichkeiten von Drogen zu optimieren und die Polizeikompetenzen zu stärken.

#### Anschrift des Verfassers

Ludwig Laub  
Polizeidirektor  
Hochschule für Polizei Baden-Württemberg  
Sturmühlstraße 250  
78054 Villingen-Schwenningen  
Email: ludwiglaub@hfpol-bw.de

<sup>23)</sup> § 6 StGB „Auslandstaten gegen international geschützte Rechtsgüter“: „Das deutsche Strafrecht gilt weiter, unabhängig vom Recht des Tatorts, für folgende Taten, die im Ausland begangen werden: (...) Nr. 5 unbefugter Vertrieb von Betäubungsmitteln“.



RALF WISCHNEWSKI

## „Legal Highs“ – neue Drogen – neue Vertriebswege – neue Gefahren?

Die Verfügbarkeit von neuen synthetisch hergestellten Substanzen hat in den letzten Jahren in einer noch nie da gewesenen Geschwindigkeit zugenommen. Viele dieser Substanzen fallen nicht unter die Bestimmungen des Betäubungsmittelgesetzes. Seit Ende 2016 unterliegt ein Großteil dieser Substanzen einem neuen Gesetz, dem „Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz“ (NpSG). Trotz neuer Gesetzgebung wurden und werden diese Substanzen immer noch vorwiegend über das Internet als sogenannte Badesalze, Dünger oder Räuchermischungen beworben und vermarktet. Die Händler werben weiterhin aktiv und versenden nach eigenen Aussagen nur Substanzen, die von der neuen Gesetzgebung nicht erfasst werden sollen. Aber auch auf dem illegalen Drogenmarkt tauchen „Legal Highs“ inzwischen als Beimischungen bei Amphetaminen und Ecstasy auf. Konkrete Informationen über Risiken und Nebenwirkungen liegen bisher nur unzureichend vor. Stetig tauchen neue Substanzen auf, bevor die Wissenschaft sie klassifizieren und ihre Nebenwirkungen und Gefahren klar bestimmen kann. Und auch das neue Gesetz weist Lücken auf. So sind z. B. mehrere Substanzgruppen von der neuen Gesetzgebung gar nicht erfasst. Das Hase-und-Igel-Wettrennen zwischen Kontrollbehörden und Herstellern nimmt weiterhin seinen Lauf. Kritiker befürchten, dass das neue Gesetz zum Teil ins Leere laufen wird und die Hersteller sogar dazu animieren könne, weitere, möglicherweise noch gefährlichere Stoffe zu entwickeln.

Unabhängig davon wird ein Teil der nun über das BtMG oder das NpSG regulierten Substanzen den Weg auf den illegalen Drogenmarkt finden und weiterhin über klassische Schwarzmarktstrukturen und auch immer öfter über das Darknet den Weg zu den Konsumierenden finden. Am Ende bleiben die Konsumierenden die Versuchskaninchen von Herstellern, die weiterhin versuchen, in geschickter Weise die Gesetzgebung zu umgehen und Substanzen herstellen, deren Auswirkungen für die Konsumierenden verheerend sein können.

Und auch für den Bereich des Straßenverkehrs bleiben viele Fragen offen. Der Nachweis vieler dieser Substanzen gestaltet sich als schwierig.

Innerhalb des Vortrages liegt der Fokus auf den aktuellen Vertriebs- und Vermarktungsstrategien von „Legal Highs“ über das Internet. Anhand von Internetseiten wird aufgezeigt, wie leicht es für die Konsumierenden ist, „Legal Highs“ zu bestellen. Die Internetseiten agieren aus dem Ausland und sind mehrsprachig aufgebaut. Die Seiten sind mit moderner Internet-Shop-Software programmiert und verfügen über klassische Warenkorbsysteme und Bestellmasken. Die Kunden haben die Möglichkeit, sowohl die verkauften „Produkte“ als auch den Service des „Anbieters“ zu bewerten. Der Versand erfolgt in neutralen Paketen. Bezahlt wird über Vorkasse, per Nachnahme und teilweise auch mit der Internetwährung Bitcoins. Die Produktverpackungen verfügen über ein zielgruppengerechtes Design und sind ebenfalls hochprofessionell hergestellt. Aus dem Online-Handel bekannte Rabattaktionen wie „kaufe 3 – zahle 2“ werden auch im „Legal High-Business“ eingesetzt. Über Affiliate-Systeme wird Webseitenbetreibern aus anderen Branchen die Möglichkeit gegeben, „auch etwas vom Kuchen“ abzubekommen. Affiliate-Systeme (engl. affiliate „angliedern“) sind internetgestützte Vertriebsarten, bei denen in der Regel ein kommerzieller Anbieter (engl. Merchant oder Advertiser) seine Vertriebspartner (engl. Affiliates oder Publisher) durch Provisionen vergütet.

Über die genannten Vertriebsstrategien wird versucht, dem Image des traditionellen „Drogendealers“, der auf dem Schwarzmarkt in dunklen Ecken dreckige Drogen verkauft, das Bild eines sauberen „Genussmittelversandes“ entgegenzustellen. Mit Einzug der „Legal Highs“ gibt es sowohl eine neue Generation von Drogen, als auch eine neue Generation von „Drogendealern“.

So wird deutlich, vor welcher Herausforderung nationale Gesetzgebung steht, wenn sie globalisierten und digitalisierten Internethandel einzuschränken versucht.

### Anschrift des Verfassers

Diplom-Sozialpädagoge Ralf Wischnewski  
Drogenhilfe Köln gGmbH  
Fachstelle für Suchtprävention  
Hans-Böckler-Str. 5  
50354 Hürth  
Email: r.wischnewski@drogenhilfe.koeln

\*) Kurzfassung des auf dem Symposium in Berlin gehaltenen Referats.



KIRSTEN LÜHMANN

## Gesetz zur Bekämpfung neuer psychoaktiver Stoffe<sup>\*)</sup>

### Sehr geehrte Herren und Damen,

Legal Highs – das klingt erstmal nach einem harmlosen Spaß. Ein legales Hochgefühl, ohne Konsequenzen, einfach für zwischendurch. Schwer passt das aber zusammen mit Meldungen wie zum Beispiel dieser hier vom letzten September: „Nach dem Konsum einer sogenannten Kräutermischung sind in Niedersachsen fünf Kinder im Alter von 13 und 14 Jahren mit gesundheitlichen Problemen ins Krankenhaus eingeliefert worden. Wie die Polizei in Braunschweig mitteilte, entdeckte ein Zeuge die hilflosen Minderjährigen am frühen Samstagabend in einem Pavillon. Fünf Rettungswagen und ein Notarzt waren demnach im Einsatz, um die Kinder zu versorgen und in die Klinik zu bringen. ... Die Polizei untersucht die Herkunft der Substanzen.“

Was ist da also los, wenn schon Kinder im Drogenrausch sind? Alles kein Problem, da haben es einfach ein paar Kinder wider besseres Wissen zu wild getrieben?

Wenn ich auf meine 27 Jahre im aktiven Polizeidienst zurückschaue, könnte ich von solchen Fällen berichten. Auf der Skala des Menschlichen habe ich sehr viel des Denkbaren und auch einiges des Undenkbaren gesehen. Mir ist deshalb auch die Wirkung psychoaktiver Stoffe sicherlich nicht fremd, im Gegenteil. Doch eines ist heute anders als zu meiner aktiven Zeit. Bei der Polizei wussten wir damals ziemlich genau, welche illegalen Substanzen gerade „in“ waren, welche Wirkung sie hatten und wie sie aussahen. Bei Ecstasy wurde das anders, die Tabletten änderten ihre Form, Farbe und Wirkung zeitweise jeden Monat.

Die Flut Neuer Psychoaktiver Stoffe, kurz NPS, mit denen sich meine Kollegen und Kolleginnen in der täglichen Polizeiarbeit heutzutage beschäftigen müssen, war damals aber noch nicht zu ahnen. Die Wirkungen und Nebenwirkungen dieser meist verunreinigten Stoffe auf Konsumentinnen und Konsumenten sind häufig verheerend, auch Todesfälle sind bereits vorgekommen. Und das Schlimmste ist, weder die Verkaufenden noch die Konsumierenden wissen tatsächlich, welche Wirkungen die Stoffe genau haben.

Für die meisten dieser Substanzen gilt: Sie führen zur Fahruntauglichkeit. Von akutem Schwindelgefühl, über Herz-Kreislauf-Probleme bis hin zu Wahnvorstellungen sind viele Nebenwirkungen bekannt. Dennoch wird durch den erwähnten Zusatz „Legal“ suggeriert, das sei alles harmlos. Das kann dann schnell dazu führen, dass die Konsumierenden nicht nur sich, sondern – ohne jedes Unrechtsbewusstsein – gleichzeitig auch andere Verkehrsteilnehmende gefährden.

Und dennoch – bis vergangenen Herbst waren diese Neuen Psychoaktiven Stoffe nicht verboten, der Handel mit ihnen zumindest seit 2014 legal.

Handlungsbedarf war vor allem deshalb entstanden, weil durch ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Juli 2014 (C-358/13 und C-181/14), in dem es um den Begriff Arzneimittel ging, eine Regelungslücke entstanden war.

In dem Urteil heißt es: „Nach alledem ist auf die Vorlagefrage zu antworten, dass (...) Richtlinie 2001/83 dahin auszulegen ist, dass davon Stoffe wie die in den Ausgangsverfahren in Rede stehenden nicht erfasst werden, deren Wirkungen sich auf eine schlichte Beeinflussung der physiologischen Funktionen beschränken, ohne dass sie geeignet wären, der menschlichen Gesundheit unmittelbar oder mittelbar zuträglich zu sein, die nur konsumiert werden, um einen Rauschzustand hervorzurufen, und die dabei gesundheitsschädlich sind.“

Kurz gesagt: Substanzen wie NPS, die nur zu Entspannungszwecken konsumiert werden und dabei gesundheitsschädlich sind, sind keine Arzneimittel. Dieses Urteil beendete die bis dahin gültige deutsche Praxis. Bis zu diesem Urteil war gegen Neue Psychoaktive Stoffe auf der Grundlage der Strafvorschriften des Arzneimittelgesetzes vorgegangen worden.

In der Folge haben die Verkäufer von NPS die entstandene Regelungslücke schamlos ausgenutzt. Das betraf all die Stoffe, die noch nicht in die Anhänge des Betäubungsmittelgesetzes aufgenommen worden waren. Da diese Stoffe teilweise innerhalb weniger Tage neu auf den Markt kamen, war eine solch schnelle Reaktion des Gesetzgebers schlicht nicht möglich. Denn einer Eintragung müssen eine Analyse und eine stichhaltige Beschreibung vorausgehen. Sobald dies für einen Stoff geschehen war, kam dieselbe Substanz mit minimalen Veränderungen kurz darauf als neue Mischung auf den Markt, bei der die ganze Prozedere von neuem durchgeführt werden musste. Das bedeutet einen immens hohen Aufwand und die Hersteller haben den Gesetzgeber im Grunde ganz legal an der Nase herumführen können. Das ist nicht nur ärgerlich, das ist auch hochgradig frustrierend und ge-

<sup>\*)</sup> Der Vortragsstil wurde beibehalten.

fährlich. Wer sich also auf sein Geschäft verstand, konnte legal Drogen verkaufen, die zwar mit hoher Sicherheit als gesundheitsschädlich einzustufen waren, aber noch nicht als solche deklariert waren.

Nach gängigen Definitionen sind Neue Psychoaktive Substanzen solche Stoffe, die nicht im UN-Übereinkommen über Suchtstoffe von 1961 oder im UN-Übereinkommen über psychotrope Stoffe von 1971 aufgeführt sind, von denen aber eine vergleichbare Gefahr für die Gesundheit ausgeht, wie von denen im Anhang der Übereinkommen aufgeführten Substanzen.

Der Trend in den vergangenen Jahren war klar. Allein im Jahr 2015 etwa wurden über 100 neue chemische Varianten von Betäubungsmitteln und psychoaktiven Stoffen in den Umlauf gebracht. Die Zahl gilt natürlich nur für die, die auch entdeckt wurden. Die Dunkelziffer liegt vermutlich noch höher. Dabei kommen die Stoffe in den einschlägigen Internetportalen meist sehr harmlos daher. Der Begriff „Legal Highs“ ist sogar noch der, der am ehesten offenbart, um was es sich dabei handelt. Häufig werden die Substanzen euphemistisch als „Kräutermischungen“ oder auch als „Reinigungsmittel“ angeboten und deutlich verharmlosend ist sicherlich auch der Begriff „Badesalzdrogen“. Meist mit dem Hinweis versehen, die Substanzen seien nicht zum Verzehr geeignet. Aber mit Wellness oder normalen Vorgängen im Haushalt haben sie nun wahrlich nichts zu tun. Den Verkäufern geht es ausschließlich um den schnellen Profit, die Konsequenzen sind ihnen egal.

Um die Regelungslücke zu schließen und damit auch diesem Geschäftsmodell einen Riegel vorzuschieben, hat der Deutsche Bundestag am 22. September 2016 dem Gesetz zur Bekämpfung der Verbreitung neuer psychoaktiver Stoffe zugestimmt. Das Gesetz trat am 26. November 2016 in Kraft.

Die Kernbotschaft steckt in § 3: „Es ist verboten, mit einem neuen psychoaktiven Stoff Handel zu treiben, ihn in den Verkehr zu bringen, ihn herzustellen, ihn in den, aus dem oder durch den Geltungsbereich dieses Gesetzes zu verbringen, ihn zu erwerben, ihn zu besitzen oder ihn einem anderen zu verabreichen.“

Das Neue an diesem Gesetz ist, dass der Gesetzgeber nun ganze Stoffgruppen festgelegt hat, die insgesamt verboten sind. Künftig muss nicht mehr mühsam jede neue Variante gelistet werden. Das macht einen gewaltigen Unterschied, weil so kleine Änderungen an der Zusammensetzung eben als genau die fadenscheinige Veränderung erkannt werden, die sie sind. Dadurch wird auch klar, dass wir bei den Händlern ansetzen und nicht so sehr bei den Konsumierenden. Sie sind häufig auch eher als Opfer denn als Täter zu sehen. Natürlich handeln sie nicht verantwortungsvoll, aber zu lange wurde es ihnen auch viel zu leicht gemacht. Dabei gab es im Gesetzgebungsprozess zwei verschiedene Lösungsansätze für das Problem. Der eine bestand darin, ganze Stoffgruppen zu verbieten und gleichzeitig die Konsumenten zu entkriminalisieren. Das war der Regierungsvorschlag. Der zweite Vorschlag kam von der Linkspartei. Im Kern lautete die Lösung, Cannabis zu legalisieren. Dieser Logik folgend, würden diejenigen, die NPS konsumieren, eigentlich lieber auf Cannabis zurückgreifen. Könnten dies aber wegen des Verbots nicht. Nach einer Legalisierung würde demnach der NPS-Konsum automatisch stark zurückgehen.

Während der parlamentarischen Beratungen haben wir als Bundestag intensiv das Gespräch mit Experten und Expertinnen gesucht. Es gab eine größere Anzahl von Verbändestellungnahmen und in einer Anhörung wurden die wichtigsten Fragen diskutiert. Die Mehrheit der Sachverständigen widersprach der Annahme, eine flächendeckende Legalisierung des Cannabishandels und Konsums würde automatisch zu einem Rückgang des NPS-Konsums führen. Auch in der Praxis ist ein solcher Effekt bisher nicht nachweisbar gewesen. In den Niederlanden, die bekanntlich einen sehr lockeren Umgang mit sogenannten weichen Drogen und namentlich auch mit Cannabis haben, sind NPS immer noch ein großes Problem bei jungen Partygängern.

Ein weiterer Kritikpunkt am Regierungsentwurf war, er verstoße gegen den Bestimmtheitsgrundsatz des Grundgesetzes, da deliktisches Verhalten durch eine ganze Stoffgruppe bestimmt werde. Die gängige Rechtsmeinung, der wir auch im Gesetzesentwurf gefolgt sind, besagt jedoch, dass die eindeutige chemische Definition der Stoffgruppen dem Artikel 103 Absatz 2 des Grundgesetzes entspricht.

Ein weiteres Argument der Gegner des Gesetzesentwurfs war, er verstoße gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip. Es könne auf bereits bestehende Verfahren zur Regulierung von Risiken etwa im Bereich des Chemie-, des Arzneimittel- und des Lebensmittelrechts zurückgegriffen werden, neue Rechtssetzung sei also überflüssig. So zumindest schrieb es Hubert Wimber, der Bundesvorsitzende der „Polizisten, Richter und Staatsanwälte für eine fortschrittliche Drogenpolitik“ in seiner Stellungnahme zum Gesetzesentwurf.

Ich verstehe diese Argumentation nicht. Es geht bei NPS vor allem um Stoffe, deren Risiken noch gar nicht erforscht sind. Unbekannte Risiken können nicht „reguliert“ werden – das gerade stellt ja die Regelungslücke dar, die das Gesetz schließen soll. Durch die genannte Argumentation wird auch suggeriert, NPS seien in ihrer Wirkung kalkulierbar und seien nicht per se gefährlich. Das scheint mir durch die aktuelle Forschung allerdings klar widerlegt.

Insgesamt bin ich der Ansicht, dass das Problem NPS nicht der richtige Anlass ist, um über die Legalisierung weicher Drogen zu diskutieren. Es geht in dieser Frage viel mehr darum, Geschäfteschneiderei zu Lasten der Gesundheit junger Menschen zu verhindern. Diese werden von den Verkäufern der NPS buchstäblich in einen ungewollten Feldversuch zur Wirkung der Substanzen gezwungen. Das hat mit einer modernen, aufgeklärten Drogenpolitik rein gar nichts zu tun. Es geht darum, die Händler zu belangen und die Konsumierenden zu schützen.

Auch der Bund Deutscher Kriminalbeamter hat sich in seiner damaligen Stellungnahme hinter das Gesetz als Ganzes und hinter die Entkriminalisierung des einfachen Konsums im Speziellen gestellt. Es sei zu begrüßen, dass „Konsumentendelikte in diesem Gesetz im Rahmen eines verwaltungsrechtlichen Verfahrens abgearbeitet und Konsumentheiten eingezogen werden können, ohne dass ein Strafverfahren eingeleitet werden muss.“

Ein Problem bleibt aber auch nach dem Inkrafttreten des Gesetzes bestehen. Wir regulieren nur – und das geht auch gar nicht anders – was auf deutschem Staatsgebiet erlaubt und verboten ist. Leider ist es aber so, dass in den vergangenen Jahren vor allem der Onlinehandel beim In-Verkehr-Bringen von NPS eine sehr große Rolle gespielt hat. Und nach wie vor ist der Handel mit NPS in vielen Ländern auch innerhalb der EU noch legal. Viele der Händler haben also einen legalen Rückzugsort für ihren Versandhandel und können dennoch im Netz durch ihren Auftritt den Eindruck erwecken, sie seien in Deutschland ansässig. Häufig richten sie sich auch gezielt an deutsche Kundschaft. Belangt werden können die Händler nicht, da sie nicht gegen die nationalen Gesetze ihrer Sitzländer verstoßen.

Die Befürchtung, etwa der Linkspartei, dass sich dann deutsche Konsumierende hingegen strafbar machen, weil sie das In-Verkehr-Bringen durch ihre Bestellung erst provoziert hätten, halte ich für weit hergeholt. Die Händler werden nicht erst durch die Bestellung auf die Idee gebracht, ihr Produkt in dieser Form nach Deutschland zu verkaufen.

Da wir jedoch die Sorge, dass es hier widererwarten dennoch zu Problemen kommen könnte, ernst nehmen, haben wir uns darauf geeinigt, in zwei Jahren das Gesetz vor allem mit Blick auf die Auswirkungen auf die Konsumierenden zu überprüfen.

Im Verfahren haben viele Fachleute eine Ausweitung der verbotenen Stoffgruppen gefordert. So ist zum Beispiel der Kratombaum und die aus ihm gewonnen Inhaltsstoffe nicht in den entsprechenden Listen aufgeführt, diese berauschenden Substanzen können frei auf dem Markt erstanden werden. Auch besteht offensichtlich die Befürchtung, dass bei Chemikern nun der Ehrgeiz geweckt werde, nicht vom Betäubungsmittelgesetz und vom NPS-Gesetz abgedeckte Stoffgruppen auf den Markt zu bringen. Und diese Befürchtung ist sicherlich nicht ganz unbegründet. Doch die Anlagen zum aktuellen Gesetz können relativ einfach erweitert werden. § 7 ermächtigt das Bundesgesundheitsministerium dazu, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die Liste der Stoffgruppen zu ändern. Der große Vorteil besteht jetzt darin, dass reagiert werden kann, sobald eine neue Stoffgruppe als problematisch identifiziert wurde.

Zu guter Letzt noch einmal der Blick auf die uns allen hier so wichtige Verkehrssicherheit: Es ist ein offenes Geheimnis, das interdisziplinäre Denken ist nicht in jedem Gesetzgebungsverfahren immer so verankert, wie wir uns das als Fachpolitikerinnen und Fachpolitiker wünschen würden. Das war auch leider in diesem Falle so. Als das NPS-Gesetz diskutiert wurde, war der Verkehrsausschuss nicht mitberatend. Sinnvoll wäre das allemal gewesen, da es natürlich auch ganz wesentlich um Fragen der Verkehrssicherheit geht. Ich denke, diese Perspektive fehlt dem aktuellen Gesetz. So wurde zum Beispiel die Anlage des Straßenverkehrsgesetzes mit der Liste der berauschenden Mittel und Substanzen im Zuge der Gesetzesänderung nicht angepasst. Das heißt, der Konsum von NPS beziehungsweise der Nachweis darüber in einer Blutprobe reicht noch nicht aus, um eine Ordnungswidrigkeit festzustellen. Anders ist dies zum Beispiel bei Cannabis. Dabei können die Wirkungen von NPS mindestens genauso gravierend sein, wie beim Konsum gelisteter Substanzen.

Es geht mir nun nicht um die Kriminalisierung aller Konsumenten von NPS. Dennoch bin ich davon überzeugt, dass NPS gerade wegen ihrer unberechenbaren Wirkung auf den menschlichen Körper nicht von Autofahrenden konsumiert werden sollten. Selbst wenn keine unmittelbare Wirkung zu spüren ist, unter dem Einfluss dieser Mittel ist eine Fahrtauglichkeit jederzeit zumindest möglich. Deshalb halte ich es für dringend geboten, dass wir als Gesetzgeber über angemessene Maßnahmen diskutieren, auch die persönliche Verantwortung der Konsumierenden herauszustellen. Realistisch ist das in der laufenden Legislaturperiode nicht mehr zu leisten. Ich werde mich aber, sofern ich denn wiedergewählt werden sollte, in der kommenden Legislaturperiode dafür einsetzen, hier etwas zu bewegen. Denkbar wäre zum Beispiel, den Anhang zu berauschenden Mitteln um die Stoffgruppen aus dem NPS-Gesetz zu erweitern. Zwar ist – wenn die Fahrtauglichkeit aufgrund von NPS beeinträchtigt ist – § 316 StGB einschlägig. Jedoch besteht die Gefahr bei NPS – genauso wie bei anderen illegalen Drogen – eben darin, dass die Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit jederzeit und plötzlich auftreten kann, weshalb im Zusammenhang mit dem Führen von Kraftfahrzeugen der reine Konsum schon sanktioniert werden sollte.

In diesem Zusammenhang besteht allerdings ein praktisches Problem fort. Der Nachweis der NPS ist zwar möglich, aber häufig fehlt dazu die entsprechende Ausstattung. Außerdem muss eine Substanz auch erst bekannt sein, damit nach ihr überhaupt gesucht werden kann. Es ist also unbedingt geboten, die entsprechenden Voraussetzungen für flächendeckende Testmöglichkeiten zu schaffen und die Forschung auf diesem Gebiet entsprechend zu unterstützen. Es wird also insgesamt, nicht nur mit Blick auf die Verkehrssicherheit, darauf ankommen, einen integrierten Ansatz gegen NPS zu entwickeln und damit auch auf die Gefährlichkeit dieser Substanzen hinzuweisen.

---

Gesetzgebung muss sich immer der Herausforderung stellen, sowohl auf bestehende Sachverhalte zu reagieren als auch möglichst kommende Entwicklungen zu antizipieren. Der erste Teil ist selbstverständlich leichter, als der Zweite. Denn, das wissen Sie genauso gut wie ich, Prognosen sind immer schwierig, vor allem wenn sie die Zukunft betreffen. Ist also die jetzige Gesetzgebung das letzte Puzzleteil bei der Bekämpfung von NPS? Mit größter Sicherheit nicht. Es wird neue Trends und Entwicklungen geben. Aber wir haben einen wichtigen Schritt im Strafrecht getan, der zwingend im Verkehrsrecht nachvollzogen werden muss.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!

*A n s c h r i f t   d e r   V e r f a s s e r i n*

Kirsten Lühmann  
Mitglied des Deutschen Bundestages  
Verkehrspolitische Sprecherin der SPD  
im Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Email: [kirsten.luehmann@bundestag.de](mailto:kirsten.luehmann@bundestag.de)

## 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:

<sup>1)</sup> Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

<sup>2)</sup> Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.

<sup>3)</sup> 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](mailto:pueschel@uke.de) bzw. [blutalkohol@europa-uni.de](mailto:blutalkohol@europa-uni.de) zur Verfügung.

### Notice to authors

Papers of a predominantly scientific nature are to be sent to:

Prof. Dr. med. KLAUS PUSCHEL, 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](mailto:pueschel@uke.de)

Papers of a predominantly arts/humanities nature are to be sent to:

Prof. Dr. iur. Dr. phil. UWE SCHEFFLER / Dr. iur. DE LA-MADELEINE HALECKER, Europa-Universität Viadrina, Große Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56  
email: [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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 keywords 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](mailto:pueschel@uke.de) or [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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 88-49, 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 88-49, 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







Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 54 No. 5 · September 2017 · Jahrgang 2017

# 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 a. M.)

Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)

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

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

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. Mußhoff (München)

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

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

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)

Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)

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

# Annual volume on CD-ROM



Alle 6 Ausgaben als

## Jahresband 2016 auf CD-ROM

Verknüpfungen: Vom Autorenverzeichnis, Stichwortverzeichnis, Inhaltsverzeichnis zu den Beiträgen  
Integrations: from the list of authors, key word directory, index to the articles

Verfügbar: Januar 2017 / Available: January 2017

Bestellungen bitte an / Please send orders to:

**Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG**

Postfach / PO Box 32 48 D-23581 Lübeck (Germany)

E-Mail: [info@steintor-verlag.de](mailto:info@steintor-verlag.de)

**54,- EURO**

+ Versandkosten / + p&p

## INHALTSVERZEICHNIS

F. Franz, H. Jechle, V. Angerer, V. Auwärter, M. A. Neukamm Nachweis synthetischer Cannabinoide in Haarproben .....	281
D. Müller Verkehrsunfall aus ungeklärter Ursache .....	288
Literatur Rainer Mattern Krumm: Fahrverbot in Bußgeldsachen .....	302
Zur Information Schweiz: Bundesrat empfiehlt Anpassungen beim Verkehrssicherheitspaket Via sicura .....	304
Zwei divergierende Studien zu den Wirkungen der Cannabislegalisierung auf das Unfallrisiko .....	309
Straßenverkehrsunfälle 2016 (Deutschland/Österreich/Schweiz) .....	310
Rechtsprechung 51. Oberlandesgericht Hamm, Beschluss vom 11. Juli 2017 – Berücksichtigung des Verschlechterungsverbots bei Verhängung eines Fahrverbotes – .....	314
52. Oberlandesgericht Naumburg, Beschluss vom 13. Juni 2017 – Absehen vom Fahrverbot bei langer Verfahrensdauer – .....	314
53. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 8. Februar 2017 – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO – .....	315
54. Landgericht Hamburg, Beschluss vom 7. Februar 2017 – Vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 111a StPO – .....	318
55. Amtsgericht Zossen, Urteil vom 1. Dezember 2016 – Feststellung alkoholbedingter Fahrunsicherheit i. S. d. § 316 StGB bei fehlender Blutprobe – .....	318
56. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 6. April 2017 – MPU-Anordnung nach gerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund einmaliger Trunkenheitsfahrt mit BAK unter 1,6 Promille – ...	320
57. Sächsisches Obergericht, Beschluss vom 2. Juli 2017 – Bindungswirkung strafgerichtlicher Fahreignungsbeurteilung gemäß § 3 Abs. 4 S. 1 StVG – .....	324
58. Obergericht Rheinland-Pfalz, Beschluss vom 3. Mai 2017 – Mangelndes Trennungvermögen eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten – .....	326

59. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 15. März 2017 – Mangelndes Trennungvermögen eines gelegentlichen Cannabiskonsumenten – .....	328
60. Verwaltungsgericht Gelsenkirchen, Beschluss vom 4. Juli 2017 – Ausschluss der Fahreignung aufgrund des Konsums sog. harter Drogen – .....	334
61. Verwaltungsgericht Neustadt a. d. Weinstraße, Beschluss vom 20. Juni 2017 – Wegfall der Fahreignung wegen Konsums sog. harter Drogen bei Einnahme rezeptpflichtigen Appetitzüglers – .....	336

## Anhang

### Supplement III – 13. Gemeinsames Symposium Deutsche Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

Inhaltsverzeichnis .....	Sup III - 2
Editorial (DeVol/Graw/Fastenmeier) .....	Sup III - 7
Abstracts .....	Sup III - 9

*Aus der Abteilung für Forensische Toxikologie, Institut für Rechtsmedizin, Universitätsklinikum Freiburg  
Leiter: Prof. Dr. Drs. h.c. Stefan Pollak*

FLORIAN FRANZ, HANNA JECHLE, VERENA ANGERER, VOLKER AUWÄRTER, MERJA A. NEUKAMM

## Nachweis synthetischer Cannabinoide in Haarproben

### Determination of synthetic cannabinoids in hair samples

#### 1. Einleitung

Unter den neuen psychoaktiven Substanzen (NPS) stellen die synthetischen Cannabinoide in Deutschland die bisher bedeutendste Wirkstoffklasse dar [1]. Vor allem durch die sukzessive Unterstellung einzelner Stoffe unter das Betäubungsmittelgesetz (BtMG) befindet sich der Markt für „Legal Highs“, die NPS als Wirkstoffe enthalten, in ständiger Veränderung. Durch chemisch-strukturelle Modifikation einzelner Stoffe kann dabei das BtMG umgangen werden, und neue, zunächst „legale“ Stoffe gelangen auf den Markt. Der zuverlässige Nachweis synthetischer Cannabinoide in verschiedenen biologischen Probenmaterialien erfordert daher eine kontinuierliche Aktualisierung der Analysemethoden und stellt eine große Herausforderung für toxikologische Labore dar.

Die Haaranalyse ist besonders geeignet, um einen (weiter zurückliegenden) Kontakt mit synthetischen Cannabinoiden nachzuweisen oder einen solchen Kontakt im Sinne einer Abstinenzkontrolle auszuschließen. Unter anderem sind Abstinenzkontrollen regelmäßiger Bestandteil der Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung (MPU) im Rahmen der Fahreignungsüberprüfung nach Entziehung der Fahrerlaubnis aufgrund der Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss berauschender Mittel. Synthetische Cannabinoide sind nach den geltenden Beurteilungskriterien bisher zwar keine Pflichtanalyten, spielen aber gerade deshalb eine zunehmende Rolle als Ersatz für Cannabis. Eine Methode zur Analyse von Haaren auf 22 synthetische Cannabinoide wurde bereits 2011 im Freiburger Institut für Rechtsmedizin entwickelt [2]. Die Methode wurde in der vorliegenden Arbeit weiterentwickelt und auf den aktuellen Stand gebracht. Sie umfasst aktuell 97 relevante und ältere synthetische Cannabinoide, davon wurden 56 vollständig validiert.

#### 2. Material und Methodik

##### 2.1. Chemikalien

Referenzsubstanzen waren von analysenreiner Qualität, deuterierte interne Standards wurden von LGC Standards (Wesel) bezogen. Alle Lösemittel waren von LC-MS Qualität.

##### 2.2. Forensische Haarproben

Haarproben zur Untersuchung auf synthetische Cannabinoide wurden per Post an das Institut für Rechtsmedizin Freiburg gesandt oder im Institut entnommen. Die Haarproben stammten überwiegend aus dem süddeutschen Raum. Typische Fragestellungen waren fragliche Abstinenz oder ein Konsumnachweis z. B. im Zusammenhang mit Fragen zur Schuldfähigkeit. Im Zeitraum zwischen Anfang 2011 und Oktober 2015 wurde für 153 Haarproben der Auftrag zur Untersuchung auf synthetische Cannabinoide gestellt.



### 2.3. Aufarbeitung der Haarproben

Die Haarproben wurden mit Wasser, Aceton und Petrolether gewaschen und in 1–2 mm lange Stücke geschnitten. Fünfzig Milligramm Probe wurden mit Methanol und den internen Standards versetzt und 3 Stunden lang im Ultraschallbad extrahiert. Ein Milliliter des Extrakts wurde zur Trockene eingedampft und zur Analyse in 100  $\mu$ L mobiler Phase rekonstituiert. Vor August 2014 eingesandte Proben wurden mit einer vergleichbaren Methode untersucht [2].

### 2.4. Flüssigchromatographie-Tandemmassenspektrometrie (LC-MS/MS)-Methode

Die LC-MS/MS-Methode wurde nach den Richtlinien der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) für 56 Stoffe validiert [9]. Da die Methode kontinuierlich um neue Stoffe erweitert wird, werden zurzeit folgende 97 synthetischen Cannabinoide erfasst (die voll validierten Analyten sind mit \* markiert): A-834,735\*, AB-001 (JWH-018 Adamantyl-Derivat), 3,5-AB-CHMFUPPYCA, 5,3-AB-CHMFUPPYCA, AB-CHMINACA, AB-FUBINACA\*, AB-PINACA\*, AB-PINACA-5F\*, ABICA-5F (AMBICA-5F), ADB-5F, ADB-CHMICA, ADB-CHMINACA (MAB-CHMINACA), ADB-FUBINACA\*, ADB-PINACA\*, ADB-PINACA-5F\*, ADBICA\*, ADBICA-5F\*, AKB48 (APINACA)\*, AKB48-5Cl (AKB48 5-Chlorpentyl-Derivat), AKB48-5F (AKB48 5-Fluorpentyl-Derivat)\*, AM-1220\*, AM-2201\*, AM-2201 Indazol-Carboxamid-Derivat (MN-18-5F)\*, AM-2232\*, AM-2233\*, AM-694\*, AMB, AMB-5F (AMB 5-Fluorpentyl-Derivat), AMB-PICA-5F (MMB-2201), APICA (SDB-001)\*, APP-CHMINACA; APP-FUBINACA, BB-22\*, 3-CAF, Cumyl-BICA, Cumyl-PICA, Cumyl-PICA-5F, Cumyl-PINACA, Cumyl-PINACA-5F, Cumyl-THPINACA, EAM-2201 (JWH-210 5-Fluorpentyl-Derivat)\*, EG-018, FAB-144, FDU-PB-22\*, FUB-144 (FUB-UR-144), FUB-AMB (AMB-FUBINACA), FUB-AKB48, FUB-PB-22\*, JWH-007\*, JWH-015\*, JWH-018\*, JWH-018 Cyclohexylmethyl-Derivat (NE-CHMIMO), JWH-019\*, JWH-022\*, JWH-073\*, JWH-081\*, JWH-122\*, JWH-200\*, JWH-203\*, JWH-210\*, JWH-250\*, JWH-251\*, JWH-307\*, JWH-368\*, JWH-398\*, M-144, MA-CHMINACA, MAM-2201 (JWH-122 5-Fluorpentyl-Derivat)\*, MDMB-CHMICA (MMB-CHMINACA\*), MDMB-CHMINACA, MDMB-FUBINACA, MN-18, MN-25\*, NM-2201, NNEI\*, NNEI-5F (NNEI 5-Fluorpentyl-Derivat)\*, NPB-22, NPB-22-5F (NPB-22 5-Fluorpentyl-Derivat), PB-22\*, PB-22-5F (PB-22 5-Fluorpentyl-Derivat)\*, PCN-5F, PX-1 (APP-PICA-5F), PX-2 (APP-PINACA-5F), RCS-4\*, RCS-4 ortho-Isomer\*, SDB-005, SDB-005-5F (SDB-005 5-Fluorpentyl-Derivat), SDB-006, SDB-006-5F, STS-135\*, THJ-018\*, THJ-2201\*, UR-144\*, UR-144 Isomer\*, WIN 48,098, XLR-11\* und XLR-11 Isomer\*. Da für einige Stoffe verschiedene Bezeichnungen existieren, wurden diese ggf. in Klammern aufgeführt.

Die Analysen wurden mit einer „scheduled Multiple Reaction Monitoring“ (sMRM)-Methode im positiven Ionisationsmodus auf einem QTrap<sup>®</sup> 4000 (Sciex, Darmstadt) durchgeführt. Die vorgeschaltete chromatographische Trennung erfolgte auf einer Prominence HPLC (Shimadzu, Duisburg) mit einer Kinetex<sup>®</sup> C<sub>18</sub>-Säule (100 mm x 2,1 mm x 2,6  $\mu$ m; Phenomenex, Aschaffenburg) und einer Gradientenelution unter Verwendung der Fließmittel A (1,0 % Acetonitril, 0,1 % Ameisensäure und 2 mM Ammoniumformiat in Wasser) und B (0,1 % Ameisensäure und 2 mM Ammoniumformiat in Acetonitril). Die untere Quantifizierungsgrenze lag zwischen 0,5 und 5 pg/mg. Für die meisten Analyten ergab sich ein linearer Arbeitsbereich von 0,5 bis 150 pg/mg.

## 2.5. Untersuchung von Serumproben auf synthetische Cannabinoide

Im Zeitraum zwischen Anfang 2011 und Oktober 2015 wurde für 3.798 Serumproben der Auftrag zur Untersuchung auf synthetische Cannabinoide gestellt. Die Analyse von Serumproben erfolgte auf Basis einer modifizierten publizierten Methode [6]. In Kürze: die Proben wurden alkalisch Flüssig-Flüssig extrahiert und nach Trennung mit einer Prominence HPLC (Shimadzu, Duisburg) auf einem QTrap® 4000 (Sciex, Darmstadt) analysiert.

## 3. Ergebnisse

### 3.1. Anzahl und Konzentrationen synthetischer Cannabinoide in Haaren

29 % aller untersuchten Haarproben enthielten keine synthetischen Cannabinoide. 22 % der Proben enthielten 1 oder 2 verschiedene synthetische Cannabinoide, 36 % enthielten 3 bis 9 verschiedene synthetische Cannabinoide. In 12 % der Proben wurden 10 oder mehr Wirkstoffe aus dieser Gruppe nachgewiesen. Die höchste Anzahl an synthetischen Cannabinoiden in einer Haarprobe war 27. Die höchste nachgewiesene Konzentration betrug ca. 5.700 pg/mg JWH-210 (Wert extrapoliert). Insgesamt wiesen 24 Proben extrapolierte Konzentrationen oberhalb von 1.000 pg/mg auf.

Beispielhaft seien zwei Fälle genannt:

Fall 1: Eine 3,5 cm lange Kopfhhaarprobe, die im Januar 2014 eingesandt wurde, enthielt 45 pg/mg EAM-2201, 13 pg/mg JWH-122, 20 pg/mg JWH-210, 9,5 pg/mg JWH-307, 3,3 pg/mg MAM-2201, ca. 1.100 pg/mg PB-22-5F (Wert extrapoliert), 24 pg/mg XLR-11 und 13 pg/mg XLR-11 Isomer.

Fall 2: Eine 4 cm lange Kopfhhaarprobe, die im Mai 2015 abgenommen wurde, enthielt 7,3 pg/mg AKB48-5F (APINACA-5F), 120 pg/mg PB-22-5F, 2,5 pg/mg AB-001, ca. 84 pg/mg AB-CHMINACA, 4,3 pg/mg AB-FUBINACA, 2,2 pg/mg EAM-2201, 17 pg/mg JWH-122, ca. 59 pg/mg MDMB-CHMICA, 6,1 pg/mg THJ-2201 und 4,2 pg/mg XLR-11.

### 3.2. Prävalenz einzelner Stoffe

Mit Hilfe der bisher erhobenen Daten kann die Prävalenz einzelner Wirkstoffe in konsumierten „Legal High“-Produkten anschaulich verfolgt werden (Abb. 1: 1. Quartal 2012 bis 3. Quartal 2015). Zur Auswertung der Prävalenz einzelner Stoffe wurden den Ergebnissen der Haaruntersuchungen (n = 142, Segmente wurden zusammengefasst) die Ergebnisse der Serumanalysen auf synthetische Cannabinoide (n = 3.798) gegenübergestellt.

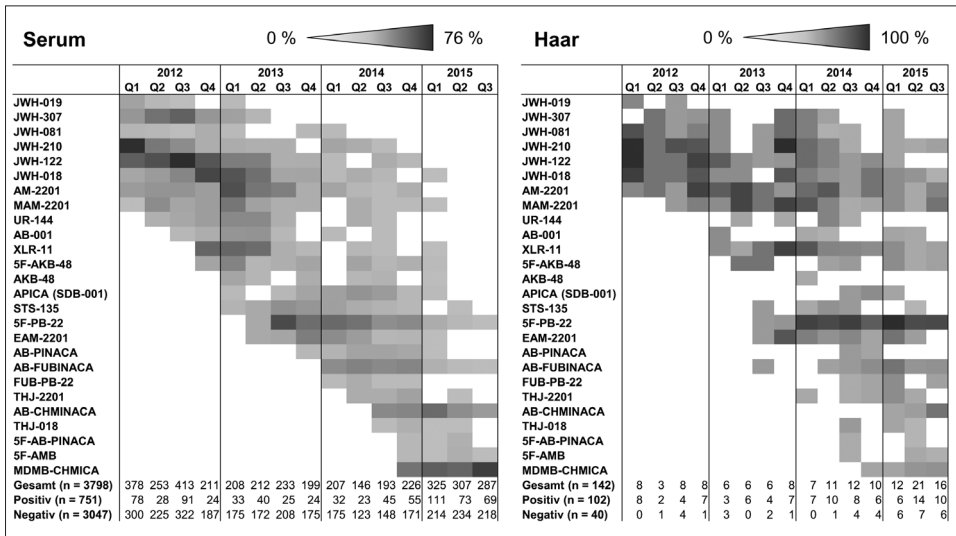


Abb. 1: Prävalenz ausgewählter synthetischer Cannabinoide in der forensischen Fallarbeit (Analysen durchgeführt am Institut für Rechtsmedizin Freiburg). An der Schwarz-Weiß-Skala ist ersichtlich, wie hoch der Anteil einer bestimmten Substanz an der Gesamtzahl aller positiven Proben innerhalb eines Quartals war.

Der Zeitraum des ersten Auftretens der dargestellten synthetischen Cannabinoide und deren relative Häufigkeit bei Serum- (Abb. 1 linke Seite) und Haaranalysen (Abb. 1 rechte Seite) zeigen in den Jahren 2012 bis 2015 einen ähnlichen Verlauf, wobei die Datendichte für Serumanalysen aufgrund der höheren Probenzahl wesentlich größer ist. Infolge des längeren zeitlichen Nachweisfensters bei Haaranalysen sind Stoffe wie z.B. JWH-307 oder JWH-081 auch noch in Haarproben nachweisbar, die zu einem Zeitpunkt abgenommen wurden, an dem diese Stoffe bereits nicht mehr gehandelt wurden und sich entsprechend auch keine positiven Nachweise mehr in Serumproben ergaben. Insgesamt verändern sich die Prävalenzen der einzelnen Stoffe mit der Zeit. Bei den meisten Stoffen kommt es nach dem ersten Auftreten eines Stoffes zu einer Phase höherer Prävalenz innerhalb einiger Monate gefolgt von einem allmählichen Rückgang der Prävalenz.

#### 4. Diskussion und Befundbewertung

Die Untersuchung von über 150 authentischen Haarproben bewies in etwa 70 % der Fälle den Kontakt der Probanden mit einem oder mehreren synthetischen Cannabinoiden.

Die Veränderung von Prävalenzen synthetischer Cannabinoide in Haarproben kann darauf zurückgeführt werden, dass die Stoffe sukzessive in die Anlagen des BtMG aufgenommen werden. Tendenziell wird die Prävalenz rückläufig, sobald angekündigt wird, dass ein Stoff dem BtMG unterstellt werden soll. Dieser Trend ist z. B. bei JWH-081, JWH-122 und JWH-210 zu beobachten, welche am 26.07.2012 in die Anlage 2 des BtMG aufgenommen wurden. Dagegen wurden einige Stoffe wie z. B. JWH-018 noch lange nach dessen Unterstellung unter das BtMG am 20.01.2009 noch in Serum- und Haarproben nachgewiesen. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass JWH-018 zum einen noch als BtM längere Zeit in „Legal High“-Produkten beinhaltet war (eigene Untersuchungen), zum anderen ist anzu-

nehmen, dass auch immer wieder Produkte konsumiert bzw. gehandhabt worden sind, die bereits längere Zeit zuvor eingekauft worden sind. Auffällig ist zudem, dass hochwirksame Stoffe wie z. B. PB-22-5F auch eine hohe Prävalenz aufweisen.

Die meist hohe Anzahl nachgewiesener Stoffe in einer Haarprobe kann verschiedene Ursachen haben. Bei wiederholtem Konsum verschiedener „Legal High“-Produkte kommt es zum Kontakt mit mehreren verschiedenen synthetischen Cannabinoiden, welche in die Haarmatrix eingelagert werden können. Dies gilt auch, wenn „Legal High“-Produkte desselben Namens konsumiert werden, da diese zu verschiedenen Zeitpunkten verschiedene Wirkstoffe enthalten können [7]. Bedingt durch die lange Nachweisbarkeit von Stoffen in Haaren, steigt dadurch die Anzahl der nachweisbaren Stoffe. Andererseits enthalten einzelne Räuchermischungen bereits häufig mehrere Wirkstoffe [7]. Zudem kommt es bei einigen Stoffen durch thermische Einwirkung beim Rauchen zu pyrolytischen Reaktionen, wobei Teilmengen des Stoffs in strukturverwandte Wirkstoffe umgewandelt werden können. Beispielsweise kann nach Rauchen eines Joints mit dem synthetischen Cannabinoid UR-144 bzw. XLR-11 oft ebenfalls der Wirkstoff UR-144-Isomer bzw. XLR-11-Isomer nachgewiesen werden (Isomerisierung, siehe Fall 1) [5]. Nach dem Rauchen von AM-2201 können oftmals zusätzlich die Wirkstoffe JWH-018 und JWH-022 nachgewiesen werden (Defluorierung) [3]. Es ist anzunehmen, dass die beschriebene Defluorierungsreaktion beim Verrachen analog bei allen synthetischen Cannabinoiden, die eine 5-Fluor-pentyl-Seitenkette aufweisen (EAM-2201, MAM-2201, PB-22-5F, etc.), auftreten kann. Isomere eines Stoffs können zudem auch bereits als Synthesenebenprodukte in Räuchermischungen enthalten sein. Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Bewertung der analytischen Befunde ist die permanente Einlagerung von Wirkstoffen nach externer Kontamination der Haare. Durch den Umgang mit den Produkten (z. B. das Herstellen eines Joints) sowie den Kontakt mit Seitenstromrauch (besonders bei Passivexposition in geschlossenen Räumen) können Haare zunächst extern kontaminiert werden. Die Stoffantragungen lagern sich in der Folge über Diffusionsprozesse permanent in das Haar ein [4]. Die Analyse kann daher positiv verlaufen, ohne dass eine aktive Aufnahme der Wirkstoffe stattgefunden hat. Ähnliches gilt für den Cannabishauptwirkstoff THC [8]. Der sichere Ausschluss einer Passivexposition ist insofern durch eine Haaranalyse auf synthetische Cannabinoide nicht möglich. Auch die Eingrenzung eines Konsumzeitraumes über die Analyse von Haarsegmenten muss mit großer Vorsicht vorgenommen werden, da alternative Einlagerung von Stoffen über externe Kontamination bzw. über Sebum und Schweiß eine Einlagerung über die Blutbahn in das Haar überlagern können. Trotz dieser Einschränkungen bleibt die Haaranalyse ein hilfreiches Werkzeug für den Nachweis oder den Ausschluss eines Kontaktes mit synthetischen Cannabinoiden und kann bei negativem Befund als Beleg einer längerfristigen Abstinenz herangezogen werden.

#### Zusammenfassung

Synthetische Cannabinoide sind in Deutschland die bedeutendste Wirkstoffklasse unter den neuen psychoaktiven Substanzen (NPS). Auch in Bezug auf Fahreignungsfragen gewinnt diese Drogenklasse zunehmend an Bedeutung. Dadurch ergibt sich ein Bedarf für zuverlässige Analysemethoden zum Nachweis einer Abstinenz bzw. eines Konsums. Haaranalysen können hierbei ein hilfreiches Werkzeug sein, wobei ein von der Haarlänge abhängiger, meist mehrmonatiger retrospektiver Zeitraum abgedeckt werden kann. In der vorliegenden Arbeit wird eine Analysemethode mittels Flüssigchromatographie-Tandemmassenspektrometrie (LC-MS/MS) zur Untersuchung von Haarproben auf synthetische Cannabinoide vorgestellt. Die Methode wurde nach den Richtlinien der Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) validiert und umfasst aktuell 97 Stoffe.

Die Prävalenz der erfassten synthetischen Cannabinoide in über 150 authentischen Haarproben wurde den entsprechenden Daten von ca. 3.800 untersuchten Serumproben gegenübergestellt. Tendenziell wird die Prävalenz in beiden Matrices rückläufig, sobald angekündigt wird, dass ein Stoff dem BtMG unterstellt werden soll. In über 80 % der positiven Haarproben wurden mehrere – in einen Fall 27 verschiedene – synthetische Cannabinoide nachgewiesen. Ursache hierfür kann der Umgang mit Räuchermischungen, die mehrere synthetische Cannabinoide enthalten, sein, zum Teil kommt aber auch eine artefaktische Bildung durch Pyrolyse beim Rauchen in Betracht. Durch den Umgang mit Produkten und Passivexposition können synthetische Cannabinoide auch ohne (aktiven) Konsum auf das Haar gelangen und in der Folge permanent in das Haar eingelagert werden. Dies muss bei der Bewertung analytischer Befunde zwingend beachtet werden. Bei negativem Befund kann die Haaranalyse dennoch als Abstinenzbeleg gewertet werden.

#### Schlüsselwörter

Spice – NPS – LC-MS/MS – Haaranalyse – Synthetische Cannabinoide

#### Summary

Synthetic cannabinoids are the most important class of drugs amongst the new psychoactive substances (NPS) in Germany. Synthetic cannabinoids are also increasingly involved in the context of driving ability issues. Thus, reliable analytical methods for the determination of these substances are needed. Hair analysis can be a helpful tool for the detection of an exposure of a person to synthetic cannabinoids. The retrospective window of detection can cover up to several months depending on the hair length. In the present work, an analysis method for synthetic cannabinoids in hair samples using liquid chromatography-tandem mass spectrometry (LC-MS/MS) is presented. The method was validated according to the guidelines of the German Society of Toxicological and Forensic Chemistry (GTFCh). It presently includes 97 substances. The prevalence of synthetic cannabinoids in over 150 authentic hair samples was compared with the respective data of about 3,800 analysed serum samples. Usually, the prevalence declined upon the announcement of scheduling the compound in the narcotics law. Over 80 % of the positive hair samples showed several synthetic cannabinoids, in one case 27. This could be due to exposure to herbal mixtures containing several synthetic cannabinoids, or pyrolytic formation as artefacts during smoking. By handling of products or passive exposure to smoke hair can be contaminated and subsequently substances are incorporated permanently into the hair. This has to be taken into account when interpreting analytical results of hair analyses. Nevertheless, negative findings can be used as proof of abstinence.

#### Keywords

Spice – NPS – LC-MS/MS – hair analysis – synthetic cannabinoids

#### Literatur

- [1] European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (2015) European Drug Report, [www.emcdda.europa.eu](http://www.emcdda.europa.eu)
- [2] Hutter M, Kneisel S, Auwärter V, Neukamm MA (2012) Determination of 22 synthetic cannabinoids in human hair by liquid chromatography-tandem mass spectrometry. *J Chromatogr B Analyt Technol Biomed Life Sci* 903: 95–101
- [3] Hutter M, Moosmann B, Kneisel S, Auwärter V (2013) Characteristics of the designer drug and synthetic cannabinoid receptor agonist AM-2201 regarding its chemistry and metabolism. *J Mass Spectrom* 48: 885–94
- [4] Hutter M, Moosmann B, Auwärter V, Neukamm MA (2015) Hair analysis for JWH-018, JWH-122, and JWH-210 after passive in vivo exposure to synthetic cannabinoid smoke. *Forens Toxicol* 33: 69–76
- [5] Kavanagh P, Grigoryev A, Savchuk S, Mikhura I, Formanovsky A (2012) UR-144 in products sold via the Internet: Identification of related compounds and characterization of pyrolysis products. *Drug Test Anal* 5: 683–92
- [6] Kneisel S, Auwärter V. Analysis of 30 synthetic cannabinoids in serum by liquid chromatography-electrospray ionization tandem mass spectrometry after liquid-liquid extraction. *J Mass Spectrom*. 2012; 47: 825–35
- [7] Moosmann B, Angerer V, Auwärter V (2015) Inhomogeneities in herbal mixtures: a serious risk for consumers. *Forensic Toxicol* 33: 54–60

- [8] Moosmann B, Roth N, Auwärter V (2016) Hair analysis for Delta-tetrahydrocannabinolic acid A (THCA-A) and Delta-tetrahydrocannabinol (THC) after handling cannabis plant material. *Drug Test Anal* 8: 128–132
- [9] Peters FT, Hartung M, Herbold M, Schmitt G, Daldrup T, Musshoff F (2009) Anhang B zu den Richtlinien der GTFCh zur Qualitätssicherung bei forensisch-toxikologischen Untersuchungen; Anforderungen an die Validierung von Analysemethoden. *Toxichem Krimtech* 76: 185–99

### Danksagung

Die Autoren danken dem Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e. V. (B.A.D.S.) und der Europäischen Kommission (JUST/2009/DPIP/AG/0948 und JUST/2013/ISEC/DRUGS/AG/6421) für die finanzielle Unterstützung des Projekts.

### Anschrift für die Verfasser

Dr. rer. nat. Merja A. Neukamm  
Universitätsklinikum Freiburg  
Institut für Rechtsmedizin  
Forensische Toxikologie  
Albertstr. 9  
79104 Freiburg i. Br.  
Email: Merja.Neukamm@uniklinik-freiburg.de

## Alles Wichtige zur Verkehrsmedizin – Fahreignung, Fahrsicherheit, Unfallrekonstruktion



- Das Lehrbuch der Verkehrsmedizin: umfassend, praxisnah und verständlich
- Alles über Fahreignung und Fahrsicherheit unter Berücksichtigung der Situation in Österreich und in der Schweiz
- Einschränkung der Fahreignung und Fahrsicherheit durch den Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten
- Plausible Rekonstruktion des Unfallgeschehens mit Differenzierung nach Fahrzeug- und Unfallart
- Ein Muss für die verkehrspsychologische Begutachtung

Alle mit der Begutachtung der Fahreignung und Fahrsicherheit befassten Berufsgruppen finden in der Monographie die relevanten Informationen zum Einfluss von Krankheiten und anderen Determinanten auf das Fahrvermögen.

**> Sichern Sie sich jetzt das aktuellste Fachwissen!**

2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012,  
835 Seiten, 157 teils farbige Abbildungen, 128 Tabellen,  
ISBN 978-3-7691-1285-6, gebunden € 149,-

Irrtümer und Preisänderungen vorbehalten. Preise zzgl. Versandkosten  
€ 4,50. Deutscher Arzteverlag GmbH – Sitz Köln – HRB 106 Amtsgericht Köln.  
Geschäftsführung: Norbert A. Froitzheim, Jürgen Führer

## Direkt bestellen: [www.aerzteverlag.de/buecher](http://www.aerzteverlag.de/buecher)

> Versandkostenfreie Lieferung innerhalb Deutschlands bei Online-Bestellung  
E-Mail: [bestellung@aerzteverlag.de](mailto:bestellung@aerzteverlag.de) | Telefon: 02234 7011-314



Ausfüllen und an Ihre Buchhandlung oder den Deutschen Arzteverlag 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 Arzteverlag GmbH darf mich per E-Mail zu Werbezwecken über verschiedene Angebote informieren) Datum, Unterschrift

---

*Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten, Bautzen*

DIETER MÜLLER

## Verkehrsunfall aus ungeklärter Ursache

### Ein Beitrag zur Aus- und Fortbildung von Polizeibeamten im deutschen Fahreignungsrecht<sup>1)</sup>

#### Unknown road crashes

#### A contribution for training of police officers in German legislation of fitness to drive

### I. Einleitung

Das Fahreignungsrecht ist als ein Rechtsgebiet des Verkehrsverwaltungsrechts normiert im StVG und in der FeV. Wirft man einen Blick auf die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik, fällt sofort ins Auge, dass laut amtlicher Verkehrsunfallstatistik im Jahr 2015 ca. 91 % der Verkehrsunfälle mit Personenschäden durch das Fehlverhalten von Fahrzeugführern verursacht wurden.<sup>2)</sup> Vor diesem Hintergrund müssen Konzepte für die Aus- und Fortbildung von Polizeibeamten, deren gesetzlich normierte Hauptaufgabe es ist, im Straßenverkehr zum Zweck der Gefahrenabwehr tätig zu sein, an diesem Hauptfaktor anknüpfen. Effektiver als im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme und Unfallsachbearbeitung wäre es, wenn Polizeibeamte bereits im Rahmen der vorbeugenden Verkehrsüberwachung auf Mängel in der Fahrsicherheit und Fahreignung von Fahrzeugführern aufmerksam werden und adäquate Schritte zur Problemlösung einleiten könnten, was einerseits eine Kapazitätsfrage hinsichtlich der personellen Ausstattung der Polizei, andererseits aber auch eine Fragestellung der Qualitätssicherung in Form einer effizienten Aus- und Fortbildung aufwirft.

Ein besonders prägnanter Fall aus diesem Problemkreis geriet im Jahr 2011 in den Fokus von Öffentlichkeit und Fachwelt, als ein seit vielen Jahren an Epilepsie erkrankter Autofahrer während einer Fahrt durch Hamburg-Eppendorf einen Anfall erlitt und in dem dadurch verursachten Verkehrsunfall vier, teils prominente Menschen tötete. Im Jahr 2012 wurde er für seine Tat vom Landgericht Hamburg zu einer Freiheitsstrafe von 3 ½ Jahren verurteilt.<sup>3)</sup> Diese vier Todesfälle hätten mit großer Wahrscheinlichkeit verhindert werden können, wenn Polizei, Justiz und Fahrerlaubnisbehörde im Vorfeld effizienter zusammengearbeitet und konsequenter gehandelt hätten. Denn der bereits seit langer Zeit an Epilep-

---

<sup>1)</sup> Dieser Aufsatz geht auf eine Anregung des Rechtsmediziners Prof. Dr. med. Klaus Püschel an den Verfasser im Rahmen der fachlichen Diskussion des Arbeitskreises III des 55. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2017 „Senioren im Straßenverkehr“ zurück.

<sup>2)</sup> Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8 Reihe 7, Verkehr – Verkehrsunfälle 2015, Wiesbaden 2016, S. 49.

<sup>3)</sup> <http://justiz.hamburg.de/pressemitteilungen/3440316/pressemeldung-2012-06-05-olg-02/>; LG Hamburg, Urt. v. 05.06.2012 – 628 KLS 18/11, juris.



sie leidende Verurteilte hatte zuvor bereits drei andere schwere Verkehrsunfälle verursacht, die allesamt von der Polizei aufgenommen und von der Strafjustiz bearbeitet wurden.

In der auf eine vorbildliche Weise sehr ausführlich begründeten und auch allgemein zugänglich veröffentlichten Urteilsbegründung werden diverse Versäumnisse aller drei genannten Institutionen deutlich, die zu bedenklichen Fehleinschätzungen hinsichtlich der Fahreignung des Verurteilten führten, die den abschließenden Verkehrsunfall mit tödlichen Folgen erst ermöglichten. Es hat jedoch den Anschein, dass weder Strafjustiz, noch Polizei oder Fahrerlaubnisbehörden bislang die notwendigen Konsequenzen aus den deutlich erkennbaren Mängeln in der Zusammenarbeit der beteiligten Institutionen und Staatsgewalten gezogen haben. Nach einer Durchsicht der Fortbildungskataloge der Deutschen Richterakademie der Jahre 2016 und 2017 wurde und wird für Richter und Staatsanwälte aus dem Bereich der Strafjustiz weder in Trier, noch in Wustrau eine interdisziplinäre Fortbildungsveranstaltung für den Bereich der Eignungsbeurteilung angeboten.<sup>4)</sup> Lediglich ein für den Juni 2017 terminiertes Seminar für die Strafjustiz, das den Titel „Drogen und Alkohol im Straßenverkehr“ trägt, behandelt wenigstens en passant auch Fragen des Verkehrsverwaltungsrechts, blendet dabei jedoch den Bereich der geistigen und körperlichen Mängel komplett aus.<sup>5)</sup>

Wie Richter und Staatsanwälte auf dieser Grundlage ihrer verbindlichen Meldepflicht gem. Ziff. 45 MiStra<sup>6)</sup> i. V. m. § 13 Abs. 1 Nr. 5, Abs. 2, § 17 Nr. 1, 3 EGGVG qualifiziert nachkommen wollen, bleibt danach rätselhaft.

Ziff. 45 MiStra – Fahrerlaubnissachen

(2) Sonstige Tatsachen, die in einem Strafverfahren – gleichgültig, gegen wen es sich richtet – bekannt werden, sind der nach § 73 Abs. 1 bis 3 FeV zuständigen Verwaltungsbehörde mitzuteilen, wenn ihre Kenntnis für die Beurteilung erforderlich ist, ob die Inhaberin oder der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen von Fahrzeugen ungeeignet ist. Dabei ist zu berücksichtigen, wie gesichert die zu übermittelnden Erkenntnisse sind. Die Mitteilung ordnen Richterinnen oder Richter, Staatsanwältinnen oder Staatsanwälte an.

Nach einer Durchsicht der Pflichtfächer Strafrecht/Verwaltungsrecht in den Studien- und Prüfungsordnungen rechtswissenschaftlicher Fakultäten<sup>7)</sup> und den praktischen und fachtheoretischen Ausbildungskatalogen für die Stationen im Strafrecht und Verwaltungsrecht im juristischen Vorbereitungsdienst (Rechtsreferendariat)<sup>8)</sup> werden diese Themen weder im Studium der Rechtswissenschaften noch im Referendariat in der erforderlichen interdisziplinären Form behandelt.

<sup>4)</sup> <http://www.deutsche-richterakademie.de/icc/drade/nav/4fc/broker.jsp?>

<sup>5)</sup> <http://www.deutsche-richterakademie.de/icc/drade/nav/4fc/broker.jsp?uMen=a6514b8a-cef3-751c-383c-d036350fd4c2&uCon=104404ad-b008-8751-1645-8f66350fd4c2&press=true&pagesize=1&page=1&mode=detail>.

<sup>6)</sup> Bekanntmachung der Neufassung der Anordnung über die Mitteilungen in Strafsachen (MiStra) vom 12. 11. 2015, bekannt gemacht vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz und den Landesjustizverwaltungen, im Internet veröffentlicht unter [http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund\\_12112015\\_RB414313R21742015.htm](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_12112015_RB414313R21742015.htm).

<sup>7)</sup> Gesichtet wurden die Ordnungen der juristischen Fakultäten der folgenden Universitäten: Goethe Universität Frankfurt am Main, Ludwig-Maximilians-Universität München, Universität zu Köln und Humboldt-Universität zu Berlin (Stichtag der Überprüfung im Internet: 08.03.2017).

<sup>8)</sup> Geprüft wurden die Ausbildungskataloge der Landesjustizprüfungsämter NRW, Hessen (Stichtag der Überprüfung im Internet: 08.03.2017).

Eine Nachfrage bei sächsischen Fahrerlaubnisbehörden ergab, dass dort nur sehr wenige einschlägigen Eingänge von Mitteilungen über Fahreignungsmängel aus der Strafjustiz zu verzeichnen sind. Wie denn auch, wenn Staatsanwälte und Strafrichter das Fahreignungsrecht nie erlernt haben?

Die vorgenannte grundsätzliche Problematik wäre zu verschmerzen, wenn wenigstens die Polizei, die durch ihren Ermittlungsauftrag gem. §§ 161, 163 StPO mit genau denselben Fällen wie die Strafjustiz befasst ist, die Fehler der Strafjustiz kompensieren würde.

## II. Fahrsicherheits- und Fahreignungsmängel im amtlichen Katalog der Unfallursachen

Die Unfallursachen müssen von allen Polizeibeamten bundesweit nach einem seit dem Jahr 1975 geltenden System eines Unfallursachenverzeichnisses<sup>9)</sup> festgelegt werden, dessen Schlüsselzahlen inhaltlich in weiten Teilen an die einschlägigen Verhaltensnormen der StVO, des StVG und des StGB anknüpfen. Die gesetzliche Grundlage für die statistische Erfassung von Verkehrsunfällen findet sich im Gesetz über die Statistik der Verkehrsunfälle<sup>10)</sup>, dessen Hauptaufgabe es ist, die Unfallursachen von Verkehrsunfällen mit schwerwiegenden Unfallfolgen zu erfassen, um als Datengrundlage für die zukünftige Unfallprävention zu dienen.

Als aktuell festzustellende schwerwiegende Unfallfolgen, die es zukünftig zu verhindern gilt, werden in § 2 Abs. 1 Nr. 1 StVUnfStatG genannt:

- Verkehrsunfall mit wenigstens einer getöteten Person,
- Verkehrsunfall mit wenigstens einer verletzten Person,
- schwerwiegender Unfall mit Sachschaden.<sup>11)</sup>

Es ist jedoch nicht die Aufgabe der Verkehrsunfallstatistik, die genaue Unfallursache zu erfassen, wenn § 2 Abs. 1 Nr. 1 StVUnfStatG für die Anwendung vorgibt, lediglich „allgemeine Unfallursachen“ anzuführen. Dieser oberflächlich anmutende Ansatz ist polizeipraktisch verständlich, weil Polizeibeamte den Großteil aller Verkehrsunfälle allein, d. h. ohne Unterstützung von Unfallanalytikern aufnehmen und zumeist auf der Grundlage der vor Ort vorgefundenen Unfallspuren und ersten Aussagen der Unfallbeteiligten und Unfallzeugen die „richtige“ Unfallursache bestimmen müssen. Allenfalls verbleibt ihnen die Zeit bis zum schriftlichen Fixieren der Unfallanzeige in der Dienststelle als weitere Bedenkzeit darüber, ob sie die korrekte Unfallursache getroffen haben.

Von Wissenschaftlern aus den Disziplinen der Rechtsmedizin und Verkehrspsychologie wird in letzter Zeit – vor allem befeuert durch die rechtspolitische Diskussion zweier einschlägiger Arbeitskreise des Verkehrsgerichtstages – verstärkt betont, dass zahlreiche Verkehrsunfälle auf krankheitsbedingten Ursachen des Fahrzeugführers beruhen, die aber im Rahmen der polizeilichen Unfallaufnahme zumeist unerkannt bleiben. Derartige Verkehrsunfälle rangieren in der polizeilichen Arbeitspraxis oft unter dem Terminus „aus un-

<sup>9)</sup> Statistisches Bundesamt (Hrsg.), a. a. O., S. 13 ff.

<sup>10)</sup> StVUnfStatG vom 15. Juni 1990 (BGBl. I S. 1078), zuletzt geändert durch Artikel 497 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474).

<sup>11)</sup> Der „schwerwiegende Unfall mit Sachschaden“ wird definiert nach der Unfallkategorie 4, wonach als Unfallursache entweder ein Straftatbestand oder eine Ordnungswidrigkeit im Bußgeldbereich festgestellt wurde oder aber mindestens ein beteiligtes Kraftfahrzeug nicht mehr fahrbereit ist.

geklärter Ursache“ und erhalten in der amtlichen Statistik die Schlüsselzahl 49 „andere Fehler beim Fahrzeugführer“. Diese Unfallursache wird immer dann von Polizeibeamten gewählt, wenn keine passendere Unfallursache zu finden ist. Eine weitere Auffangursache ist regelmäßig die Schlüsselzahl 13 „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“.

Nur die ersten vier des insgesamt 89 Schlüsselzahlen umfassenden Unfallursachenverzeichnisses sind der Gruppe „Verkehrstüchtigkeit“ vorbehalten und knüpfen an den entsprechenden Tatbeständen aus den einschlägigen Gesetzen an.

Unfallursachenverzeichnis<sup>12)</sup>:

Schlüsselzahl	Verkehrstüchtigkeit	Relevante Bezugsnormen
01	Alkoholeinfluss	<ul style="list-style-type: none"> <li>• § 2 Abs. 1 FeV</li> <li>• § 24a Abs. 1 StVG</li> <li>• § 24c StVG</li> <li>• § 28 Nr. 13 GGVSEB</li> <li>• § 8 Abs. 3 Nr. 1 BO Kraft</li> <li>• § 13 Abs. 3 BO Strab</li> <li>• § 316 StGB</li> <li>• § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB</li> <li>• § 323a StGB</li> </ul>
02	Einfluss anderer berauschender Mittel (z. B. Drogen, Rauschgift)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• § 2 Abs. 1 FeV</li> <li>• § 24a Abs. 2 StVG</li> <li>• § 8 Abs. 3 Nr. 1 BO Kraft</li> <li>• § 13 Abs. 3 BO Strab</li> <li>• § 316 StGB</li> <li>• § 315c Abs. 1 Nr. 1a StGB</li> <li>• § 323a StGB</li> </ul>
03	Übermüdung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• § 2 Abs. 1 FeV</li> <li>• § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB</li> </ul>
04	Sonstige körperliche oder geistige Mängel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• § 2 Abs. 1 FeV</li> <li>• § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB</li> </ul>

Polizeibeamte können nur dann die Schlüsselzahlen 01 bis 04 wählen, wenn sie im Erkennen dieser Unfallursachen entsprechend geschult und anwendungssicher sind. Sind sie unsicher, werden sie in den meisten Fällen die Schlüsselzahlen 13 oder 49 wählen. Diese Unsicherheit setzt sich fort in der statistischen Gesamtbilanz der jeweils zu betrachtenden Behörde (lokal, regional, landesweit und bundesweit) und hat direkte Auswirkungen auf die Unfallbilanzen von Bund und Ländern.

<sup>12)</sup>Nur die beiden Spalten „Schlüsselzahl“ und „Verkehrstüchtigkeit“ sind Bestandteile des amtlichen Unfallursachenverzeichnisses, während die in der Spalte der Bezugsnormen aufgeführten Delikte fallbezogen als zu ermittelnde Tatbestände herangezogen werden.

### III. Fahrsicherheits- und Fahreignungsmängel im Rahmen der polizeilichen Verkehrsüberwachung

Verdachtsunabhängige Verkehrskontrollen werden entweder durch ein Anhaltezeichen eines Polizeibeamten gem. § 36 Abs. 1, 5 StVO oder durch technische Anhaltezeichen gem. §§ 36 Abs. 5 Satz 2 und 3, 38 Abs. 2 StVO aus dem fließenden Verkehr heraus oder an einer stationären Kontrollstelle eingeleitet.<sup>13)</sup> Bei Tatverdacht von Verkehrsstraftaten wie einer Trunkenheitsfahrt gem. § 316 StGB erfolgt ein Anhalten gem. § 163b Abs. 1 StPO, bei Ordnungswidrigkeiten wie einem beweissicher festgestellten Geschwindigkeitsverstoß ist die Rechtsgrundlage für eine Anhaltekontrolle in den §§ 46 Abs. 1 OWiG i. V. m. 163 Abs. 1 StPO zu finden.

Polizeibeamte haben im Rahmen der Verkehrsüberwachung vielfältige Möglichkeiten, auf Fahreignungsmängel aufmerksam zu werden. Im fließenden Verkehr können sie während einer Streifenfahrt auf das auffällige Fahrverhalten anderer Fahrzeugführer aufmerksam werden und diese an geeigneter Örtlichkeit anhalten, um nach § 36 Abs. 5 StVO ihre Verkehrstüchtigkeit, genauer die Fahrtüchtigkeit und Fahreignung zu überprüfen. Diese Rechtsgrundlage gilt auch für das Vorgehen im Rahmen des polizeilichen Handelns an Kontrollstellen.

Aber auch bei zahlreichen anderen dienstlichen Situationen des Polizeialltags können Polizeibeamte auf mögliche Fahreignungsmängel aufmerksam werden. So werden Polizeibeamte zu hilflosen Personen gerufen, die natürlich auch krankheitsbedingt hilflos geworden sein können wie etwa nach einem Zuckerschok oder aufgrund eines Herzinfarkts etc., aber auch infolge Volltrunkenheit oder im berauschten Zustand nach dem Genuss eines anderen berauschenden Mittels im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG)<sup>14)</sup> oder des Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpsG)<sup>15)</sup>.

In sämtlichen vorgenannten Situationen des Polizeialltags müssen Polizeibeamte dazu in der Lage sein, von dem konkreten Fall zu abstrahieren und die Parallele zum Fahreignungsrecht zu ziehen. Nur vor diesem Hintergrund können Sie ihre gesetzliche Pflicht gem. § 2 Abs. 12 StVG erfüllen, der Fahrerlaubnisbehörde Tatsachen hinsichtlich einer fraglichen Fahreignung oder -befähigung mitzuteilen. Dazu sind grundlegende Kenntnisse der Anlage 4 zur FeV ebenso erforderlich wie Grundlagenkenntnisse der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung.<sup>16)</sup> Interdisziplinäre Kenntnisse können aber nur durch eine interdisziplinär vermittelte Aus- und Fortbildung erworben werden.

<sup>13)</sup> Vgl. dazu näher Rebler, Adolf/Müller, Dieter, Polizeiliche Kontrollen im Straßenverkehr, in: Straßenverkehrsrecht (SVR) 2017, Heft 1, S. 1 ff.

<sup>14)</sup> Betäubungsmittelgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. März 1994 (BGBl. I S. 358), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 7 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666).

<sup>15)</sup> Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz vom 21. November 2016 (BGBl. I S. 2615).

<sup>16)</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Heft M 115 aus der Reihe „Mensch und Sicherheit“, Bergisch Gladbach, Stand: 29.12.2016; im kostenlosen Download unter [https://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Fachthemen/BLL/Begutachtungsleitlinien-2016.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=9](https://www.bast.de/DE/Verkehrssicherheit/Fachthemen/BLL/Begutachtungsleitlinien-2016.pdf?__blob=publicationFile&v=9).

## IV. Lehrinhalte zum Fahreignungsrecht in der polizeilichen Ausbildung<sup>17)</sup>

Polizeibeamte werden in den Ausbildungseinrichtungen und Hochschulen der jeweiligen Landespolizei der 16 Bundesländer und in der Bundespolizei aus- und fortgebildet. Während die Beamten der Bundespolizei aufgrund abweichender Zuständigkeitsregelungen lediglich eine sehr rudimentäre Ausbildung im Bereich der Verkehrsüberwachung erhalten, müssen Polizeibeamte der Landespolizei tiefgründig in allen Bereichen des Verkehrsgeschehens ausgebildet werden. In den Polizeien der Bundesländer werden dabei die Aufgaben der Verkehrsüberwachung in unterschiedlicher Gewichtung und Arbeitseffizienz von den Beamten der Schutzpolizei, der Verkehrspolizei und der Bereitschaftspolizei wahrgenommen.

Die fachlich am besten aus- und fortgebildeten Spezialisten auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung finden sich in der Verkehrspolizei sowie in den Autobahnpolizeirevieren, also in den Dienststellen, die nahezu ausschließlich mit Verkehrsaufgaben betraut sind. Generell erhält jeder Polizeibeamte im Rahmen seiner Ausbildung bzw. seines Studiums für die beiden Laufbahngruppen des mittleren und des gehobenen Dienstes einen Grundstock an Ausbildung im Verkehrsbereich. Die Feinheiten werden jedoch erst in der Praxis von erfahrenen Kollegen erlernt. Bis sich eine akzeptable Fachroutine einstellt, können nach der Ausbildung für den Polizeidienst noch einige weitere Jahre vergehen.<sup>18)</sup>

Lehrinhalte im Bereich des Fahreignungsrechts werden Polizeibeamten in den Bundesländern im Rahmen ihres Studiums oder ihrer Ausbildung allenfalls rudimentär, zumeist aber gar nicht unterrichtet. Allerdings hat die Hamburger Polizei ein Fortbildungsprogramm für Polizeibeamte im Bereich des Erkennens von Fahreignungsmängeln aufgelegt, das jedoch nur einen ausgesuchten Personenkreis erreicht. Weitere kleinere Fortbildungsversuche sind aus Niedersachsen und Hessen bekannt.

### 1. Studium und Ausbildung

Nach den curricularen Vorgaben des aktuellen Modulhandbuches besteht das Studium im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit (Verkehrsrecht + Verkehrslehre) an der Hochschule der Sächsischen Polizei aus einem Workload von insgesamt 270 Lehrveranstaltungsstunden (LVS),<sup>19)</sup> wobei die Lehrinhalte in 190 LVS im Hörsaal von Dozenten vermittelt werden und 80 LVS dem vertiefenden Selbststudium vorbehalten sind. Der Problemkreis der Fahrunsicherheit und Fahreignung in Verbindung mit körperlichen oder geistigen Mängeln kann daher in den vier Semestern des fachtheoretischen Studiums zwangsläufig nur in einem marginalen Umfang von 6 LVS im Zusammenhang mit der Straftat der Gefährdung des Straßenverkehrs gem. § 315c Abs. 1 Nr. 1b StGB und der Pflicht zur Überprüfung

<sup>17)</sup> Sämtliche nachfolgenden Angaben beziehen sich auf das Bachelor-Studium für den gehobenen Polizeivollzugsdienst (Laufbahngruppe 2.1, Polizeikommissar bis Erster Polizeihauptkommissar) und die Ausbildung für den mittleren Polizeivollzugsdienst (Laufbahngruppe 1.2, Polizeimeister bis Polizeihauptmeister). Die Rechtsgrundlagen werden im Folgenden nicht näher genannt, weil sie für das Thema inhaltlich nicht relevant sind.

<sup>18)</sup> Zur Qualität der Aus- und Fortbildung von Polizeibeamten im Verkehrsbereich näher Müller, Dieter, Fortschritt statt Rückzug? Die Rolle der Polizei bei der Verkehrsüberwachung, in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2017, S. 21.

<sup>19)</sup> Der Gesamtworkload des Studiums beträgt 3.600 LVS, sodass Polizeibeamte des gehobenen Polizeivollzugsdienstes im Freistaat Sachsen lediglich zu 7,5 % im Verkehrsbereich ausgebildet werden.

der Verkehrstüchtigkeit gem. § 2 Abs. 1 FeV kursorisch, d. h. ohne Einbeziehung externer Fachexperten aus den Bereichen Medizin und Psychologie, unterrichtet werden. In der Ausbildung für den mittleren Polizeivollzugsdienst sind lediglich 4 LVS für dieses Themengebiet vorbehalten.

Schon vor der Implementierung neuer Lehrinhalte musste auch das entsprechende Lehrmaterial erarbeitet werden, weil dieses nicht vorhanden war. Dieses Vorhaben gelang durch eine Zusammenarbeit mit dem auf die polizeiliche Aus- und Fortbildung spezialisierten Richard Boorberg Verlag in Stuttgart, sodass zu Beginn des Jahres 2014 das Lehrbuch „Fahreignung – Praxisleitfaden für Polizeibeamte“ in einer sehr kostengünstigen Studienversion herausgegeben werden konnte.<sup>20)</sup> Aufbauend auf dessen Inhalten wurde für das Wahlpflichtfachstudium eine auch wissenschaftlichen Ansprüchen genügende Publikation gemeinsam mit dem Juristen Dr. Adolf Rebler erarbeitet, die Ende 2016 nunmehr bereits in zweiter Auflage herausgegeben werden konnte.<sup>21)</sup>

Aufgrund der Vergleichbarkeit der fachlichen Inhalte und des Umfangs in Polizeistudium und Polizeiausbildung wird dieser Thematik auch in den anderen 15 Bundesländern keine größere Bedeutung beigemessen.<sup>22)</sup>

Vor diesem fachlich löchrigen Hintergrund kann selbst die gesetzliche Norm der Pflichtmitteilung an die Fahrerlaubnisbehörden gem. § 2 Abs. 12 StVG über Tatsachen, die auf Mängel in der Eignung oder Befähigung hinweisen, mangels Fachwissens von polizeilichen Berufsanfängern nur dann mit Leben gefüllt werden, wenn die Beamten sich die betreffenden Themen in Eigeninitiative erarbeitet haben.<sup>23)</sup> Entsprechende Fortbildungslehrgänge, die diese Wissenslücken schließen würden, bestehen derzeit ausschließlich im Freistaat Sachsen im personellen Umfang von 30 Polizeibeamten pro Jahr. In allen anderen Bundesländern und bei der Bundespolizei bestehen keine derartigen Fortbildungsangebote, sind jedoch in zwei Bundesländern zumindest in Planung.

Je nach persönlichen Interessen der Studenten/Auszubildenden geht die Masse an Absolventen von Polizeihochschulen und Polizeischulen also nur mit einem sehr rudimentären Wissen über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen in ihre polizeiliche Praxis. Sie treffen dort auf erfahrene Beamte, die ebenso wenig über dieses Thema wissen wie sie selbst. Betrachtet man zudem die Fortbildungskataloge der Polizei in den Bundesländern auf der Suche nach Inhalten zum Thema Fahreignung, so wird man bislang in keinem Bundesland fündig, sodass eine bundesweite Wissenslücke und demgemäß auch eine Rechtsanwendungslücke in der polizeilichen Arbeit zu konstatieren ist.

<sup>20)</sup> Müller, Dieter, *Fahreignung – Praxisleitfaden für Polizeibeamte*, 1. Aufl. 2013, Richard Boorberg Verlag Stuttgart, 153 Seiten.

<sup>21)</sup> Die Klärung von Eignungszweifeln im Fahrerlaubnisrecht, gemeinsam herausgegeben mit Dr. Adolf Rebler und unter Mitarbeit des Verkehrspsychologen Jürgen Brenner-Hartmann, 2. Aufl. November 2016, Luchterhand Verlag Köln.

<sup>22)</sup> Dies ergab eine bundesweite Abfrage unter den Dozenten der Bundesländer an den Fachhochschulen und Fachbereichen der Polizei für die Studienfächer Verkehrsrecht/Verkehrslehre. An der Deutschen Hochschule der Polizei (DHPol) werden den Masterstudenten der Polizei nach dem geltenden Curriculum traditionell überhaupt keine verkehrsrechtlichen Inhalte unterrichtet. Dies ist umso misslicher, als die Absolventen der DHPol später als Dienststellenleiter auch die Fachaufsicht über ihre Mitarbeiter wahrnehmen müssen.

<sup>23)</sup> So zum Beispiel geschehen in der Polizei in Niedersachsen aufgrund der Initiative eines Dienststellenleiters.

## 2. Wahlpflichtstudium

Anlässlich des Bekanntwerdens der Behandlung der Thematik der Verkehrsunfälle „aus ungeklärter Ursache“ als Beratungsgegenstand des Arbeitskreises VI des 52. Deutschen Verkehrsgerichtstages im Jahr 2014 unter dem Thema „Rätselhafte Verkehrsunfälle und strafprozessuale Aufklärungspflicht“<sup>24)</sup> entschied der Verfasser, den Arbeitsgegenstand „Fahrsicherheit und Fahreignung“ zum Lehrgegenstand als Angebot eines vertiefenden Studiums in das neu zu schaffende gleichnamige Wahlpflichtfach aufzunehmen.

Für den Unterricht in diesem neuen und bis heute bundesweit bislang einmalig gebliebenen Wahlpflichtfach stand der komfortable Workload von 300 LVS zur Verfügung, die sich wie folgt auf die Studienabschnitte verteilte:

- Fachtheoretisches Studium: 80 LVS Kontaktstudium + 60 LVS Angeleitetes Selbststudium
- Projektstudium: 160 LVS

### *Fahrsicherheit und Fahreignung – Fachtheorie und Fachpraxis*<sup>25)</sup>

Das Studium im Wahlpflichtfach war interdisziplinär aufgebaut und fand in zwei Studienjahrgängen statt. Die zweite Gruppe von 12 Studenten verlässt im September 2017, ausgestattet mit einem besonderen Zertifikat über den Erwerb von Spezialkenntnissen zum Thema Fahreignung die Hochschule.<sup>26)</sup> Aufgrund einer Verkürzung des Bachelorstudiums von sechs auf vier Semester wurde das Wahlpflichtstudium aus dem Curriculum gestrichen.<sup>27)</sup>

Themen	Anzahl LVS	Dozenten
Fahrerlaubnisrecht/Fahreignungsrecht • Fahrerlaubnis und Fahreignung (§ 2 StVG) • Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 3 StVG) • Fahreignungsbewertungssystem (§ 4 StVG) • Begutachtung der Fahreignung (§§ 11–14 FeV)	24	Prof. Dr. Dieter Müller, Verkehrsrechtler (ehemaliger Polizeivollzugsbeamter)
Verkehrspsychologie • Medizinisch-psychologische Begutachtung • Aggressionen und Punktetäter • Sucht, Alkohol, Betäubungsmittel • Senioren, insb. Demenz • Geistige und körperliche Krankheiten • Kognitive Leistungstests (mit praktischer Übung)	16	Dr. Udo Kranich (DEKRA) Dr. Klaus Richter (DEKRA) Dr. Joachim Seidl (AFN) Dr. Thomas Wagner (DEKRA)

<sup>24)</sup> Dazu grundlegend Focken, Maria, „Rätselhafte“ Verkehrsunfälle – aus strafrechtlicher Sicht, in: Deutscher Verkehrsgerichtstag (Hrsg.), 52. Deutscher Verkehrsgerichtstag Tagungsband, Hamburg 2014, S. 201 ff.; Helkenberg, Peter, Grenzen der Beweisgewinnung bei der Aufklärung „rätselhafter Verkehrsunfälle“, a. a. O., S. 213 ff.; Püschel, Klaus, „Rätselhafte“ Verkehrsunfälle – die Sicht der (Rechts-)Medizin, a. a. O., S. 221 ff.; und begleitend dazu Eisenmenger, Wolfgang, Rätselhafte Verkehrsunfälle, in: Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2014, S. 15 ff.

<sup>25)</sup> Bei den Angaben der LVS handelt es sich ausschließlich um ein Kontaktstudium unter Moderation der Dozenten.

<sup>26)</sup> Die erste Gruppe der Wahlpflichtfachstudenten zählte noch 5 Studierende.

<sup>27)</sup> Die Hochschule der Sächsischen Polizei ist eine so genannte „interne Verwaltungshochschule“, besitzt daher keinen eigenständigen Rechtsstatus und damit auch keine Hochschulautonomie. Die Freiheit von Forschung und Lehre ist daher organisationsabhängig begrenzt. Intern gab es immerhin so viele Freiheiten, dass dieses Wahlpflichtfach problemlos und ohne ministerielle Einflussnahme geplant und durchgeführt werden konnte.



Themen	Anzahl LVS	Dozenten
Verkehrsmedizin <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sucht, Alkohol, Betäubungsmittel</li> <li>• Senioren, insb. Demenz</li> <li>• Geistige und körperliche Krankheiten, insb. Bewegungsbehinderungen, Nervenleiden, Sehstörungen</li> <li>• Psycho-physische Leistungstests (mit praktischer Übung)</li> </ul>	16	Dr. med. habil. Thomas Friedrich/FA Chirurgie, Verkehrsmediziner, Polizeiarzt
Juristische Rechtspraxis <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anwaltliche Tätigkeit und Anwaltstaktik in Straf- und Verwaltungsverfahren</li> <li>• Staatsanwaltliche Tätigkeit in fahreignungsrelevanten Strafverfahren</li> </ul>	8	RA und FA Strafrecht Florian Berthold (4 LVS) Joachim Gregor, Oberstaatsanwalt, Leiter Verkehrsstaatsanwaltschaft i. R. (4 LVS)
Polizeiliche Arbeitspraxis <ul style="list-style-type: none"> <li>• Polizeiliches Erkennen von Fahreignungsmängeln im Rahmen von Verkehrsüberwachung und Unfallaufnahme</li> <li>• Taktik ermittelnder Tätigkeit</li> <li>• Praktische Übung zum Erstellen einer Pflichtmitteilung gem. § 2 Abs. 12 StVG an die Fahrerlaubnisbehörde (mit praktischer Übung und dem Erarbeiten einer Verfahrensmitteilung aufgrund von aktuellen realen Fällen)</li> </ul>	6	EPHK Sven Krahnert, Polizeibeamter, Polizei Sachsen PHK Peter Ballschmiede, Polizeibeamter, Polizei NRW
Fahrerlaubnisbehördliche Arbeitspraxis <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anhörung</li> <li>• Anordnung der Begutachtung</li> <li>• Entziehung der Fahrerlaubnis</li> </ul>	4	Sachgebietsleiterin Frau Augustin, Fahrerlaubnisbehörde Landkreis Görlitz
Befähigung zum Führen von Kraftfahrzeugen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abgrenzung Eignung/Befähigung</li> <li>• Vorstellung des Konzepts einer Fahrausbildung für Menschen mit Handicaps</li> <li>• Praktische Fahrübungen mit behindertengerecht ausgestattetem Pkw</li> </ul>	6	Fahrlehrer Dipl. oec. Eberhard Böhme, Dresden/Freital

Die aus den drei fachlich einschlägigen Wissenschaftsdisziplinen Medizin, Psychologie und Rechtswissenschaften und den drei weiteren praktischen Berufsbereichen Polizei, Verwaltung und Fahrlehrerschaft engagierten insgesamt 11 externen Fachdozenten entstammen einem über viele Jahre gewachsenen Netzwerk des Verfassers. Die Lehrinhalte wurden vor dem jeweiligen persönlichen Erfahrungshintergrund diskutiert und in dem Sinne eingeplant, dass die staatliche Verkehrssicherheitsarbeit nur interdisziplinär gedacht werden kann, weil nur auf dieser Basis effektiv voneinander gelernt und miteinander gearbeitet werden kann.<sup>28)</sup> Im Rahmen der Vorgespräche stellte sich eine große Diskrepanz zwischen dem wünschenswerten Umfang der notwendigen Vermittlung von verkehrspsychologischen und verkehrsmedizinischen Lehrinhalten und den zu leistenden Lehrveranstaltungen heraus. Der Umfang von jeweils 16 LVS für Verkehrspsychologie

<sup>28)</sup> Begleitend unterrichtet der Verfasser die Thematik des Fahreignungsrechts in Tagesseminaren seit vielen Jahren an der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Leipzig für Mitarbeiter von Fahrerlaubnisbehörden, Straßenverkehrsbehörden und Bußgeldbehörden aus ganz Sachsen und im Jahr 2016 auch erstmals an der Deutschen Psychologen Akademie in Berlin.

und Verkehrsmedizin war schließlich ein Kompromiss, der auch der Tatsache geschuldet war, dass sämtliche beteiligten Dozenten diese Lehraufgaben neben ihrer umfangreichen und vielschichtigen hauptberuflichen Tätigkeit einplanen und umsetzen mussten. Fachlich hätten diese Lehrinhalte problemlos verdoppelt werden können, praktisch war dies nicht möglich. Insbesondere die Thematik „Krankheit und Kraftverkehr“ hätte deutlich erweitert werden müssen, musste aber von den Studierenden notgedrungen mittels der vorliegenden Fachliteratur erarbeitet werden.<sup>29)</sup>

Die curricularen Ziele des Wahlpflichtfaches waren:

- Einführung in den Rechtszusammenhang Polizeiarbeit/Fahrsicherheit/Fahreignung inklusive einer Vertiefung der einschlägigen Delikte des Verkehrsstrafrechts (Trunkenheitsfahrt, Fahrt unter Rauschmitteleinfluss, Gefährdung des Straßenverkehrs)
- Einführung in den Zusammenhang zwischen Polizeiarbeit/Verkehrsmedizin/Fahrsicherheit/Fahreignung inklusive einer Vertiefung der Kenntnisse über die medizinischen Wirkungen von Alkohol und illegalen Drogen auf den menschlichen Organismus
- Einführung in den Zusammenhang zwischen Polizeiarbeit/Verkehrspsychologie/Fahrsicherheit/Fahreignung inklusive einer Vertiefung der Kenntnisse über die psychologischen Wirkungen von Alkohol und illegalen Drogen auf den menschlichen Organismus
- Praktische Übungen zum Erkennen von medizinischen, psychologischen und charakterlichen Mängeln in Fahrsicherheit und Fahreignung

Phasen der Vermittlung von Fachtheorie und der Vermittlung praktischer Kenntnisse wechselten einander ab. Das Lehrmaterial bestand neben einigen Handouts und Fachartikeln hauptsächlich aus den Präsentationen der Fachdozenten, die um spezielle Literaturhinweise zu den einzelnen Fachdisziplinen angereichert wurden. Die Studenten erhielten zusätzlich ein Exemplar der Begutachtungsleitlinien sowie eine aktuelle Kommentierung zu den einschlägigen Rechtsvorschriften.<sup>30)</sup>

Während des vierwöchigen Wahlpflichtpraktikums, das in einem Umfang von 160 LVS ganz oder teilweise auch im Ausland durchgeführt werden konnte, musste selbstständig ein Projekt zu einem eigenständig von den Studierenden gewählten Thema durchgeführt werden. Die Verantwortung für die inhaltliche Ausgestaltung des Projektstudiums lag bei den Studierenden. Die Betreuung der Studierenden im Projektstudium oblag dem Dozenten und der Stelle des Projektstudiums.

Die Wahl der Projektstudienstelle stand dabei im Zusammenhang mit den Inhalten des Wahlpflichtmoduls „Fahrsicherheit und Fahreignung“. Die Studierenden wählten u. a. Begutachtungsstellen für Fahreignung, Beratungsstellen zur MPU-Vorbereitung, Fahrerlaubnisbehörden, eine Anwaltskanzlei und Polizeidienststellen in Kalifornien und Florida. Während dieses Projektstudiums, das die fachtheoretischen Inhalte des Wahlpflichtfaches unterbrach, konnten die Studierenden die zuvor erworbenen fachtheoretischen

<sup>29)</sup> U. a. anhand der Aufsätze von Bachmann, Dirk/Schröder, Christina/Focken, Maria/Püschel, Klaus, Beweissicherung bei anfallsbedingten Unfällen im Straßenverkehr, in: *Blutalkohol* Vol. 50/2013, S. 267 ff.; Püschel, Klaus/Focken, Maria, Noch einmal: Krankheit und Kraftverkehr – mehr Konsequenz gefordert (insbesondere auf Seiten der Ärzteschaft), in: *Blutalkohol* Vol. 52/2015, S. 10 ff.

<sup>30)</sup> Allen Studierenden wurde für dieses Modellprojekt jeweils ein Exemplar des Fachanwaltskommentars *Verkehrsrecht*, 2. Aufl., herausgegeben von Bachmeier/Müller/Starkgraff im Luchterhand Verlag, vom Verlagshaus Wolters Kluwer gesponsert.

Kenntnisse in der Praxis anwenden bzw. die praktische Umsetzung der zuvor erlernten Vorschriften kritisch beobachten.

Im Rahmen des angeleiteten Selbststudiums sowie des Projektstudiums musste zur Vertiefung des Lernstoffes und zur Umsetzung des Theorie-Praxis-Transfers eine 15seitige Hausarbeit als erste wissenschaftliche Arbeit angefertigt werden, die eine selbstständige Literaturrecherche und eine selbstständige Datenbank- bzw. Internetrecherche beinhaltete. Nicht wenige Studierende entwickelten aus ihrer Hausarbeit die Themen ihrer Bachelorarbeiten.

Die obligatorische Evaluation des Wahlpflichtfaches ergab gute bis sehr gute Ergebnisse. Das persönlich erfragte Feedback ergab bei den Studenten die übereinstimmende Meinung, dass insbesondere die interdisziplinär von Experten ihres jeweiligen Faches dargebotenen Studieninhalte einen nachhaltig positiven Eindruck hinterlassen haben.

Parallel zur Vermittlung der Lehrinhalte des Fahreignungsrechts im Grundstudium und Wahlpflichtfachstudium konnten in Zusammenarbeit zwischen Dr. Adolf Rebler und dem Verfasser zahlreiche Publikationen zu Spezialthemen des Fahreignungsrechts veröffentlicht werden, die dazu geeignet sind, spezielle Themen exemplarisch zu vertiefen.<sup>31)</sup>

### 3. Fortbildung

Von Beginn der Planung des Wahlpflichtfaches an wurde erwogen, eine verschlankte Version des Wahlpflichtfaches in die polizeiliche Fortbildung zu integrieren und diese Veranstaltung ausschließlich denjenigen Polizeibeamten anzubieten, die in der Verkehrspolizei oder im Streifendienst ihren Dienst versehen. Einen besonderen Schub erhielt diese Planung dadurch, dass das Studium im Wahlpflichtfach im Jahr 2017 auslaufen würde, sodass die Planung für das Fortbildungsseminar parallel zum laufenden Wahlpflichtfachstudium im Jahr 2015 begann. Sämtliche Dozenten, die bereits im Wahlpflichtfachstudium unterrichtet hatten, erklärten ihre Bereitschaft, auch im Fortbildungsseminar mitzuwirken.

Im Rahmen eines 39 LVS umfassenden Wochenkurses finden sich sämtliche Lehrinhalte des Wahlpflichtfaches in verkürzter Form wieder. Die Studentafel umfasst folgende Aufteilung:

Fach	Anzahl der Stunden
Verkehrsrecht	8
Verkehrspsychologie	9
Verkehrsmedizin	9
Fahrschulausbildung	3
Polizeipraxis	3
Anwaltspraxis	3
Strafrechtspraxis	2
Behördenpraxis	2

Die Bereitschaft der Polizeidienststellen des Freistaates Sachsen, dieses neue Fortbildungsangebot zu akzeptieren, bestand ohne zu zögern. Die Hochschule der Sächsischen Polizei, unter deren organisatorischem Dach die Fortbildung verantwortet wird, stand diesem neuen Seminar von Beginn an sehr offen gegenüber. Auf diese Weise konnte im September 2016 das erste Fortbildungsseminar mit sieben Polizeibeamten und im Juni 2017 mit weiteren 13 Polizeibeamten aus ganz Sachsen durchgeführt werden. Für den Monat Oktober 2017 ist ein weiteres Seminar mit 15 Teilnehmern fest geplant.

ePolSax Bildungsportal Version: 4.1.24.0

ePolSax
Startseite
Fortbildungskatalog
Dienststellenseminare
Last-Minute

<div style="background-color: #eee; padding: 2px; border: 1px solid #ccc;">Seminare</div> <ul style="list-style-type: none"> <li>001 Querschnittsthemen</li> <li>002 Führung und Einsatz</li> <li>002 Führungskräftefortbildung</li> <li>003 Kriminalistik</li> <li style="background-color: #444; color: white; padding: 2px;">004 Verkehrslehre</li> <li style="padding: 2px;">0100 Verkehrsunfallaufnahme-/sachbearbeitung</li> <li style="padding: 2px;">0200 Verkehrsüberwachung</li> <li style="padding: 2px;">0300 Verkehrstechnik</li> <li style="background-color: #444; color: white; padding: 2px;">0400 Verkehrssicherheitsarbeit</li> <li style="padding: 2px;">005 Prävention</li> <li style="padding: 2px;">006 Diensthundewesen</li> <li style="padding: 2px;">007 Fremdsprachen</li> <li style="padding: 2px;">008 Informations- und Kommunikationstechnologien</li> <li style="padding: 2px;">009 Sicherheits- und Gefahrentraining / Kraftfahrausbildung</li> <li style="padding: 2px;">010 Sicherheitskooperation</li> <li style="padding: 2px;">011 Interkulturelle Kompetenz (IK)</li> <li style="padding: 2px;">012 Weitere VSTG</li> <li style="padding: 2px;">2 Sonstige Veranstaltungen</li> </ul>	<div style="background-color: #eee; padding: 2px; border: 1px solid #ccc;">Fortbildungskatalog</div> <div style="background-color: #eee; padding: 2px; border: 1px solid #ccc; margin-top: 5px;"> <b>Informationen zum Produkt</b> </div> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;"><b>Titel:</b></td> <td>Fahreignungsmängel in der polizeilichen Praxis</td> </tr> <tr> <td><b>Kurzbezeichnung:</b></td> <td>VL 0405</td> </tr> <tr> <td><b>Ziel</b></td> <td>Die Teilnehmer                     <ul style="list-style-type: none"> <li>erlernen das Erkennen von durch Krankheiten hervorgerufenen Symptomen und Fahreignungsmängeln,</li> <li>erlernen die rechtssichere Anwendung des Fahreignungsrechts,</li> <li>erwerben verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Kenntnisse in Theorie und Praxis,</li> <li>können die polizeiliche Pflichtmitteilung des § 2 Abs. 12 StVG rechtssicher anwenden.</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td><b>Inhalt:</b></td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fahreignungsrecht (StVG, StGB, FeV)</li> <li>Verkehrsmedizin (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie)</li> <li>Verkehrspsychologie (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie)</li> <li>Prüfung in Praxis und Theorie mit Zertifikat</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td><b>Zielgruppe:</b></td> <td>Polizeivollzugsbeamte der Laufbahngruppe 1.2 und 2.1 Polzei.</td> </tr> <tr> <td><b>Verantwortlicher:</b></td> <td>Prof. Dr. Dieter Müller</td> </tr> <tr> <td><b>Dauer:</b></td> <td>1 Woche</td> </tr> <tr> <td><b>Voraussetzungen:</b></td> <td>Kenntnisse im Fahrerlaubnisrecht</td> </tr> <tr> <td><b>Ort/Termine:</b></td> <td> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td>(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td style="text-align: center;">16.10.2017 - 20.10.2017</td> <td style="text-align: right;">Anmelden</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td style="text-align: center;">19.06.2017 - 23.06.2017</td> <td style="text-align: right;">Anmelden</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td><b>Bemerkungen:</b></td> <td>Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>StVG</li> <li>StGB</li> <li>FeV (mit Anlagen)</li> </ul> </td> </tr> </table> <div style="margin-top: 5px;"> <span style="float: left;">☰ zurück</span> <span style="float: right;">☰ Drucken</span> <span style="float: right;">☰ Bedarfsmeldung</span> </div>	<b>Titel:</b>	Fahreignungsmängel in der polizeilichen Praxis	<b>Kurzbezeichnung:</b>	VL 0405	<b>Ziel</b>	Die Teilnehmer <ul style="list-style-type: none"> <li>erlernen das Erkennen von durch Krankheiten hervorgerufenen Symptomen und Fahreignungsmängeln,</li> <li>erlernen die rechtssichere Anwendung des Fahreignungsrechts,</li> <li>erwerben verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Kenntnisse in Theorie und Praxis,</li> <li>können die polizeiliche Pflichtmitteilung des § 2 Abs. 12 StVG rechtssicher anwenden.</li> </ul>	<b>Inhalt:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahreignungsrecht (StVG, StGB, FeV)</li> <li>Verkehrsmedizin (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie)</li> <li>Verkehrspsychologie (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie)</li> <li>Prüfung in Praxis und Theorie mit Zertifikat</li> </ul>	<b>Zielgruppe:</b>	Polizeivollzugsbeamte der Laufbahngruppe 1.2 und 2.1 Polzei.	<b>Verantwortlicher:</b>	Prof. Dr. Dieter Müller	<b>Dauer:</b>	1 Woche	<b>Voraussetzungen:</b>	Kenntnisse im Fahrerlaubnisrecht	<b>Ort/Termine:</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td>(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td style="text-align: center;">16.10.2017 - 20.10.2017</td> <td style="text-align: right;">Anmelden</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td style="text-align: center;">19.06.2017 - 23.06.2017</td> <td style="text-align: right;">Anmelden</td> </tr> </table>		(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	16.10.2017 - 20.10.2017	Anmelden		(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	19.06.2017 - 23.06.2017	Anmelden	<b>Bemerkungen:</b>	Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: <ul style="list-style-type: none"> <li>StVG</li> <li>StGB</li> <li>FeV (mit Anlagen)</li> </ul>
<b>Titel:</b>	Fahreignungsmängel in der polizeilichen Praxis																												
<b>Kurzbezeichnung:</b>	VL 0405																												
<b>Ziel</b>	Die Teilnehmer <ul style="list-style-type: none"> <li>erlernen das Erkennen von durch Krankheiten hervorgerufenen Symptomen und Fahreignungsmängeln,</li> <li>erlernen die rechtssichere Anwendung des Fahreignungsrechts,</li> <li>erwerben verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Kenntnisse in Theorie und Praxis,</li> <li>können die polizeiliche Pflichtmitteilung des § 2 Abs. 12 StVG rechtssicher anwenden.</li> </ul>																												
<b>Inhalt:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahreignungsrecht (StVG, StGB, FeV)</li> <li>Verkehrsmedizin (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie)</li> <li>Verkehrspsychologie (Alkohol, Drogen, körperliche und psychische Krankheiten, Gerontologie)</li> <li>Prüfung in Praxis und Theorie mit Zertifikat</li> </ul>																												
<b>Zielgruppe:</b>	Polizeivollzugsbeamte der Laufbahngruppe 1.2 und 2.1 Polzei.																												
<b>Verantwortlicher:</b>	Prof. Dr. Dieter Müller																												
<b>Dauer:</b>	1 Woche																												
<b>Voraussetzungen:</b>	Kenntnisse im Fahrerlaubnisrecht																												
<b>Ort/Termine:</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px;"></td> <td>(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td style="text-align: center;">16.10.2017 - 20.10.2017</td> <td style="text-align: right;">Anmelden</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen</td> <td style="text-align: center;">19.06.2017 - 23.06.2017</td> <td style="text-align: right;">Anmelden</td> </tr> </table>		(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	16.10.2017 - 20.10.2017	Anmelden		(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	19.06.2017 - 23.06.2017	Anmelden																				
	(Nr.3) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	16.10.2017 - 20.10.2017	Anmelden																										
	(Nr.2) Fortbildungszentrum Bautzen, 02825 Bautzen	19.06.2017 - 23.06.2017	Anmelden																										
<b>Bemerkungen:</b>	Durch die Teilnehmer ist folgende Literatur mitzuführen: <ul style="list-style-type: none"> <li>StVG</li> <li>StGB</li> <li>FeV (mit Anlagen)</li> </ul>																												

Organisatorisch ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Fachdozenten, bedingt durch ihre freiberufliche Tätigkeit, mit einem angemessenen Honorar vergütet werden muss. Hinzu treten die Fahrtkosten und – bei weiterer Anfahrt – gegebenenfalls die Hotelkosten. Gemeinsam mit den externen Fachdozenten wurde vereinbart, dass der Verfasser im Gegenzug ebenfalls für kostenfreie Fortbildungsveranstaltungen zum Fahreignungsrecht zur Verfügung steht. Dieses Angebot wurde seit dem Jahr 2015 in den Städten Dresden, Chemnitz und Leipzig mehrfach angenommen.

## V. Fazit

Ein bekannter Wahlspruch lautet: „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.“ Auf dieser Basis habe ich den sehr persönlichen Entschluss gefasst, mit den geringen Mitteln eines Dozenten, nämlich zu unterrichten und dazu passendes Lehrmaterial zu erstellen, ein Projekt zu beginnen, dessen Erfolgsaussichten unsicher waren. Inzwischen konnten zwei Studienjahrgänge vertieft ausgebildet und 17 Studierende nebst 20 Polizeipraktikern zu polizeilichen Experten im Erkennen von Fahreignungsmängeln qualifiziert werden. Die Zukunft wird zeigen, ob dadurch die Qualität der polizeilichen Arbeit nachhaltig angehoben werden kann.

Die Grenzen eines solchen Projekts dürfen nicht verschwiegen werden. Bislang sind lediglich 37 sächsische Polizeibeamte nach diesem Modell unterrichtet worden, das sind gerade einmal zwei Promille aller sächsischen Polizeivollzugsbeamten. Sollte es nicht gelingen, dieses Fortbildungsmodell dauerhaft zu etablieren, wird es keinen Fortschritt geben. Einstweilen besteht jedoch Hoffnung; denn die ausgebildeten Beamten können aufgrund der ihnen vermittelten Kenntnisse und Fähigkeiten durchaus als Multiplikatoren dienen, bedürften jedoch in dieser Funktion auch einer regelmäßigen Auffrischung ihrer erworbenen Kenntnisse in einem empfehlenswerten Turnus von fünf Jahren. Es wird ein Problem

der organisatorischen Planung von Aus- und Fortbildung sein sowie der Rückendeckung durch Polizeibeamte in Leitungsfunktion bedürfen, ein solches auf Nachhaltigkeit angelegtes Projekt zu perpetuieren. Die fachliche Notwendigkeit eines solchen Ansatzes im Sinne einer Steigerung der Arbeitseffizienz in der polizeilichen Arbeit steht ebenso außer Frage wie der Nutzen für die Verkehrssicherheit durch einen Zugewinn in der Zusammenarbeit zwischen Polizei und den Fahrerlaubnisbehörden.

#### Zusammenfassung

Polizeibeamte in ganz Deutschland werden im Bereich des Fahreignungsrechts in den wichtigen Teilgebieten der Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie kaum aus- und nur selten fortgebildet. Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, dass die Polizei generell ihrer gesetzlichen Verpflichtung gem. § 2 Abs. 12 StVG, den Fahrerlaubnisbehörden Tatsachen über Mängel in der Eignung und Befähigung mitzuteilen, in weiten Teilen Deutschlands nicht oder nur sehr beschränkt nachkommt. Die direkten Folgen sind die Verkehrsteilnahme möglicherweise ungeeigneter Fahrerlaubnisinhaber und die Verursachung von Verkehrsunfällen durch diese Gruppe, die oft als „Unfälle aus ungeklärter Ursache“ eingeordnet werden. Auch das polizeiliche System des amtlichen Unfallursachenverzeichnisses ist nicht auf die vielfältigen Unfallursachen durch ungeeignete Fahrzeugführer ausgerichtet und ist bislang immer noch der strafrechtlich fokussierten und eindimensionalen Betrachtung der Fahrsicherheit verhaftet.

Im Freistaat Sachsen wurden an der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH) ein neues Wahlpflichtstudium und ein Fortbildungslehrgang entwickelt, die beide auf interdisziplinärer Basis das notwendige Wissen zu einem kompetenten polizeilichen Handeln schaffen sollen und inzwischen bereits mit 37 Polizeibeamten erfolgreich erprobt wurden.

#### Schlüsselwörter

Fahreignung – Fahreignungsrecht – polizeiliche Aus- und Fortbildung

#### Summary

Nearly all crashes are caused by drivers, mostly these ones, who made big mistakes because of distraction or lack of driving fitness that lead to impaired driving. Coordinating point to discover these causes are police officers, who are nearly always the second at accidents, directly after ambulances. Would these officers all be able to analyze the cause behind the cause – for example: the cause of distracted driving could be physical deficiency – the local authorities could choose more often the right methods to stop the failures for the future. A new and modern quality of interdisciplinary training programme for police officers is required.

In the police of Germany member state Saxony since 2014 I've brought on the way and tested a training programme for police officers to detect inadequate drivers. In one week they have to learn during 39 lessons (à 45 min.) about drivers failures, which contains matters taught by three different traffic psychologists, one doctor, one driving teacher how to detect (observing, examine) ...

- risky motivation and worse driving character for speeding and other risky offences and crimes,
- drink driving, illegal drug driving and prescription drug driving,
- driving under diseases (vision, internal, orthopaedic).

From two higher ranked police officers and an employee of a local driving license authority they learn how to write an understandable report, which covers own experiences with examination of accident and driver. By the

way they learn how to know competences from each other to improve cooperation. And last but not least they have to learn choosing the right legislation and proving the evidence correctly from a lecturer for traffic law, a lawyer and a prosecutor.

This programme could be started with low effort in every country to improve traffic safety work.

Keywords

Legislation – medicine – fitness to drive – training for police officers

Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. jur. Dieter Müller  
Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten  
Am Strehlaer Wasser 53  
D-02625 Bautzen  
Email: ivvb@ivvbautzen.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

---



---

# Literatur

---



---

RAINER MATTERN

## Carsten Krumm: Fahrverbot in Bußgeldsachen Verteidigung bei Ordnungswidrigkeiten – Messungen – Verfahren – Rechtsfolgen

**Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2017, Reihe Nomos Anwalt, 4. Auflage,  
780 Seiten, € 78,00, ISBN 978-3-8487-3410-8**

### **Als „nützlicher Ratgeber“ hervorragend geeignet!**

Das im Januar 2017 in 4. Auflage erschienene Werk berücksichtigt die seit der letzten Auflage 2014 hinzugekommenen Verordnungen sowie relevante Literatur und Rechtsprechung.

Ziel ist es wieder, dem Leser (aus Anwalt- und Richterschaft sowie der Verwaltung) aktuelle Orientierung zu bieten. Im Focus steht – so das Vorwort – die „unüberschaubare Masse an (sich teilweise widersprechender) Rechtsprechung zum Fahrverbot“, eine Materie, in der „selbst eingefleischte Kenner ... nicht sicher sein können, alle Probleme auf den ersten Blick zu erkennen“. Die Vollstreckung nach der Fahrverbotsanordnung sei „in der Regel selbst Spezialisten nur noch stichwortartig bekannt“.

Beim Blick in die Kapitel „Fahrverbot wegen Trunkenheit und Drogenfahrt“ seines Fachgebiets Rechtsmedizin und Verkehrsmedizin kann der Rezensent betätigen, dass es dem Autor hervorragend gelungen ist, „nützlicher Ratgeber“ zu sein: Zusammenfassungen zu Grundfragen bis hin zum Verfassungsrecht, Erläuterungen zu Messmethodik, Physiologie und Pharmakodynamik von Wirkstoffen in Körper, Blut und Atmung, spezielle Hinweise zu strittigen und ungeklärten Rechtsfragen, jeweils belegt mit Zitaten der für und widersprechenden Träger der herrschenden und Mindermeinung erscheinen geeignet, den Anwender in die Lage zu versetzen, das aus der jeweiligen Sicht Beste aus einem konkreten Fall herauszuholen.

Dieses Beste kann aus Sicht des Betroffenen und seines Anwalts die Abwendung des Fahrverbots sein, unter Wahrung des grundgesetzlich verbürgten Persönlichkeitsrechts, in das der Staat nur bei zureichenden Gründen repressiv eingreifen darf. Aus Verwaltungssicht mag die Verwirklichung vorbeugender Gefahrenabwehr (auch dort, wo nicht wirklich Gefahr droht) im Vordergrund stehen. Mit Blick auf die Rechtsprechung wird man mit dem Phänomen der richterlichen Überzeugungsbildung konfrontiert, deren Variabilität sich in widersprüchlichen Urteilen manifestiert, mit manchmal kaum nachvollziehbaren, gelegentlich zynischen Argumentationen.

Man sollte das kurze Kapitel „Sinn und Zweck des Fahrverbots“ mitdenken, wenn man im konkreten Fall nach Ansatzpunkten sucht.

Bei schwierigen Fragen wird die Beiziehung von Sachverständigen empfohlen – im meist wohl berechtigten Vertrauen, sie könnten zur Klärung beitragen. Das Stichwort



„Sachverständigenauswahl“ verweist auf eine einzige Textstelle, die sich mit Laser-Verfahren zur Geschwindigkeitsmessung befasst. Der Sachverständige sollte sich damit auskennen, wird gefordert.

Auch rechtsmedizinische und toxikologische Sachverständige kennen sich nicht grundsätzlich mit allen relevanten Fragen aus: Deshalb sollten Anwälte und Richter nicht zögern, nach der Gewissheit zu fragen, mit der ein Sachverständiger dies oder jenes auf dem Boden wissenschaftlicher Erkenntnis belegen kann. Manche Entscheidungen, die als gesicherte Rechtsprechung gelten, beruhen auf Angaben, bei denen anscheinend Richter, Sachverständige oder beide der „Kompetenzillusion“ (DANIEL KAHNEMAN, Nobelpreis 2002: Das schnelle und das langsame Denken) erlegen sind. Ein schönes Beispiel dafür ist das Zitat der von Sachverständigen vorgetragene und vom Bundesverfassungsgericht übernommene Vorstellung (S. 478), Wirkung eines Rauschmittels läge vor, wenn ein Molekül „von dem entsprechenden Rezeptor des Zentralnervensystems aufgenommen wurde“. Die dazu gebotene Frage des Richters, wie diese Rezeptoren-Bindung im Einzelfall festzustellen sei, hätte nicht beantwortet werden können. Ein weiteres Beispiel betrifft die „Grenzwerte“ für § 24a-Substanzen: Es handelte sich damals tatsächlich um analytische Grenzwerte, ab denen die Substanzen in spezialisierten Labors sicher und auch quantitativ nachgewiesen werden konnten (S. 478). Analytische Illusion war es dagegen, damals zu behaupten, es sei kein Sicherheitszuschlag notwendig. Der Rezensent, seinerzeit Vorsitzender der Grenzwertkommission, der toxikologisch beraten einen Sicherheitszuschlag von 50 % für verfassungsrechtlich geboten hielt, war überstimmt worden. Die Grenzwertkommission hatte damals auch keine belastbaren Daten, aus denen die „Möglichkeit der Wirkung“ über reine Behauptungen hinaus hätte wissenschaftlich belegt werden können, wenn Blutkonzentrationen von Rauschmitteln in der Höhe der Grenzwerte vorlagen.

Diese Hinweise mögen Anlass sein, scheinbar gesicherte Rechtsprechung immer wieder in Frage zu stellen – nicht nur mit Blick auf „postfaktische“ Entwicklungen in der Natur-Wissenschaft: Der Rezensent vermutet, dass es auch in Jurisprudenz und in Sozialwissenschaften entscheidungserhebliche Entwicklungen gegeben hat, die Auffassungen über Erziehungs- oder Sanktionswirkungen (S. 35) eines Fahrverbots unter neuem Licht erscheinen lassen.

#### Anschrift des Verfassers

Prof. Dr. med. Rainer Mattern  
Expertisen in Rechtsmedizin & Verkehrsmedizin  
Odenwaldstraße 23  
69226 Nußlochs  
Email: rainer\_mattern@t-online.de

---

## Zur Information

---

### Schweiz: Bundesrat empfiehlt Anpassungen beim Verkehrssicherheitspaket Via sicura

Vier Jahre nach Inkrafttreten der ersten Maßnahmen zieht der Bundesrat eine Bilanz zum Verkehrssicherheitspaket Via sicura [siehe hierzu auch BA 2013, 282 ff.]. Diese fällt grundsätzlich positiv aus: Das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufsschauffeure, das Lichtobligatorium am Tag für Motorfahrzeuge, die Regelung bei Raserdelikten sowie die Infrastrukturmaßnahmen haben die Verkehrssicherheit erhöht. Das geht aus einem Bericht hervor, den der Bundesrat im Auftrag des Ständerats verfasst und an seiner Sitzung vom 28. Juni 2017 verabschiedet hat. Um Via sicura noch effizienter zu gestalten, werden im Bericht punktuelle Anpassungen zur Diskussion gestellt.

Das Verkehrssicherheitspaket Via sicura wurde vom Parlament 2012 verabschiedet. Es umfasst 20 Maßnahmen auf Gesetzesstufe und hat zum Ziel, die Anzahl getöteter und schwerverletzter Menschen auf Schweizer Straßen signifikant zu reduzieren. Seit 2013 wurden 17 Maßnahmen in Kraft gesetzt. Im Sommer 2016 erteilte der Ständerat dem Bundesrat mit der Annahme eines Postulats seiner Verkehrskommission den Auftrag, das Maßnahmenpaket einer Gesamtevaluation zu unterziehen und allenfalls Anpassungsvorschläge zu unterbreiten. Diese Evaluation wurde vom Bundesamt für Straßen (ASTRA) unter Einbezug nationaler und internationaler Experten durchgeführt. Die Ergebnisse hat der Bundesrat jetzt veröffentlicht und den Postulatsbericht dem Parlament zugeleitet.

#### **Auszug aus der Evaluation\*):**

##### **Zusammenfassung**

Die Via-sicura-Maßnahmen treten seit dem 1. Januar 2013 gestaffelt in Kraft. Der Zeitraum für eine Evaluation der Maßnahmen beträgt demnach höchstens drei Jahre. Das ist methodisch gesehen eine sehr kurze Zeit für eine in allen Punkten belastbare Aussage zur Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen von Via Sicura. Nicht alle bislang in Kraft getretenen Via-sicura-Maßnahmen konnten zudem in dieser Zeit ihre volle Wirkung entfalten.

Trotz dieser für die Evaluation ungünstigen Rahmenbedingungen lässt sich drei Jahre nach Inkrafttreten der ersten Via-Sicura-Maßnahmen eine erste positive Bilanz für das Gesamtpaket ziehen: Zwischen 2013 und 2015 hat Via sicura als Maßnahmenpaket zu einer positiven Wirkung auf die Verkehrssicherheit geführt. Zum positiven Ergebnis beigetragen haben insbesondere vier Maßnahmen: Das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufsschauffeure, das Lichtobligatorium für Motorfahrzeuge am Tag, die Regelung von

---

\*) Evaluation von Via sicura – Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 16.3267 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats, vom 14. April 2016, veröffentlicht am 28. Juni 2017.

Raserdelikten und die Infrastrukturmaßnahmen. Dass diese Ergebnisse korrekt abgeleitet wurden und die Evaluation dem Stand der Wissenschaft entspricht, haben unabhängige Experten bestätigt.

Im Zuge der Evaluation hat sich gezeigt, dass das Maßnahmenpaket *Via sicura* noch verträglicher und effizienter ausgestaltet werden könnte. In einigen Bereichen sollen daher Anpassungen zur Diskussion gestellt werden.

Ebenfalls diskutiert werden soll eine Anpassung der Regelung betreffend die Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer bei zum Beispiel Alkohol- oder Raserdelikten. Hier könnte die Rückgriffspflicht wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden. Dann gälte die gleiche Regelung wie vor *Via sicura*. Zudem könnten zwei Maßnahmen von *Via sicura*, die noch nicht in Kraft getreten sind, aus dem Gesamtpaket gestrichen werden: Der Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten (Black-box) und die Alkohol-Wegfahrsperrre. Die Vorbereitungsarbeiten haben gezeigt, dass im Verhältnis zum Nutzen beide Maßnahmen zu aufwendig wären.

## **2. Ausgangslage**

### **2.1 Entwicklung der Sicherheit im Straßenverkehr**

#### *2.1.1. Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter in der Schweiz*

*Via sicura* verfolgt das Ziel, die Anzahl Schwerverunfallter (getötete und schwerverletzte Personen) auf Schweizer Straßen signifikant zu reduzieren.

Bei der Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter im Straßenverkehr zeigt sich ein kontinuierlicher Abwärtstrend seit den 1970er-Jahren [siehe hierzu den Info-Beitrag „Straßenverkehrsunfälle 2016“ in diesem Heft].

Der positive Trend bei der Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter zeigt sich somit trotz massiv gesteigerter Fahrleistung.

#### *2.1.2. Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit*

Die positive Entwicklung in der Straßenverkehrssicherheit ist dem laufenden Engagement für sicherere Fahrzeuge, für eine sicherere Infrastruktur und für ein verbessertes Verkehrsverhalten zu verdanken. Insbesondere Maßnahmen wie die Einführung von Blutalkoholgrenzwerten (1963, 1980 und 2005), Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. 1973, 1984, 1990), Gurtentragpflichten (1981, 1994), verschiedene Empfehlungen und Kampagnen (z. B. Soll-Vorschrift für Licht am Tag 2002) haben markant zur Reduktion des Unfallgeschehens beigetragen (vgl. Abb. 3).

Ohne weiteres Engagement muss damit gerechnet werden, dass negative Entwicklungen die Zahl der Schwerverunfallten stagnieren oder sogar ansteigen lassen: Der massive Anstieg der Fahrleistung und das Wachstum der Bevölkerung sind Faktoren, die das Unfallgeschehen laufend negativ beeinflussen. Verstärkt wird diese Tendenz durch die Zunahme des Anteils schlecht geschützter Verkehrsteilnehmender (Langsamverkehr) und verletzungsanfälliger Seniorinnen und Senioren.

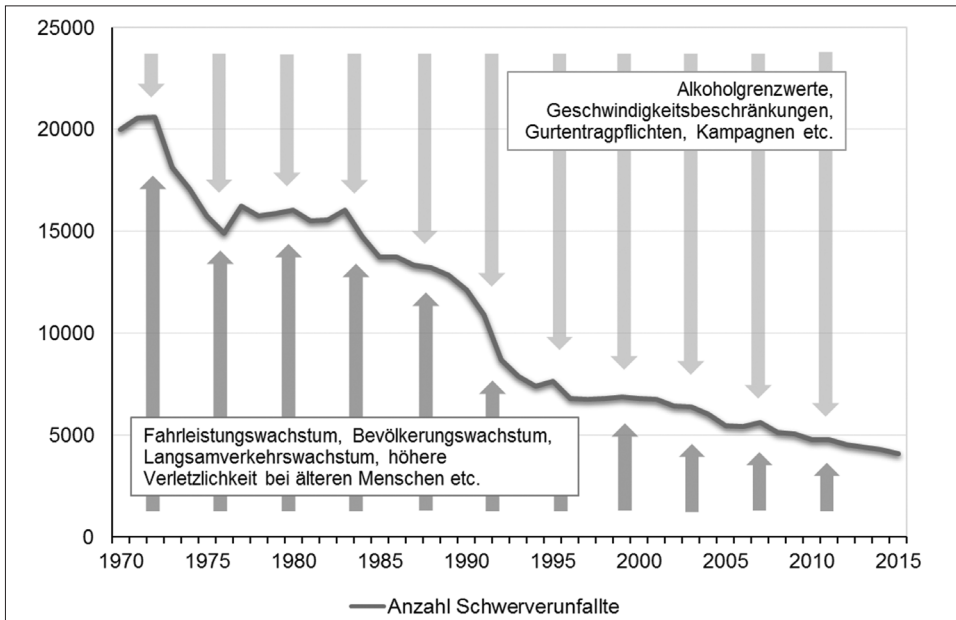


Abb. 3: Einflussfaktoren auf die Anzahl der Schwerverunfällen im Zeitablauf.  
Quelle: ASTRA.

#### 2.2.4. Parlamentarische Vorstöße und Initiativen zu Via sicura

Folgende Vorstöße und Initiativen mit Bezug zur Via-sicura-Vorlage wurden seit deren Annahme im Jahr 2012 im Parlament eingereicht:

- 14.3876 Motion Guhl „Gleiche Promillegrenze für Milizfeuerwehren und nichtdienst-habendes Personal bei Rettungseinsätzen wie für alle anderen Automobilisten“

### 3. Evaluation von Via sicura

#### 3.2. Gesamtevaluation

Die ersten Maßnahmen der Via-sicura-Vorlage sind am 1. Januar 2013 in Kraft getreten, d. h. ab diesem Zeitpunkt kann die Wirkung untersucht werden. Die Analyse wurde im Laufe des Jahres 2016 durchgeführt, weshalb der Untersuchungszeitraum mit dem abgeschlossenen Unfalljahr 2015 endet.

Die Ergebnisse dieser Gegenüberstellung zeigen eine positive Wirkung von Via sicura: Zwischen 2013 und 2015 konnte durch Via sicura eine Reduktion von rund 100 Schwerverunfällen (im Schnitt 33 pro Jahr) erzielt werden. In Anbetracht dessen, dass bis dato noch nicht alle Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten konnten, kann für die Zukunft eine noch höhere Wirkung erwartet werden.

#### 3.3. Evaluation einzelner Maßnahmen

##### 3.3.1. Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen

Die Maßnahme ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Sie sieht vor, dass die Begleitperson bei Lernfahrten den entsprechenden Führerausweis nicht auf Probe besitzen darf

(nebst der Vollendung des 23. Lebensjahres und dem Besitz des entsprechenden Führerausweises seit mindestens drei Jahren). Diese Maßnahme zielt folglich ausschließlich auf Begleitpersonen ab, deren Probezeit verlängert wurde. Die Maßnahme entfaltet unmittelbar mit Inkrafttreten ihre allfällige Wirkung.

In den letzten fünf Jahren gab es pro Jahr durchschnittlich rund 20 Schwerverunfälle bei Unfällen, in die Lernfahrende involviert waren und bei denen eine Begleitperson erforderlich war. Wie viele der betroffenen Begleitpersonen ihren Führerausweis auf (verlängerter) Probe besaßen, ist nicht bekannt. Aufgrund der kleinen Zielgruppe dieser Maßnahme ist bei der Anzahl Schwerverunfallter bei Unfällen mit Lernfahrenden als Lenker seit 2013 kein nachhaltiger Rückgang erkennbar.

#### *3.3.4. Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren*

Die Maßnahme ist am 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Mit der Maßnahme wird das Fahren unter Alkoholeinfluss für bestimmte Personengruppen verboten. Zum einen sind das Personen, denen eine erhöhte Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden zukommt (berufsmäßiger Personenverkehr, Lastwagen- und Gefahrguttransporte, Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, Begleitpersonen von Lernfahrten), zum anderen Personen, die über wenig Erfahrung im Straßenverkehr verfügen (Fahrschüler und Fahrschülerinnen, Neulenkende mit Führerausweis auf Probe). Am 1. Januar 2017 ist eine Anpassung der Maßnahme in Kraft getreten. Vom Alkoholverbot ausgenommen sind seither dringliche Dienstfahrten von Milizfeuerwehren und Angehörigen von Blaulichtorganisationen (außerhalb Dienstzeit und Pikett).

Im Vergleich zu den Jahren vor Inkrafttreten der Maßnahme hat die Zahl der Schwerverunfallten bei Unfällen mit Alkoholeinwirkung als Unfallursache bei den betroffenen Personengruppen um rund 35 Prozent abgenommen. Diese Abnahme kann aber nicht vollständig der Maßnahme zugeschrieben werden, denn die Zahl der Schwerverunfallten bei Unfällen ohne Alkoholeinwirkung als Unfallursache hat bei denselben Personengruppen ebenfalls abgenommen (um rund 14 Prozent). Die Differenz von rund 21 Prozentpunkten kann jedoch auf die Maßnahme zurückgeführt werden. Dies entspricht 28 Schwerverunfallten, die mit der Maßnahme durchschnittlich pro Jahr vermieden werden konnten.

#### *3.3.8. Maßnahmen, die nicht evaluiert wurden*

Die Evaluation einzelner Maßnahmen der Via-sicura-Vorlage ist nicht in allen Fällen möglich. Der augenscheinlichste Grund dafür ist, dass eine Maßnahme noch nicht in Kraft getreten ist. Das trifft auf die Maßnahmen „Alkohol-Wegfahrsperre“, „Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten“ und „Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen“ zu.

Für eine aussagekräftige quantitative Untersuchung muss eine Maßnahme bereits eine gewisse Zeit in Kraft sein und sie muss ihre Wirkung entfalten können. Beispielsweise ist die „Beweissichere Atemalkoholprobe“ erst im Laufe des Jahres 2016 in Kraft getreten – für die Analyse ist es folglich zu früh (siehe hierzu auch BA 2016, 40 ff.).

### 3.4. Synthese aus Gesamt- und Einzelevaluationen

Die Gesamtevaluation weist für den Zeitraum von 2013 bis 2015 eine positive Wirkung von durchschnittlich 33 vermiedenen Schwerverunfällen pro Jahr aus (vgl. Tab 1).

Massnahme	Vermiedene Schwerverunfälle/Jahr	Grösse der Zielgruppe <sup>a</sup>
<b>Gesamtevaluation</b>		
Via-sicura-Vorlage	33	
<b>Einzelevaluationen</b>		
Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag	≥ 110	gross
Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren	28	mittel
Infrastrukturmassnahmen: Unfallschwerpunkte	18	gross
Raserdelikte (Definition), höhere Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten, höhere Strafandrohung bei Raserdelikten	≥ 17	mittel
Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen	0	klein
Neudefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen	0	klein
Mindestalter für Fuhrleute	0	klein

<sup>a</sup> Anzahl der betroffenen Schwerverunfällen im Verhältnis zum Gesamtunfallgeschehen

Tab. 1: Ergebnisse der Gesamtevaluation und der Einzelevaluationen: Durchschnittlich pro Jahr vermiedene Schwerverunfälle bis 2015 und Grösse der Zielgruppe.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Via-sicura-Vorlage bzw. das Maßnahmenpaket bereits kurz nach Inkrafttreten eine positive, aufgrund der kurzen Zeitspanne aber noch nicht vollständige Wirkung aufweist. Sobald alle Maßnahmen ihre Wirkung entfalten können, kann für die Zukunft eine noch höhere Wirkung erwartet werden.

## 4. Mögliche Anpassungen von Massnahmen

### 4.2. Anpassungsvorschläge zur Diskussion

#### 4.2.3. Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholverkehrssperren

##### Massnahmen:

- a) Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten („Black-box“) und
- b) Alkohol-Wegfahrsperr

Vorschlag: Der Bundesrat stellt zur Diskussion, die Massnahmen nicht weiterzuverfolgen.

Begründung: Die Massnahmen sind bislang nicht in Kraft getreten. Die Vorbereitungsarbeiten zeigen jedoch, dass beide Massnahmen im Verhältnis zum Nutzen mit einem zu hohen Aufwand verbunden wären. Den hohen Kosten in der Entwicklung und im Betrieb der Massnahmen stünde nur eine sehr kleine Gruppe an möglichen Betroffenen gegenüber.

## Zwei divergierende Studien zu den Wirkungen der Cannabislegalisierung auf das Unfallrisiko

Zwei Studien zu den Wirkungen von Cannabis auf Autofahrer in Staaten, in denen der Freizeitkonsum erlaubt ist, kamen zu verschiedenen Schlussfolgerungen hinsichtlich der Frage, ob dies das Unfallrisiko erhöht. Eine Studie im *American Journal of Public Health*, die am 20. Juni veröffentlicht wurde, schaute sich Todesfälle im Straßenverkehr an und fand kein erhöhtes Risiko in Colorado und dem Staat Washington, wo der Freizeitkonsum legal ist, verglichen mit acht Staaten, in denen es nicht legal ist und die eine ähnliche Bevölkerung, einen ähnlichen Fahrzeugbesitz und ähnliche Straßenverkehrsgesetze haben. Alabama, Kentucky und Texas waren unter den Staaten in der Vergleichsgruppe. „Damals 2012 argumentierten einige, dass Menschen in ihren Autos herumfahren würden, Unfälle bauen und sterben würden. Unsere Studie beweist, dass das nicht stimmt“, erklärte JASON AYDELOTTE, leitender Autor der Studie vom Medizinischen Zentrum an der Universität von Texas in Austin.

In einer anderen Studie, die am 21. Juni veröffentlicht wurde, analysierte das Highway Loss Data Institut die Häufigkeit der Schadensfallmeldungen für Autounfälle bei Versicherungen in Washington, Colorado und Oregon, in denen der Freizeitkonsum ebenfalls erlaubt ist. Sie fand verglichen mit Wyoming, Idaho und Nevada, wo es nicht legal ist, eine geringe (3 %) Zunahme der Unfallmeldungen in diesen Staaten. „In Staaten, die Gesetze zur Erlaubnis des Freizeitkonsums von Marihuana verabschiedet haben, zeigen die Daten, dass es ein starker Indikator war, dass Marihuana ein Faktor bei der Betrachtung des Anstiegs der Schadensfallmeldungen war“, berichtete MATT MOORE, Vizepräsident des Highway Loss Data Institut gegenüber Reuters.

(Pressemitteilung der International Association for Cannabinoid Medicines, IACM, vom 24. Juni 2017 unter Verweis auf die Original-Pressemitteilung von Reuters vom 22. Juni 2017)

### *Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«*

(1961–2016, Vol. 1–53), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.  
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

### Einbanddecken Vol. 53/2016

und ebenso Vol. 1–52 können zum Preise von je € 7,70 zuzüglich Versandkosten geliefert werden.

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



## Straßenverkehrsunfälle 2016

### – Deutschland, Österreich, Schweiz –

#### Deutschland

Im Jahr 2016 erreichte die Zahl der Unfälle einen neuen Höchststand. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach den endgültigen Ergebnissen der Verkehrsunfallstatistik mitteilt, erfasste die Polizei rund 2,6 Millionen Straßenverkehrsunfälle, 2,7 % mehr als 2015, darunter 2,3 Millionen Sachschadensunfälle (+3,0 %). Von diesen Sachschadensunfällen waren 71.638 Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden i. e. S. (+4,2 %), 15.518 sonstige Unfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel (+5,3 %) und 2,2 Millionen übrige Sachschadensunfälle (+2,9 %). Dennoch starben 2016 so wenige Menschen wie noch nie seit Beginn der Erhebung im Jahr 1953: Insgesamt gab es 3.206 Unfalltote, das waren 253 Getötete oder 7,3 % weniger als 2015. Im Vergleich zu 1970, mit 21.332 Todesopfern das Jahr mit der schwärzesten Bilanz, war dies ein Rückgang um 85 %. Dennoch kamen 2016 im Straßenverkehr täglich durchschnittlich 9 Menschen ums Leben. 396.666 Verkehrsteilnehmer wurden im Jahr 2016 verletzt, das waren 0,8 % mehr als 2015. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist gegenüber 2015 um ebenfalls 0,8 % auf 308.145 gestiegen.

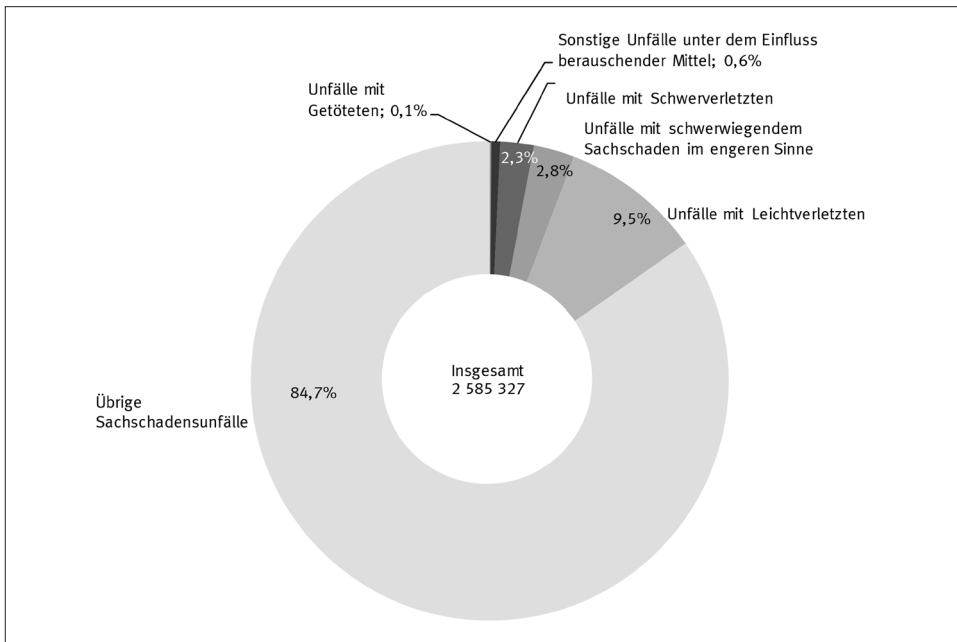


Schaubild 1: Polizeilich erfasste Straßenverkehrsunfälle 2016.

### Unfallursachen

Menschliches Fehlverhalten war mit Abstand die häufigste Unfallursache.

Personenbezogene Unfallursachen (Fehlverhalten der Beteiligten) stellte die Polizei 383.433 mal bei Unfällen mit Personenschaden fest, das waren durchschnittlich 1,2 Fehler je Unfall oder 643 Fehlverhalten je 1.000 Unfallbeteiligte. Der größte Teil dieser Fehlverhalten, nämlich 66,6 %, wurde entsprechend ihrer Unfallbeteiligung den Pkw-Fahrern angelastet.

Von den 255.391 Fehlverhalten der Pkw-Fahrer waren die häufigsten Unfallursachen „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (18,2 %), die Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorranges (17,1 %), Abstandsfehler (15,8 %) sowie nicht angepasste Geschwindigkeit (12,3 %). Alkoholeinfluss hatte einen Anteil von 3,0 %. Seit 1991 ist die Häufigkeit dieser Unfallursache bei den beteiligten Pkw-Fahrern um 74,0 % zurückgegangen.

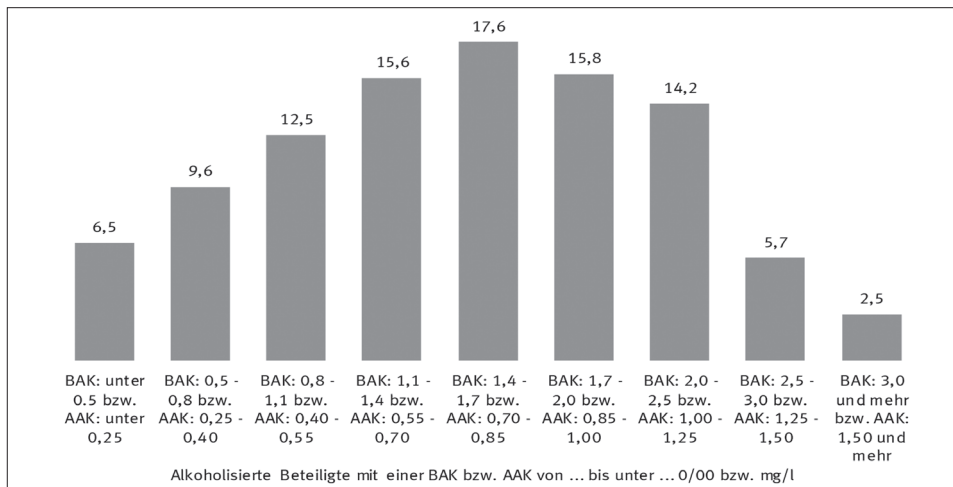


Schaubild 12: Alkoholisierter beteiligter Fahrer von Personenkraftwagen an Unfällen mit Personenschaden nach Blutalkohol- (BAK) bzw. Atemalkoholkonzentrationswerten (AAK) 2016.

(Auszug aus der Pressemitteilung 230/17 und der Fachserie 8 Reihe 7 „Verkehr – Verkehrsunfälle 2016“ des Statistischen Bundesamtes, Destatis, vom 6. Juli 2017)

## Österreich

Die Zahl der Straßenverkehrsunfälle erhöhte sich 2016 gegenüber dem Vorjahr um rund 500 (+ 1,3 %) auf 38.466. Dabei wurden 48.393 Personen verletzt, um rund 1.000 (+ 2,2 %) mehr als im Jahr davor. Mit 432 Todesopfern wurde – nach der vergleichsweise hohen Anzahl im Jahr 2015 (479) – wieder das Niveau von 2014 (430) erreicht. Damit liegt das zweitniedrigste Ergebnis seit Beginn der einheitlich geführten Unfallstatistik im Jahr 1961 vor (siehe Tab. 1). Von den insgesamt 48.825 verunglückten Personen erlitten 1 % tödliche Verletzungen, 15 % schwere und 84 % leichte Verletzungen. Im Durchschnitt ereigneten sich täglich 105 Verkehrsunfälle mit 132 Verletzten. Alle 20 Stunden forderte der Verkehr auf Österreichs Straßen ein Todesopfer.

### Mehr als 3.000 Verletzte bei Unfällen mit alkoholisierten Beteiligten

Die Zahl der Alkoholunfälle zeigt gegenüber 2015 einen Anstieg um 6,1 % auf 2.361, jene der dabei verletzten Personen erhöhte sich um mehr als 200 auf 3.055 (+ 7,8 %). Mit 22 Todesopfern bei Alkoholunfällen (2015: 27) wurde zwar das bisher niedrigste Ergebnis erzielt, die Zahl der schwer Verletzten stieg aber von 521 im Jahr 2015 um 4,6 % auf 545 (siehe Tab. 1).

	Jahresergebnisse				Veränderung 2015/2016	
	2013	2014	2015	2016	absolut	in %
<b>Unfallgeschehen insgesamt</b>						
Unfälle	38.502	37.957	37.960	38.466	+ 506	+ 1,3
Verletzte	48.044	47.670	47.366	48.393	+ 1.027	+ 2,2
Getötete <sup>1)</sup>	455	430	479	432	- 47	- 9,8
<b>Unfallgeschehen mit alkoholisierten Beteiligten</b>						
Alkoholunfälle	2.350	2.213	2.226	2.361	+ 135	+ 6,1
Verletzte	3.065	2.890	2.834	3.055	+ 221	+ 7,8
Getötete <sup>1)</sup>	31	32	27	22	- 5	- 18,5

Tab. 1: Unfallgeschehen 2013 bis 2016 (Auszug).

<sup>1)</sup> 30-Tage-Fristabgrenzung für Verkehrstote.

(Aus der Pressemitteilung 11.540-100/17 der Bundesanstalt Statistik Österreich, Statistik Austria, vom 22. Mai 2017)

## Schweiz

Im vergangenen Jahr sank die Anzahl tödlich verunfallter Personen gegenüber 2015 um 15 % auf 216. Seit Beginn der bundesweiten Zählung 1940 war der Wert nur 1945 mit 211 Getöteten geringer. 1971 lag er bei 1.773 (höchster Stand). Seither sank die Zahl kontinuierlich um insgesamt 88 %.

Getötete	2012	2013	2014	2015	2016	Δ 2016 – 2015	
<b>alle Getöteten nach mutmasslicher Hauptursache</b>	339	269	243	253	<b>216</b>	-37	-15 %
Alkoholeinfluss	40	35	24	30	<b>28</b>	-2	-7 %
Geschwindigkeitseinfluss	48	37	37	29	<b>30</b>	+1	+3 %
Unaufmerksamkeit/Ablenkung	29	23	18	19	<b>20</b>	+1	+5 %

Unfallstatistik Straßenverkehr (Auszug).

Schwerverletzte	2012	2013	2014	2015	2016	Δ 2016 – 2015	
<b>alle Schwerverletzten nach mutmasslicher Hauptursache</b>	4.202	4.129	4.043	3.830	<b>3.785</b>	-45	-1 %
Alkoholeinfluss	400	373	367	320	<b>371</b>	+51	+16 %
Geschwindigkeitseinfluss	625	585	542	460	<b>417</b>	-43	-9 %
Unaufmerksamkeit/Ablenkung	468	447	469	450	<b>453</b>	+3	+1 %

Unfallstatistik Straßenverkehr (Auszug).

Unfälle	2012	2013	2014	2015	2016	Δ 2016 – 2015	
<b>alle Unfälle mit Personenschaden nach Unfallfolgen</b>	18.148	17.473	17.803	17.736	<b>17.577</b>	-159	-1 %
mit Getöteten	301	257	229	238	<b>208</b>	-30	-13 %
mit Schwerverletzten	3.867	3.859	3.818	3.612	<b>3.548</b>	-64	-2 %
<i>mit lebensbedrohlichen Verletzten</i>	N/A	N/A	N/A	174	<b>175</b>	+1	+1 %
<i>mit erheblichen Verletzten</i>	N/A	N/A	N/A	3.438	<b>3.373</b>	+65	+2 %
mit Leichtverletzten	13.980	13.357	13.756	13.886	<b>13.821</b>	-65	-1 %

Unfallstatistik Straßenverkehr (Auszug).

N/A: nicht verfügbar.

(Aus einer Medienmitteilung und der Unfallstatistik Straßenverkehr des schweizerischen Bundesamtes für Straßen, ASTRA, vom 14. März 2017)

# Rechtsprechung

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

**51. 1. Die vom Amtsgericht verhängte Strafe und die des Landgerichts (einschließlich der Nebenstrafe des Fahrverbots) sind in ihrer Gesamtheit gegenüberzustellen, wenn es um die Beurteilung eines Verbots gegen das Verschlechterungsverbot geht, denn zwischen Strafe und Nebenstrafe besteht eine Wechselwirkung.**

**2. Das Strafübel eines dreimonatigen Fahrverbots ist nicht vergleichbar mit dem Strafübel einer Geldstrafe von 90 Tagessätzen.**

Oberlandesgericht Hamm,  
Beschluss vom 11. Juli 2017 – 4 RVs 77/17 –

Aus den Gründen:

Dass das Landgericht zusätzlich zur Geldstrafe auf ein dreimonatiges Fahrverbot nach § 44 StGB erkannt hat, verstößt nicht gegen das Verschlechterungsverbot, welches von Amts wegen zu prüfen ist (Meyer-Goßner in: Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 60. Aufl., § 358 Rdn. 13 m. w. N.). Das Landgericht hat die Zahl der Tagessätze von 100 auf 50 verringert und dafür und an Stelle einer Entziehung der Fahrerlaubnis mit Sperrfrist auf ein dreimonatiges Fahrverbot erkannt. Die vom Amtsgericht verhängte Strafe und die des Landgerichts (einschließlich der Nebenstrafe des Fahrverbots) sind in ihrer Gesamtheit gegenüberzustellen, wenn es um die Beurteilung eines Verbots gegen das Verschlechterungsverbot geht, denn zwischen Strafe und Nebenstrafe besteht eine Wechselwirkung (BayObLG, Beschl. v. 03.10.1977 – RReg 1 St 136/77 – juris). Bei einer Gesamtbetrachtung ist der Angeklagte aber durch die vom Landgericht verhängte Bestrafung nicht schlechter gestellt als durch das amtsgerichtliche Urteil. Die Geldstrafe, bei der auch die Gefahr der Verbüßung in Form einer Ersatzfreiheitsstrafe besteht (vgl. OLG Düsseldorf NZV 1993, 123, 124), wurde deutlich abgesenkt. Das Strafübel des dreimonatigen Fahrverbots, welches lediglich eine Erschwerung der Mobilität des Angeklagten bedeutet, überschreitet jedenfalls nicht den Umfang dieser Absenkung. Es kann nicht etwa ein Monat Fahrverbot mit einer Geldstrafe von 30 Tagessätzen gleichgesetzt werden (offengelassen in BayObLG a. a. O.). Hinzu kommt, dass die Maßregel komplett entfallen ist (vgl. OLG Hamm, Beschl. v. 02.07.1973 – 4 Ss 464/73 – juris LS). Dass der Angeklagte durch das Fahrverbot etwa größeren wirtschaftlichen Schaden erleiden würde als durch eine höhere Geldstrafe (vgl. dazu: OLG Düsseldorf, ZfSch 2006, 587), ergeben die Feststellungen ebenfalls nicht.

Aus den vorgenannten Gründen kann der Senat vorliegend auch ausschließen, dass das Landgericht die Wechselwirkung zwischen Strafe und Nebenstrafe aus

dem Auge verloren hat – auch wenn diese in der Strafzumessung nicht ausdrücklich erwähnt wird.

**52. Wann bei langer Verfahrensdauer der Zeitablauf entweder allein oder zusammen mit anderen Umständen ein Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen kann, ist grundsätzlich eine Frage des Einzelfalls, die einen gewissen Beurteilungsspielraum eröffnet. Ist zwischenzeitlich ein weiteres Fehlverhalten des Betroffenen im Straßenverkehr festgestellt worden, sollte der angefochtenen Entscheidung Ausführungen zu entnehmen sein, ob sich der Tatrichter jedenfalls der Möglichkeit bewusst gewesen war, ob nicht von der Verhängung des Fahrverbots bei gleichzeitiger (weiterer) Erhöhung der festgesetzten Geldbuße abgesehen werden kann, wenn die lange Verfahrensverzögerung auch auf Gründen außerhalb des Einflussbereichs des Betroffenen beruht.**

Oberlandesgericht Naumburg,  
Beschluss vom 13. Juni 2017 – 2 Ws 132/17 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat gegen den Betroffenen wegen fahrlässiger Überschreitung der durch Verkehrszeichen angeordneten Höchstgeschwindigkeit eine Geldbuße von 160,00 EUR verhängt, weiterhin ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat.

Dagegen richtet sich die unbeschränkt eingelegte Rechtsbeschwerde des Betroffenen, mit der er die Verletzung sachlichen Rechts rügt.

Die Überprüfung der Tatfeststellungen und der rechtlichen Einordnung der Tat hat keinen Rechtsfehler zum Nachteil des Betroffenen ergeben, insoweit ist die Rechtsbeschwerde unbegründet. Sie führt jedoch zur Aufhebung des Rechtsfolgenausspruches.

Aus den Gründen:

Die Generalstaatsanwaltschaft hat in ihrer Zuschrift an den Senat vom 6. Juni 2017 ausgeführt

„Der Rechtsfolgenausspruch hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Zwar unterliegt die Entscheidung, ob trotz Vorliegens eines Regelfalls der konkrete Sachverhalt Ausnahmecharakter hat und demgemäß von der Verhängung eines Fahrverbots abgesehen werden kann, in erster Linie der Beurteilung durch den Tatrichter, dessen Entscheidung vom Rechtsbeschwerdegericht im Zweifel ‚bis zur Grenze des vertretbaren‘ hinzunehmen ist (vgl. OLG Hamm, DAR 1996, S. 68).

Das Amtsgericht geht dabei zutreffend davon aus, dass bei dem abgeurteilten Geschwindigkeitsverstoß neben der Geldbuße regelmäßig auch die Verhängung eines 1-monatigen Fahrverbotes anzuordnen ist.

Es hat sich aber nicht in gebotener Weise mit der Frage befasst, ob vorliegend aufgrund des langen Zeitablaufes seit Begehung der Tat [...] der spezialpräventive Zweck der Maßnahme bereits durch die lange Zeit des Schwebezustandes und für den Betroffenen damit verbundene Ungewissheit über das Fahrverbot erreicht und die Verhängung eines Fahrverbotes deshalb nicht mehr geboten ist. Zutreffend weist der Rechtsbeschwerdeführer darauf hin, dass nach der gesetzgeberischen Intention das Fahrverbot nach § 25 Abs. 1 StVG in erster Linie eine Erziehungsfunktion hat. Es ist als Denkzettel- und Besinnungsmaßnahme gedacht und ausgeformt (BVerfGE 27, S. 36 f.). Von ihm soll eine warnende Wirkung auf den Betroffenen ausgehen und ihn anhalten, sich künftig verkehrordnungsgemäß zu verhalten. Das Fahrverbot kann deshalb seinen Sinn verlieren, wenn die zu ahnende Tat lange zurückliegt, die für die lange Verkehrsdauer maßgeblichen Umstände auch außerhalb des Einflussbereichs des Betroffenen liegen und in der Zwischenzeit kein weiteres Fehlverhalten im Straßenverkehr festgestellt worden ist ( vgl. OLG Karlsruhe, NStZ-RR 2007, S. 323; OLG Saarbrücken, Beschluss vom 05.03.2013 – 6/13 OWi).

Wann bei langer Verfahrensdauer der Zeitablauf entweder allein oder zusammen mit anderen Umständen ein Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen kann, ist zwar grundsätzlich eine Frage des Einzelfalls, die einen gewissen Beurteilungsspielraum eröffnet. In der obergerichtlichen Rechtsprechung ist allerdings die Tendenz erkennbar, den Sinn eines Fahrverbotes in Frage zu stellen, wenn die zu ahnende Tat mehr als zwei Jahre zurück liegt.

Im vorliegenden Verfahren liegen zwischen der Tat vom 14.11.2014 und ihrer nunmehrigen Ahndung durch das Amtsgericht Weißenfels am 13.03.2017 fast zwei Jahre und vier Monate. Zwischenzeitlich ist zwar ein weiteres Fehlverhalten des Betroffenen im Straßenverkehr festgestellt worden, nämlich gegen den Betroffenen wurde durch Entscheidung der Bußgeldbehörde Polizeipräsident R[...] in S[...] vom 20.05.2015, rechtskräftig seit dem 11.06.2015, wegen verbotswidriger Benutzung eines Mobil- oder Autotelefons zu einer Geldbuße von 65 Euro verhängt [...]. Allerdings beruhte die lange Verfahrensdauer bis zum Urteilspruch auch auf Gründen, die außerhalb des Einflussbereiches des Betroffenen lagen <so die Verlegung vom 08.03.2016 auf 10:30 Uhr wegen Verhinderung des Zeugen pp. [...]; die Aufhebung des Termins am 04.04.2016 wegen Lehrgangs des Zeugen pp [...]>. Daher sollte der angefochtenen Entscheidung Ausführungen zu entnehmen sein, ob sich der Tatrigh-

ter jedenfalls der Möglichkeit bewusst gewesen war, ob nicht von der Verhängung des Fahrverbots bei gleichzeitiger (weiterer) Erhöhung der festgesetzten Geldbuße abgesehen werden kann. Zwar ist das Gericht bei Vorliegen eines Regelfalls nach der Bußgeldkatalogverordnung, wenn keine durchgreifenden Anhaltspunkte für ein Abweichen erkennbar sind, von der Verpflichtung enthoben, die grundsätzliche Angemessenheit der Verhängung eines Fahrverbotes besonders zu begründen. Desgleichen sind auch keine näheren Feststellungen dazu erforderlich, ob der durch das Fahrverbot angestrebte Erfolg auch durch eine Erhöhung der Geldbuße erreicht werden kann. Der Tatrichter muss sich allerdings dieser Möglichkeit bewusst gewesen sein und dies in den Entscheidungsgründen grundsätzlich erkennen lassen (vgl. OLG Hamm, Beschluss vom 09.01.2009 – 4 Ss OWi 6/09). Dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Hier ist der Urteilsbegründung zwar zu entnehmen, dass für das Gericht keine Veranlassung bestand, von dem gesehenen regelmäßigen Fahrverbot von einem Monat abzuweichen, da entsprechende Gründe weder vorgetragen noch für das Gericht erkennbar waren, allerdings berücksichtigt es hierbei den inzwischen eingetretenen Zeitablauf zwischen Begehen der Ordnungswidrigkeit und Verurteilung der Ordnungswidrigkeit nicht, die ein Absehen vom Fahrverbot rechtfertigen könnte.

Dies führt auch zu dem Schluss, dass sich der Tatrichter dieser Möglichkeit eben nicht bewusst gewesen ist.“

Dem tritt der Senat bei.

Es war der gesamte Rechtsfolgenausspruch aufzuheben, weil bei einem Absehen von der Verhängung eines Fahrverbotes eine Erhöhung der Regelgeldbuße in Betracht kommt.

**53. 1. Die Zuständigkeit des Landgerichts als Beschwerdegericht oder als Berufungsgericht richtet sich ausschließlich danach, ob ihm die Akten gemäß § 321 Satz 2 StPO vorgelegt worden sind. Erfolgt die Beschlussfassung zu einem Zeitpunkt, nachdem ihm die Akten im vorgenannten Sinne bereits vorlagen, so entscheidet es als das mit der Hauptsache befaste Gericht. Es ist ohne Bedeutung, wie das Landgericht selbst seine Entscheidung verfahrensmäßig einordnet.**

**2. Die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis ist trotz des Zeitablaufs von 11 Monaten seit Begehung der Tat noch verhältnismäßig, wenn in der Zwischenzeit die Ermittlungen, das Zwischenverfahren und das Hauptverfahren andauerten und der Angeklagte kein schutzwürdiges Vertrauen auf den vorläufigen Erhalt seiner Fahrerlaubnis bilden konnte. Die lange Zeitdauer zwischen angeblicher Tatbegehung und vorläufiger Entziehung der Fahrerlaubnis wird im Rahmen der Verhältnis-**

**mäßigkeitsprüfung relativiert, wenn eine (etwaig) unterbliebene Verfahrensbeschleunigung das Ermittlungsverfahren und nicht den Zeitraum ab der vorläufigen Entziehung betrifft.**

Kammergericht Berlin,  
Beschluss vom 8. Februar 2017 – 3 Ws 39/17 –

**Zum Sachverhalt:**

Dem Beschwerdeführer wird Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, begangen am 3. August 2015 in B., zur Last gelegt. Zunächst wurde das polizeiliche Ermittlungsverfahren „gegen Unbekannt“ geführt. Spätestens seit dem 18. August 2015 stand der Beschwerdeführer als Tatverdächtiger fest. Unter diesem Datum wurde dem Beschwerdeführer ein Anhörungsschreiben zum Tatvorwurf übersandt. Nach Übersendung der Akten im Dezember 2015 und der Gewährung von Akteneinsicht für den Verteidiger sowie den rechtlichen Beistand des Geschädigten veranlasste die Amtsanwaltschaft Berlin im Februar 2016 polizeiliche Nachermittlungen, die durch Vernehmung des Zeugen B. erfolgten. Am 24. Mai 2016 erhob die Amtsanwaltschaft beim Amtsgericht Tiergarten – Strafrichter – wegen des vorgenannten Tatvorwurfs Anklage gegen den Beschwerdeführer. Der Amtsrichter verfügte am 31. Mai 2016 die Anklagezustellung, eröffnete am 15. Juni 2016 das Hauptverfahren und beräumte Termin zur Hauptverhandlung für den 17. August 2016 an.

Mit Beschluss vom 12. Juli 2016 hat das Amtsgericht Tiergarten dem Beschwerdeführer gemäß § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO vorläufig die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen. Am 1. August 2016 wurde der Führerschein des Beschwerdeführers sichergestellt, nachdem ihm der Beschluss bekannt gemacht worden war.

Mit Urteil vom 31. August 2016 erkannte das Amtsgericht Tiergarten wegen Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort auf eine Geldstrafe von 30 Tagessätzen zu je 30,00 Euro. Es entzog dem Angeklagten außerdem die Fahrerlaubnis und ordnete an, dass die Verwaltungsbehörde ihm vor Ablauf von 12 Monaten keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf. [...]

Der Angeklagte hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Nach Aktenübermittlung an das Berufungsgericht hat das Landgericht – Berufungskammer – durch den angefochtenen Beschluss seinen Antrag, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis aufzuheben, abgelehnt. Der daraufhin eingelegten Beschwerde hat das Landgericht nicht abgeholfen. Termin zur Berufungshauptverhandlung wurde noch nicht anberaumt.

**Aus den Gründen:**

1. Die Beschwerde des Angeklagten ist gemäß §§ 304 Abs. 1 i. V. m. 305 Satz 2 StPO zulässig. Das Landgericht – Berufungskammer – hat mit dem angegriffenen Beschluss – wie vom Beschwerdeführer beantragt – als erkennendes Gericht und nicht als Beschwerdegericht entschieden.

Die Zuständigkeit des Landgerichts als Beschwerdegericht oder als Berufungsgericht richtet sich aus-

schließlich danach, ob ihm die Akten gemäß § 321 Satz 2 StPO vorgelegt worden sind. Erfolgt die Beschlussfassung zu einem Zeitpunkt, nachdem ihm die Akten im vorgenannten Sinne bereits vorlagen, so entscheidet es als das mit der Hauptsache befasste Gericht. Es ist ohne Bedeutung, wie das Landgericht selbst seine Entscheidung verfahrensmäßig einordnet (vgl. OLG Stuttgart DAR 2002, 279; VRS 101, 40; OLG Düsseldorf NZV 1992, 202; VRS 99, 203; vgl. auch König, in: Hentschel/König/Dauer Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 111a StPO Rn. 8 m. w. H.).

Die Beschlussfassung erfolgte vorliegend zu einem Zeitpunkt, nachdem die Akten dem Landgericht als Berufungsgericht bereits vorgelegt worden waren. Der vom Verteidiger gefertigte Schriftsatz des Beschwerdeführers vom 6. Januar 2017 war erkennbar an das Landgericht, unter Bezugnahme auf das Berufungsaktenzeichen, als erkennendes Gericht mit dem Antrag auf Aufhebung der Maßnahme des Amtsgerichts gerichtet. Auch anhand des Akteninhaltes ist erkennbar, dass das Landgericht als Berufungsgericht nach Vorlage der Akten gemäß § 321 Satz 2 StPO über den Antrag auf Aufhebung des amtsgerichtlichen Beschlusses entschieden hat. Dies folgt insbesondere aus dem Umstand, dass das Landgericht den angegriffenen Beschluss mit dem Aktenzeichen des Berufungsgerichts versehen hat und in den Beschlussgründen inhaltlich auf die vom Beschwerdeführer eingelegte Berufung Bezug nimmt.

2. Die Beschwerde ist jedoch überwiegend unbegründet. Die Voraussetzungen für die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 111a Abs. 1 Satz 1 StPO, § 69 Abs. 1 Satz 1 StGB) liegen weiterhin vor.

a) Dringende Gründe rechtfertigen die Annahme, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis im Berufungsverfahren bestätigt werden wird. Der Angeklagte ist der ihm zur Last gelegten Tat dringend verdächtig. Es ist in hohem Maße wahrscheinlich, dass er auch in der Berufungshauptverhandlung durch die geladenen Zeugen und die weiteren im erstinstanzlichen Urteil benannten Beweismittel überführt werden wird. Zugleich ist er mit hoher Wahrscheinlichkeit gemäß § 69 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 Nr. 3 StGB als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen.

Wenn – wie hier – das amtsgerichtliche Urteil die Voraussetzungen des § 69 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 StGB geprüft und bejaht hat, sind die zugrunde liegenden Wertungen für das Beschwerdegericht im Berufungsverfahren nur eingeschränkt überprüfbar. Das Beschwerdegericht ist an einer abweichenden Entscheidung nicht schlechthin gehindert, hat aber – ähnlich wie dies für Haftentscheidungen (vgl. Meyer-Goßner/Schmitt StPO, 59. Aufl. 2016, § 117 Rn. 11b) oder den Bewährungswiderruf (vgl. Fischer StGB, 64. Aufl. 2017, § 56f Rn. 8b m. w. H.) anerkannt ist – den im Vergleich zu einer Entscheidung nach Aktenlage überlegenen Erkenntnismöglichkeiten der Hauptverhandlung und der damit verbundenen größeren Richtigkeitsgewähr Rechnung zu tragen. Der schriftlich abgefassten, mit Gründen versehenen Entscheidung



des Amtsgerichts kommt danach jedenfalls eine Indizwirkung zu. Das Beschwerdegericht ist grundsätzlich gehalten, sich ihr anzuschließen, sofern die Urteilsgründe nicht offensichtlich fehlerhaft sind oder neue Tatsachen eine abweichende Beurteilung gebieten (vgl. HansOLG Hamburg, Beschluss vom 8. März 2007 – 2 Ws 43/07 –, juris Rn. 9 ff. mit Nachweisen zum Streitstand; OLG Jena, Beschluss vom 22. Februar 2006 – 1 Ws 54/06 –, juris Rn. 9; für das Revisionsverfahren: OLG Hamm NStZ-RR 2014, 384, 385; OLG Brandenburg, Beschluss vom 2. Dezember 2009 – 1 Ws 229/09 –, juris Rn. 8; vgl. auch Meyer-Goßner/Schmitt a. a. O., § 111a Rn. 19).

Danach liegen die Voraussetzungen des § 69 Abs. 1 StGB mit hoher Wahrscheinlichkeit vor. Das Amtsgericht hat insbesondere ausführlich und sorgfältig dargelegt, warum es davon überzeugt war, dass der Angeklagte den Verkehrsunfall und den damit verbundenen Schadenseintritt wahrgenommen habe. Offensichtliche Fehler in der Beweiswürdigung sind nicht ersichtlich. [...]

Das Amtsgericht war ferner durch das Vorliegen der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB von der sonst erforderlichen eingehenden Würdigung der Täterpersönlichkeit entbunden. Besondere Umstände, die sich deutlich vom Durchschnittsfall abheben und die Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB entfallen lassen könnten, hat das Amtsgericht nicht festgestellt; solche sind auch nicht ersichtlich. Das Amtsgericht hat ausführlich und im Ergebnis nachvollziehbar begründet, warum trotz des Zeitraums zwischen Tatbegehung und erstinstanzlicher Aburteilung die charakterlichen Mängel des Beschwerdeführers mit der Folge fortbestehen, dass die Regelwirkung des § 69 Abs. 2 StGB vorliegend auch nicht ausnahmsweise entfällt.

b) Die Entscheidung des Landgerichts ist auch nicht ermessensfehlerhaft. Insbesondere ist die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis trotz des Zeitablaufs noch verhältnismäßig. Dass die Tat bereits am 3. August 2015 begangen und die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis erst am 12. Juli 2016 angeordnet wurde, ist unschädlich, da in der Zwischenzeit die Ermittlungen, das Zwischenverfahren und das Hauptverfahren andauerten und der Angeklagte kein schutzwürdiges Vertrauen auf den vorläufigen Erhalt seiner Fahrerlaubnis bilden konnte.

Es entspricht einhelliger Meinung der Obergerichte, dass die Fahrerlaubnis auch noch in einem späteren Verfahrensabschnitt vorläufig nach § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO entzogen werden kann (vgl. dazu u. a. OLG Koblenz VRS 67, 254; VRS 68, 118; OLG Karlsruhe VRS 68, 360; OLG Düsseldorf NZV 1992, 331; Meyer-Goßner/Schmitt a. a. O., § 111a Rn. 3 m. w. N.). Bei einer vorläufigen Entziehung erst längere Zeit nach der Tatbegehung ist jedoch, da es sich bei der Entscheidung nach § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO um eine Eilentscheidung handelt, besonders sorgfältig die Einhaltung und Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes (vgl. BVerfG NJW 2005, 1767 m. w. N.; Senat, Beschlüsse vom 1. April 2011 – 3 Ws 153/11 – und 29. Juli 2016 – 3 Ws 398/16 –; OLG Köln StV

1991, 248) zu prüfen. Demnach sind mit zunehmender zeitlicher Distanz zwischen Tatgeschehen und dem Zeitpunkt des vorläufigen Entzuges der Fahrerlaubnis erhöhte Anforderungen an die Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs und dem Schutz der Allgemeinheit einerseits und dem Interesse des Fahrerlaubnisinhabers an der uneingeschränkten Nutzung seiner Fahrerlaubnis andererseits zu stellen. Bleibt dieser nach der ihm angelasteten Tat weiter im Besitz seiner Fahrerlaubnis und nimmt beanstandungsfrei am Straßenverkehr teil, wächst sein Vertrauen in den Bestand der Fahrerlaubnis, während die Möglichkeit ihres vorläufigen Entzuges nach § 111a Abs. 1 Satz 1 StPO ihren Charakter als Eilmaßnahme zunehmend verliert. Wann Letztere nicht mehr in Betracht kommt, wird von der Rechtsprechung unterschiedlich beantwortet (vgl. BVerfG a. a. O.; Senat, Beschlüsse vom 1. April 2011 – 3 Ws 153/11 – und 29. Juli 2016 – 3 Ws 398/16 –) und hängt wesentlich von den jeweiligen Umständen des Einzelfalles ab.

Dies führt vorliegend dazu, dass die Strafkammer das ihr eingeräumte Ermessen (noch) nicht verletzt hat, wobei dahinstehen kann, wann konkret der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verletzt ist. Der Senat übersieht insoweit nicht, dass die Fahrerlaubnis 11 Monate nach der am 3. August 2015 angeblich begangenen Tat entzogen wurde, obwohl dem Angeklagten bereits Mitte August 2015 rechtliches Gehör gewährt worden ist und es von Seiten der Strafverfolgungsbehörden nahegelegen hätte, zu diesem Zeitpunkt die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis zu beantragen. Tatsächlich erließ jedoch erst der Amtsrichter – ohne ersichtlichen Antrag der Anwaltschaft und ohne dass sich die Erkenntnislage erkennbar verändert hatte – nach Eröffnung des Hauptverfahrens und Anberaumung des Hauptverhandlungstermins den entsprechenden Beschluss.

Die lange Zeitdauer zwischen angeblicher Tatbegehung und vorläufiger Entziehung der Fahrerlaubnis wird vorliegend jedoch dadurch relativiert, dass eine (etwaig) unterbliebene Verfahrensbeschleunigung das Ermittlungsverfahren und nicht den Zeitraum ab der vorläufigen Entziehung betraf. Der Beschluss wurde auch in angemessener Zeit nach Eingang der Akten beim Amtsgericht erlassen und das Verfahren im weiteren Verlauf, sowohl durch das Amtsgericht als auch durch das Berufungsgericht, angemessen gefördert. Zu berücksichtigen ist insoweit des Weiteren, dass der anwaltlich vertretene Angeklagte darüber hinaus die Möglichkeit der Entziehung der Fahrerlaubnis im Hauptverfahren ernsthaft in Betracht ziehen musste. Sein Vertrauensschutz bezüglich der im Ermittlungsverfahren und im Zwischenverfahren unterbliebenen vorläufigen Entziehung wiegt nicht so schwer, dass die angefochtene Entscheidung der Strafkammer ermessensfehlerhaft erscheint.

c) Die Kostenentscheidung des Landgerichts war aufzuheben, denn sie war vorliegend nicht veranlasst. Zu Unrecht hat sich das Gericht auf § 473 Abs. 1 StPO gestützt, denn das Landgericht hat nicht als Beschwer-

degericht entschieden (vgl. oben). Gemäß § 464 Abs. 1 StPO sind nur verfahrensbeendende Entscheidungen mit einer Kostenentscheidung zu versehen. Nicht zu den verfahrensabschließenden Entscheidungen in diesem Sinne gehören dagegen die gerichtlichen Entscheidungen in unselbstständigen Zwischenverfahren, also Verfahrensabschnitten, die nur eine vorläufige Regelung treffen, etwa Beschwerden gegen die Anordnung der Untersuchungshaft, Anordnungen des Richters im Vollzug der Untersuchungshaft, die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis, Durchsuchungs- und Beschlagnahmebeschlüsse sowie die den Antrag auf Wiedereinsetzung verwerfende Entscheidung (vgl. KG, Beschluss vom 9. Juli 2010 – 1 Ws 171/09 –, juris Rn. 12).

**54. \*) Die Verfahrensherrschaft der Staatsanwaltschaft im Ermittlungsverfahren gilt auch im Fall der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO. Unabhängig von einer sachlichen Prüfung ist der Amtsrichter deshalb im Ermittlungsverfahren verpflichtet, einem Antrag der Staatsanwaltschaft auf Aufhebung eines nach § 111a StPO ergangenen Beschlusses nachzukommen.**

Landgericht Hamburg,  
Beschluss vom 7. Februar 2017 – 603 Qs 43/17 –

Zum Sachverhalt:

Mit Beschluss vom 17.10.2016 hat das Amtsgericht auf Antrag der Staatsanwaltschaft gemäß § 111a StPO dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis vorläufig entzogen. Unter dem 14.11.2016 hat die Staatsanwaltschaft beantragt, den Beschluss aufzuheben und den zur Akte gereichten Führerschein an den Beschuldigten zurückzugeben, da der Nachweis seiner Fahrereignischaft nicht geführt werden könne. Mit Beschluss vom 30.01.2017 hat das Amtsgericht den Antrag der Staatsanwaltschaft abgelehnt und begründet, warum ein dringender Tatverdacht für eine Straftat nach § 315c StGB gegeben sei. Gegen die Ablehnung ihres Antrags richtet sich die Beschwerde der Staatsanwaltschaft vom 01.02.2017.

Die Beschwerde ist zulässig und hat auch in der Sache Erfolg.

Aus den Gründen:

Unabhängig von einer sachlichen Prüfung ist der Amtsrichter im Ermittlungsverfahren verpflichtet, einem Antrag der Staatsanwaltschaft auf Aufhebung eines nach § 111a StPO ergangenen Beschlusses nachzukommen. Dies folgt aus einer entsprechenden Anwendung von § 120 Abs. 3 S. 1 StPO, wonach der Ermittlungsrichter – vor Erhebung der Anklage – einen Haftbefehl auf Antrag der Staatsanwaltschaft aufzuheben hat. Wie in jenem Fall ausdrücklich geregelt, gilt auch im Fall der vorläufigen Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 111a StPO im Ermittlungsverfahren die Verfahrensherrschaft der Staatsanwaltschaft. Einen Beschluss nach § 111a StPO kann das Gericht ebenfalls nicht von Amts wegen, sondern nur auf Antrag

der Staatsanwaltschaft erlassen. Dementsprechend muss die Staatsanwaltschaft auch die Möglichkeit haben, die Aufhebung einer bereits ergangenen Entscheidung nach § 111a StPO zu erwirken (so auch LR-Hauck, § 111 a, Rn. 49 m. w. N.). Soweit teilweise eine Prüfungskompetenz des Ermittlungsrichters bejaht wird (vgl. – ohne Begründung – Meyer-Goßner § 111a Rn. 14, AG Münster MDR 72, 166), berücksichtigt diese Auffassung nicht, dass die Staatsanwaltschaft bis zum Abschluss der Ermittlungen jederzeit die Möglichkeit hat, das Verfahren einzustellen und keine Anklage zu erheben, in welchem Fall der Beschluss nach § 111a StPO umgehend – und ohne richterliche Prüfungskompetenz – aufzuheben wäre.

**55. Die Feststellung einer alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit eines Kraftfahrers kann durch den Tatrichter im Einzelfall auch erfolgen, wenn nach der Tat eine Blutprobe nicht entnommen wurde, aber eine aussagekräftige Atemalkoholanalyse und weitere eindeutige Beweisanzeichen vorliegen. Die Durchführung der Blutentnahme ist nicht Tatbestandsvoraussetzung, sondern ein Mittel der Beweisführung dafür, dass der Täter infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berausender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen.**

Amtsgericht Zossen,  
Urteil vom 1. Dezember 2016 – 10 Cs 11/16 –

Aus den Gründen:

[...]

II. Der Angeklagte befuhr am 1. Juli 2015 gegen 4.30 Uhr mit einem Personenkraftwagen [...] in alkoholbedingt fahrunsicherem Zustand [...] den öffentlich zugänglichen Parkplatz [...] in [...].

Eine Blutentnahme konnte nicht durchgeführt werden. Die Atemalkoholkonzentration betrug um 5:35 Uhr 2,15 Promille, um 7.10 Uhr 1,96 Promille und um 8.10 Uhr 1,55 Promille. Der Arztbericht weist eine „sehr starke“ Alkoholisierung aus.

III. Die Überzeugungsbildung des Gerichts beruht auf der Einlassung des Angeklagten, die dieser über seinen Verteidiger abgegeben hat, der Vernehmung der Zeugen [...] sowie der Inaugenscheinnahme von Lichtbildern. [...]

Ferner ist das Gericht davonüberzeugt, dass der Angeklagte aufgrund des Genusses alkoholischer Getränke nicht mehr in der Lage war, das Fahrzeug sicher zu führen. Der Zeuge [...] hat ausgesagt, der Angeklagte sei in nicht sinnvollen Fahrmanövern über den Parkplatz gefahren und sei über Bordsteine geholpert. Auch fuhr der Angeklagte unbeirrt rechtsseitig nur noch auf den Felgen. Hierin liegen erhebliche Fahrfehler und Auffälligkeiten, die typischerweise auf eine hochgradige Alkoholisierung zurückzuführen sind. Der Zeuge [...] war glaubwürdig und seine Aussage glaubhaft. Er hat detailreich und ohne jeden Belastungseifer seine Wahrnehmung geschildert. Er war in

der Lage, auf Nachfragen seine Aussage zu ergänzen, aber auch Wahrnehmungslücken oder Unsicherheiten einzuräumen.

Der Angeklagte wies nach der Überzeugung des Gerichts auch während des Führens des Fahrzeuges eine Blutalkoholkonzentration von deutlich mehr als 0,3 Promille auf. Dies kann vorliegend auch ohne Blutentnahme bejaht werden.

Die Feststellung einer alkoholbedingten Fahrunfähigkeit eines Kraftfahrers durch den Tatrichter ist grundsätzlich auch dann möglich, wenn nach der Tat eine Blutprobe nicht entnommen und deshalb die Blutalkoholkonzentration als Grundlage für weitere Beweiserwägungen nicht ermittelt werden konnte. Auch in diesen Fällen kann sich die Überzeugung von der (relativen) Fahrunfähigkeit des Täters aus den vom Tatrichter festgestellten Beweisanzeichen ergeben (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 20. Juni 1989 – 2 Ss 154/89 - 25/89 III –, juris; OLG Koblenz, Urteil vom 28. September 1989 – 1 Ss 357/89 –, juris; Fischer, Strafgesetzbuch, 63. Aufl., § 316 Rn. 22; Schönke/Schröder/Hecker/Sternberg-Lieben StGB § 316 Rn. 18, beck-online). Die Durchführung der Blutentnahme ist nicht Tatbestandsvoraussetzung, sondern ein Mittel der Beweisführung dafür, dass der Täter infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen. Wenngleich eine Blutprobe das zuverlässigste Mittel der Ermittlung der Blutalkoholkonzentration ist, kann diese auch auf anderem Wege ermittelt werden. Die Atemalkoholkonzentration, die mit dem Gerät Dräger 6510 gemessen wurde, betrug um 6.30 Uhr 2,15 Promille und befand sich bei den Folgemessungen bereits in einer Abbaukurve. Das Gerät Dräger 6510 ist als sehr zuverlässig bekannt (vgl. LG Potsdam, Urteil vom 23. Februar 2009 – 27 Ns 150/08 –, juris). Die Messung des Atemalkohols ist als Indiz bei der Beurteilung der Fahrsicherheit berücksichtigungsfähig (Fischer, Strafgesetzbuch, 63. Aufl., § 316 Rn. 22).

Die Gesamtschau der vorliegenden Indizien lässt keinen anderen Schluss zu, als dass der Angeklagte das Fahrzeug im Zustand jedenfalls relativer Fahrunfähigkeit geführt hat. Das Gericht ist davon überzeugt, dass der Angeklagte – auch unter Berücksichtigung eines eventuellen Nachtrunks – tatsächlich eine Blutalkoholkonzentration aufwies, die über einem Promille lag, jedenfalls deutlich über dem „Schwellenwert“ der relativen Fahrsicherheit von 0,3 Promille. Hierfür spricht zunächst das Fahrverhalten des Angeklagten. Dieser führte das Fahrzeug, obwohl es auf der Beifahrerseite keine Reifen mehr hatte und sich nur noch auf den Felgen bewegte. Es bedarf einer erheblichen Bewusstseinsbeeinträchtigung, um ein Fahrzeug unbeirrt in diesem technischen Zustand zu führen. Die Reifen wurden ausweislich der in Augenschein genommenen Lichtbilder an zwei unterschiedlichen Stellen auf der Wegstrecke [...] gefunden, so dass der Angeklagte entweder durch zwei Fahrfehler – vermutlich Kollisionen mit Bordsteinkanten – eine Trennung von Reifen und Felge verursacht hätte oder aber mit einem Fahrzeug

losgefahren wäre, obwohl dies beifahrerseitig nur auf Felgen fuhr. Der Zeuge [...] berichtete auch, der Angeklagte habe mehrfach die Bordsteinkante auf dem Parkplatz touchiert, was ebenfalls ein für erheblich alkoholisierte Personen typischer Fahrfehler ist. Ferner hat der Zeuge [...], den das Gericht als besonnenen und erfahrenen Polizeibeamten wahrgenommen hat, beschrieben, dass der Angeklagte erheblich schwankte und nur noch sehr schlecht stehen konnte. Er habe sich am Fahrzeug festhalten müssen, um sich und seine Standfestigkeit aufrecht zu erhalten. Auch sei seine Sprache alkoholtypisch verschwommen gewesen. Der Zeuge meinte zwar, dass der Angeklagte für den mittels Atemalkoholtest gemessenen Wert „noch ganz gut sprach“, aber doch schon so beeinträchtigt gewesen sei, dass man es etwa am Telefon hätte bemerken müssen. Auch die vom Zeugen [...] nachvollziehbar als skurril bezeichnete Bekleidung des Angeklagten – keine Schuhe, Boxershorts, Anorak, Pudelmütze und Sonnenbrille – sprechen für einen alkoholbedingten Verlust der Kontrollfähigkeit und des Empfindens für situationsangemessenes Verhalten. All diese Indizien lassen auf eine ganz erhebliche Alkoholisierung schließen, die regelmäßig erst eintritt, wenn sogar die Schwelle zur absoluten Fahrsicherheit überschritten ist. Diese Einschätzung findet sich auch im hohen Wert der gemessenen Atemalkoholkonzentration betätigt. Diese betrug um 5.35 Uhr – gemessen mit Dräger 6510 – 2,15 Promille. Auch wenn die Messung der Atemalkoholkonzentration keine unmittelbare Umrechnung auf die Blutalkoholkonzentration ermöglicht, lässt diese Messung gleichwohl darauf schließen, dass der Angeklagte so erheblich alkoholisiert war, dass eine Blutalkoholkonzentration von über einem Promille erreicht war.

Letztendlich kann dahinstehen, ob der Angeklagte im Zeitpunkt des Führens des Fahrzeuges tatsächlich eine Blutalkoholkonzentration von über einem Promille aufwies. Jedenfalls lag der Wert weit über 0,3 Promille, da bei einem geringeren Wert das Fahr- und sonstige Verhalten des Angeklagten nicht erklärlich wäre.

Das Gericht kann ebenfalls ausschließen, dass ein relevanter Nachtrunk stattgefunden hat. Der Zeuge [...] bekundete, der Angeklagte habe, nachdem er auf den Parkplatz gefahren sei, nur noch eine Zigarette geraucht, aber nichts getrunken. Er habe nur noch im Auto gegessen. Dies korrespondiert damit, dass er von der Polizei schlafend im Auto sitzend angetroffen wurde. Der Zeuge [...] erklärte, wenn er im Einsatzbereich nur im Fahrzeug vorgefundene Bierflaschen erwähnt habe, so könne er ausschließen, dass sich auch andere Flaschen wie Schnapsflaschen im Fahrzeug befunden hätten. Auch wenn zugunsten des Angeklagten unterstellt würde, dass er zwischen seiner Ankunft am Hotel und dem Eintreffen der Polizei noch Alkohol aus den im Fahrzeug befindlichen Flaschen getrunken hätte, kann es sich hierbei nicht um eine hinreichend große Menge Alkohol gehandelt haben, die den Angeklagten erst in den Bereich der Fahrsicherheit gebracht hätte. Der Zeuge [...] hat den Angeklagten über die Kamera beobachtet und ihn nicht trinken gesehen.

Demnach könnte der Angeklagte höchstens und höchst zufällig gerade in solchen Momenten getrunken haben, in denen der Zeuge in seiner Aufmerksamkeit kurz abgelenkt war. Hierfür stand ihm jedoch bis zu seinem Einschlafen nur ein kurzes Zeitfenster und als Getränk lediglich Bier zur Verfügung. Ausschließlich mit Bier in einen so kurzen Zeitraum und in nur wenigen Trinkmomenten einen Trunkenheitsgrad zu erreichen, wie er beim Angeklagten vorgelegen hat, erscheint nicht möglich, wie dem erkennenden Richter aus einer Vielzahl von Selbstversuchsreihen im Rahmen der Referendarausbildung bekannt ist und wie sich auch unter der Anwendung der Widmark-Formel ermitteln lässt. Daher muss der Angeklagte schon vor dem Erreichen des [...] eine entsprechend hohe Menge Alkohol im Körper gehabt haben. Dieses Ergebnis wird auch dadurch bestätigt, dass der Angeklagte bereits auf Felgen und unter mehrmaligem Touchieren der Bordsteinkante den Parkplatz befuhr und in der „skurrilen“ Weise gekleidet war. Er war also offenkundig schon während der Fahrt so erheblich alkoholisiert, dass er das Fahrzeug nicht mehr sicher führen konnte. Ebenfalls spricht die mittels Atemalkoholmessung ermittelte Abbaukurve gegen einen relevanten Nachtrunk. Hätte der Angeklagte tatsächlich noch kurz vor Eintreffen der Polizei erhebliche Mengen Alkohol zu sich genommen, wäre zu erwarten gewesen, dass er sich noch in der Resorptionsphase befunden hätte. Dann hätte die Alkoholkonzentration aber zunächst noch im Steigen begriffen sein oder zumindest gleich bleiben müssen. Der Angeklagte hat aber kontinuierlich seine Alkoholkonzentration abgebaut, was gegen eine Resorption kürzlich genossenen Alkohols spricht.

IV. Der Angeklagte hat sich der fahrlässigen Trunkenheit im Verkehr schuldig gemacht. Von einer verminderten Schuldfähigkeit ist das Gericht nicht ausgegangen, denn der Angeklagte hat die ihn kontrollierenden Polizeibeamten sofort mit einer vermeintlich nicht widerlegbaren Schutzbehauptung konfrontiert. Dies belegt, dass er in der Lage war, sein Verhalten und die Situation hinreichend zu reflektieren. [...]

**56. Ist nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von weniger als 1,6 Promille die Fahrerlaubnis durch das Strafgericht entzogen worden, darf die Fahrerlaubnisbehörde die Neuerteilung nicht allein wegen dieser Fahrerlaubnisentziehung von der Beibringung eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig machen. Anders liegt es, wenn zusätzliche Tatsachen die Annahme künftigen Alkoholmissbrauchs begründen.**

Bundesverwaltungsgericht,  
Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24/15 –

Zum Sachverhalt:

- 1 Die Klägerin begehrt nach strafgerichtlicher Entziehung ihrer Fahrerlaubnis deren Neuerteilung, ohne

hierfür ein positives medizinisch-psychologisches Gutachten beibringen zu müssen.

Mit Urteil vom 11. Februar 2014 verurteilte das 2 Amtsgericht Amberg die Klägerin wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr (Blutalkoholkonzentration von 1,28 Promille) nach § 316 StGB zu einer Geldstrafe, entzog ihr gemäß § 69 StGB die Fahrerlaubnis, da sie sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen habe, und bestimmte eine Sperrfrist von drei Monaten für die Neuerteilung.

Im März 2014 beantragte die Klägerin bei der 3 Beklagten die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis. Sie hat, nachdem die Fahrerlaubnisbehörde dies von der Vorlage eines positiven medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig machte, (Untätigkeits-)Klage beim Verwaltungsgericht erhoben.

Mit Schreiben vom 30. September 2014 forderte die 4 Beklagte die Klägerin gestützt auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d i. V. m. Buchst. a der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) auf, das Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle zur Frage beizubringen, ob zu erwarten sei, dass sie auch zukünftig ein (Kraft-)Fahrzeug unter Alkoholeinfluss führen werde und/oder ob als Folge eines unkontrollierten Alkoholkonsums Beeinträchtigungen vorlägen, die das sichere Führen eines Kraftfahrzeugs der Gruppe I (hier Klasse B) in Frage stellten.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage abgewiesen. 5 [...]

Die Berufung der Klägerin hat der Bayerische Ver- 6 waltungsgerichtshof zurückgewiesen. [...]

[Dagegen richtet sich die Revision der Klägerin.]

Aus den Gründen:

Die Revision der Klägerin ist begründet. Das ange- 11 fochtene Urteil beruht auf einer Verletzung von Bundesrecht (§ 137 Abs. 1 VwGO) und erweist sich auch nicht aus anderen Gründen als richtig (§ 144 Abs. 4 VwGO). Die vorinstanzlichen Urteile sind deshalb zu ändern; die Beklagte ist zu verpflichten, die begehrte Fahrerlaubnis ohne vorherige Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu erteilen.

1. Für die Beurteilung des Verpflichtungsbegehrens 12 der Klägerin ist auf die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der gerichtlichen Entscheidung abzustellen; Anwendung finden die rechtlichen Regelungen, die auch das Berufungsgericht zugrunde zu legen hätte, wenn es zum Zeitpunkt des revisionsgerichtlichen Urteils entschiede (stRspr, vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 13. Februar 2014 – 3 C 1.13 – BVerwGE 149, 74 Rn. 13 m. w. N.). Anzuwenden sind danach das Straßenverkehrsgesetz (StVG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 28. November 2016 (BGBl. I S. 2722), sowie die Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV) vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), zuletzt geändert durch Art. 2 der Verordnung vom 21. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3083).

**13** Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 StVG müssen Fahrerlaubnisbewerber zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sein. Die Eignung besitzt nach § 2 Abs. 4 Satz 1 StVG sowie § 11 Abs. 1 Satz 1 und 3 FeV, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. Die Anforderungen sind insbesondere dann nicht erfüllt, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 zur Fahrerlaubnis-Verordnung vorliegt, wodurch die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgeschlossen wird (§ 11 Abs. 1 Satz 2 FeV). § 13 FeV konkretisiert die Fälle, in denen die Fahrerlaubnisbehörde im Zusammenhang mit einer Alkoholproblematik die Fahreignung durch ein ärztliches oder medizinisch-psychologisches Gutachten zu klären hat. Nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV ist die Eignung bei Alkoholmissbrauch ausgeschlossen; er liegt vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann. Gemäß Nr. 8.2 dieser Anlage kann von einer Eignung erst dann wieder ausgegangen werden, wenn der Missbrauch beendet und die Änderung des Trinkverhaltens gefestigt ist. Für die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung gelten die Vorschriften für die Ersterteilung (§ 20 Abs. 1 Satz 1 FeV).

**14** 2. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, nach einer strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), die auf einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss beruht, sei im Wiedererteilungsverfahren unabhängig von der Blutalkoholkonzentration die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen (im Anschluss an die Rechtsprechung des VGH Mannheim, Urteile vom 18. Juni 2012 – 10 S 452/10 – VBIBW 2013, 19 und vom 7. Juli 2015 – 10 S 116/15 – ZfS 2015, 539 sowie Beschluss vom 15. Januar 2014 – 10 S 1748/13 – VBIBW 2014, 348; diesem folgend auch OVG Greifswald, Beschluss vom 22. Mai 2013 – 1 M 123/12 – VRS 127, 269 = juris Rn. 14 ff.; zustimmend Rebler, in: Müller/Rebler, Die Klärung von Eignungszweifeln im Fahrerlaubnisrecht, 2. Aufl. 2017, S. 159; offen lassend OVG Münster, Beschluss vom 21. Januar 2015 – 16 B 1374/14 – DAR 2015, 606 = juris Rn. 10 sowie OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 17. Juli 2015 – OVG 1 S 123.14 – VerkMitt 2015 Nr. 55 = juris Rn. 4; ablehnend VG Würzburg, Beschluss vom 21. Juli 2014 – W 6 E 14.606 – DAR 2014, 541; VG Regensburg, Beschluss vom 12. November 2014 – RO 8 K 14.1624 – DAR 2015, 40; VG München, Urteil vom 9. Dezember 2014 – M 1 K 14.2841 – DAR 2015, 154; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 13 FeV Rn. 26b; Koehl, DAR 2016, 47; Mahlberg, DAR 2014, 419 und 603; Zwirger, DAR 2015, 157; kritisch auch Dronkovic/Kalus, DAR 2016, 191). Diese Auffassung ist mit § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d i. V. m. Buchst. a bis c FeV nicht vereinbar. Lag die Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille, so bedarf

es bei einer einmalig gebliebenen Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss zusätzlicher Tatsachen, die die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen. Die Entziehung der Fahrerlaubnis durch das Strafgericht genügt für sich gesehen nicht.

a) Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV ist zur Vorbereitung **15** von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis zur Klärung von Eignungszweifeln bei einer Alkoholproblematik ein medizinisch-psychologisches Gutachten beizubringen, wenn nach dem ärztlichen Gutachten zwar keine Alkoholabhängigkeit, jedoch Anzeichen für Alkoholmissbrauch vorliegen oder sonst Tatsachen die Annahme von Alkoholmissbrauch begründen (Buchst. a). Gleiches gilt, wenn wiederholt Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen wurden (Buchst. b), 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 (Buchst. c), die Fahrerlaubnis aus einem der unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen war (Buchst. d) oder sonst zu klären ist, ob Alkoholmissbrauch oder Alkoholabhängigkeit nicht mehr besteht (Buchst. e).

Zutreffend geht das Berufungsgericht auf der **16** Grundlage seiner bisherigen Rechtsprechung davon aus, dass eine Gutachtensanforderung nur dann auf § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV gestützt werden kann, wenn Zusatzsachachen vorliegen, die unter Berücksichtigung der Wertungen des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV geeignet sind, die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen. Mit den Tatbeständen des § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV erfasst der Verordnungsgeber verschiedene Lebenssachverhalte, die je selbständig zur Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verpflichtet. Diese Tatbestände stehen jedoch nicht beziehungslos nebeneinander. Vielmehr hat der Verordnungsgeber mit ihnen einen Rahmen geschaffen, bei dessen Ausfüllung auch die jeweils anderen Tatbestände und die ihnen zugrunde liegenden Wertungen zu berücksichtigen sind. Das gilt namentlich für die Tatbestände des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. b und c FeV. Lag die Blutalkoholkonzentration, mit der ein Fahrzeug geführt wurde, unter 1,6 Promille und wurde keine wiederholte Zuwiderhandlung im Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss begangen, so ist nach diesen Bestimmungen die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens nicht ohne Weiteres gerechtfertigt. Diese Grundentscheidung des Verordnungsgebers ist nicht anders als im Rahmen eines Regelbeispielskatalogs bei der Auslegung des Tatbestands des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV zu beachten. Eine einmalig gebliebene Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille genügt ohne zusätzliche aussagekräftige Umstände nicht, um als sonstige Tatsache im Sinne dieses Tatbestands die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen.

b) Nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV ist ein **17** medizinisch-psychologisches Gutachten auch dann beizubringen, wenn die Fahrerlaubnis aus einem der



- unter den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen war. In der Rechtsprechung des erkennenden Senats ist geklärt, dass Entziehung der Fahrerlaubnis im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV auch die strafgerichtliche Entziehung auf der Grundlage von § 69 StGB ist (BVerwG, Beschluss vom 24. Juni 2013 – 3 B 71.12 – Buchholz 442.10 § 3 StVG Nr. 13 Rn. 6). Hiervon geht das Berufungsgericht ebenfalls zutreffend aus. Soweit es aus dem Beschluss des Senats allerdings ableiten möchte, mit der strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung wegen einer Trunkenheitsfahrt sei der Tatbestand des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV ohne Weiteres erfüllt, so ist dies nicht tragfähig. Der Senat hat sich in seinem Beschluss auf die Aussage beschränkt, dass eine strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung nach § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV in dem durch die Buchstaben a bis c gezogenen Rahmen zur Anforderung eines Fahreignungsgutachtens führe (a. a. O. Rn. 6).
- 18** c) Die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens setzt nach dem klaren Wortlaut der Vorschrift voraus, dass die Fahrerlaubnis aus einem der unter Buchstabe a bis c genannten Gründe entzogen wurde. Aus dieser Rückbindung folgt, dass auch im Zusammenhang mit dem Tatbestand des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV die Systematik und Wertung dieser Gründe zu beachten ist. Mit der Vorschrift nicht vereinbar ist es, sich hiervon zu lösen und die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung im Falle einer Trunkenheitsfahrt zum eigenständigen Sachgrund für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu machen.
- 19** d) Das Berufungsgericht meint, gegen dieses Verständnis der Vorschrift spreche, dass § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV überflüssig werde; eine überflüssige Regelung könne dem Verordnungsgeber nicht unterstellt werden. Richtig ist, dass es bedenklich wäre, einer Regelung durch Auslegung ihre praktische Bedeutung zu nehmen. Dem Verordnungsgeber ist es aber unbenommen, im Interesse der Rechtssicherheit Regelungen zu treffen, die der Klarstellung dienen. So wären beispielsweise auf die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis auch ohne die ausdrückliche Regelung in § 20 Abs. 1 Satz 1 FeV die Vorschriften über die Ersterteilung anzuwenden, denn auch die Neuerteilung ist eine Erteilung der Fahrerlaubnis. Eine klarstellende Regelung macht gerade auch im hier streitigen Zusammenhang Sinn, in dem die Tragweite einer strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung in Frage steht.
- 20** e) Zu Unrecht beruft sich das Berufungsgericht für seine Auffassung auf den Vorrang des Strafverfahrens und die Bindung an das Strafurteil. Nach § 3 Abs. 3 StVG darf die Fahrerlaubnisbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand eines anhängigen Strafverfahrens ist, in einem Entziehungsverfahren nicht berücksichtigen; ordnet das strafgerichtliche Urteil eine Sperre für die (Neu-)Erteilung einer Fahrerlaubnis an, so darf innerhalb der Sperrfrist keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden (§ 69a Abs. 1 StGB). Unter welchen Voraussetzungen nach Ablauf der Sperrfrist die Fahrerlaubnis neu erteilt werden darf, ergibt sich daraus nicht. Auch die weiteren Bindungen an das strafgerichtliche Urteil führen nicht weiter. Gemäß § 3 Abs. 4 StVG darf die Fahrerlaubnisbehörde in einem Entziehungsverfahren insoweit nicht zum Nachteil des Fahrerlaubnisinhabers vom Inhalt des Urteils abweichen, als es sich auf die Feststellung des Sachverhalts oder die Beurteilung der Schuldfrage oder der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bezieht. Diese eng umrissene Bindungswirkung, die sich in der komplementären Begründungspflicht des § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO spiegelt, ist in vorliegendem Zusammenhang ebenfalls ohne Bedeutung. Es geht weder um die Entziehung der Fahrerlaubnis noch darum, von dem strafgerichtlichen Urteil zum Nachteil des Betroffenen abzuweichen. Jenseits der Sperrfrist hat der Gesetzgeber eine Bindung an die auf strafgesetzlichen Bestimmungen beruhende negative Eignungsbeurteilung nicht vorgesehen.
- Aus den Grenzen der Bindungswirkung ergibt sich **21** im Übrigen zugleich, dass die Sperrfrist, die für deren Dauer und Ende gegebene Begründung und ihr Ablauf die Fahrerlaubnisbehörde im nachfolgenden (Neu-) Erteilungsverfahren nicht binden (in diesem Sinne bereits BVerwG, Urteil vom 20. Dezember 1963 – 7 C 30.63 – BVerwGE 17, 347 <348 ff.>). Die Sperrfrist gibt nur den Mindestzeitraum vor, während dessen der Betroffene als ungeeignet anzusehen ist. Ob die eignungs ausschließende Gefährlichkeit darüber hinaus anzunehmen ist, ist im Anschluss daran von der Fahrerlaubnisbehörde eigenständig zu beurteilen (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. Februar 1987 – 7 C 87.84 – BVerwGE 77, 40 <44 f.>).
- f) Weiter ist das Berufungsgericht der Auffassung, **22** die strafgerichtliche Feststellung der Fahreignungseignetheit sei als Zusatz Tatsache zu berücksichtigen, auf deren Grundlage auch bei einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen sei. Eine solche Bedeutung kommt der strafgerichtlichen Feststellung nicht zu.
- aa) Nicht weiter zweifelhaft ist, dass ein strafgerichtliches Urteil tatsächliche Feststellungen enthalten kann, die als Zusatz Tatsachen im Falle einer Blutalkoholkonzentration, die für sich gesehen die Anforderung eines Gutachtens nicht rechtfertigt (§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV), die Annahme von Alkoholmissbrauch gemäß § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV begründen können. Derartige tatsächliche Feststellungen können – wie das Berufungsgericht zutreffend festgestellt hat – grundsätzlich dem Erteilungsverfahren zugrunde gelegt werden. Tatsächliche Feststellungen, die jenseits der strafgerichtlichen Eignungsbeurteilung geeignet wären, die Annahme von Alkoholmissbrauch zu begründen, enthält der Strafbefehl des Amtsgerichts jedoch nicht.
- bb) Folglich bezieht sich das Berufungsgericht auf **24** die Eignungsbeurteilung als solche, die als wertende Erkenntnis des Strafgerichts der Fahrerlaubnisentziehung zugrunde liegt. Die auf der Grundlage des § 69 StGB getroffene Eignungsbeurteilung kann für sich gesehen nicht als eine Zusatz Tatsache im Sinne von

§ 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV herangezogen werden. Hierdurch würde die in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV vorgeschriebene Bindung an die Gründe des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a bis c FeV und namentlich die Wertung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV weitgehend unterlaufen, was auch das Berufungsgericht einräumt. An die Stelle der Voraussetzungen der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Anordnung der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens im Neuerteilungsverfahren träte die auf dem System des Strafrechts beruhende, hinter der Fahrerlaubnisentziehung stehende strafgerichtliche Eignungsbeurteilung. Das ist weder im Strafgesetzbuch noch in § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV vorgesehen.

- 25 Richtig ist allerdings, dass die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung nicht anders als die Fahreignungsprüfung im Verwaltungsverfahren dem Schutz der Verkehrssicherheit dient, also präventiv ausgerichtet ist. Entgegen den Ausführungen des Vertreters des Bundesinteresses zielt die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung nicht auf die Sanktionierung der jeweiligen Trunkenheitsfahrt. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs stimmt der in § 69 StGB verwendete Begriff der Ungeeignetheit inhaltlich mit demselben in den einschlägigen Vorschriften des Straßenverkehrs- und Fahrerlaubnisrechts verwendeten Begriff überein. Das folge schon daraus, dass – wie die Materialien zum ersten Straßenverkehrssicherungsgesetz 1952 belegten (vgl. BT-Drs. 1/2674 S. 8 und 12) – mit der Übertragung der zuvor ausschließlich den Verwaltungsbehörden zugewiesenen Aufgabe der Entziehung der Fahrerlaubnis „auch“ auf den Strafrichter Letzterer der Sache nach eine Ordnungsaufgabe der Fahrerlaubnisbehörde wahrnehme. Maßstab für die Entziehung der Fahrerlaubnis sei deshalb entsprechend der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung auch hier die in die Zukunft gerichtete Beurteilung der Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr (vgl. BGH, Großer Senat für Strafsachen, Beschluss vom 27. April 2005 – GSSt 2/04 – BGHSt 50, 93 <100> = juris Rn. 22).

- 26 Trotz dieses Gleichlaufs ist jedoch nicht zu übersehen, dass die Spruchpraxis der Strafgerichte von der Regelvermutung des § 69 Abs. 2 StGB geprägt ist. Nach dieser Vorschrift ist bei einer Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) insbesondere in Fällen absoluter Fahruntüchtigkeit (ab 1,1 Promille, vgl. BGH, Beschluss vom 28. Juni 1990 – 4 StR 297/90 – BGHSt 37, 89) und selbst bei relativer Fahruntüchtigkeit (ab 0,3 Promille in Verbindung mit einer alkoholbedingten Ausfallerscheinung) in der Regel die Fahrerlaubnis zu entziehen. Entsprechend ist nicht die Fahrerlaubnisentziehung weiter begründungsbedürftig, sondern das Absehen hiervon (vgl. § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO). Im Neuerteilungsverfahren bedarf es hingegen bei einer Blutalkoholkonzentration unter 1,6 Promille nach der Wertung des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV zusätzlicher tatsächlicher Anhaltspunkte für einen Alkoholmissbrauch im Sinne des Fahrerlaubnisrechts. Auch im vorliegenden Fall beschränkt sich das Urteil des Amtsgerichts auf die Feststellung, die Klägerin habe

infolge Alkoholkonsums fahruntüchtig einen Pkw geführt, eine Blutprobe habe eine Alkoholkonzentration von 1,28 Promille ergeben.

g) Schließlich lässt sich das Regelungssystem des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d i. V. m. Buchst. a bis c FeV nicht unter Hinweis auf die Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV in Frage stellen. Sie enthält eine Aufstellung häufiger vorkommender Erkrankungen und Mängel, die die Fahreignung länger beeinträchtigen oder aufheben können und nimmt für diese eine Bewertung des Regelfalls vor, die für Abweichungen im Einzelfall offen ist (vgl. Vorbemerkung der Anlage). Nr. 8.1 der Anlage verneint die Fahreignung im Falle des Alkoholmissbrauchs und fügt in Klammern hinzu, Missbrauch liege vor, wenn das Führen von Fahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden könne. Ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt zu erwarten ist, dass der Betroffene das Führen von Fahrzeugen und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum auch künftig nicht hinreichend sicher wird trennen können, ergibt sich hieraus nicht. Der Verordnungsgeber hat 1998 auf der Grundlage seines damaligen Erkenntnisstands angenommen, dass von einem fehlenden Trennungsvermögen nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt erst bei einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr ohne Weiteres auszugehen ist. Dass diese Annahme heute gänzlich unvertretbar wäre, ist nicht ersichtlich. Es ist Sache des Verordnungsgebers, diesen Grenzwert gegebenenfalls neu zu bestimmen. Wie der Vertreter des Bundesinteresses in Übereinstimmung mit dem für eine Verordnungsänderung zuständigen Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mitgeteilt hat, prüft die Bundesanstalt für Straßenwesen, ob es gerechtfertigt ist, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens bereits nach einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,1 Promille oder mehr zwingend vorzusehen.

3. Die Entscheidung des Berufungsgerichts stellt sich auch nicht aus anderen Gründen im Ergebnis als richtig dar (§ 144 Abs. 4 VwGO). Jenseits der strafgerichtlichen Fahrerlaubnisentziehung hat es das Vorliegen von Zusatzsachen im Sinne von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. a Alt. 2 FeV verneint. Das ist mit Bundesrecht vereinbar. Nach seinen tatsächlichen Feststellungen lassen sich aus dem Umgang der Klägerin mit Melissegeist keine sonstigen Tatsachen im Sinne dieser Vorschrift entnehmen. Auch im Übrigen hat das Berufungsgericht das Vorliegen relevanter Anhaltspunkte, etwa das Fehlen von alkoholbedingten Ausfallerscheinungen, die auf eine gewisse Giffestigkeit schließen lassen, verneint [...]. Diese tatsächlichen Feststellungen hat die Beklagte im Revisionsverfahren nicht mit zulässigen und begründeten Verfahrensrügen angegriffen, sie sind daher bindend (§ 137 Abs. 2 VwGO). Es ist auch nicht zu erkennen, dass das Berufungsgericht bei der Würdigung des Sachverhalts einen unzutreffenden rechtlichen Maßstab zugrunde gelegt hat.



- 29 4. Nach der vom erkennenden Senat ausgesprochenen Verpflichtung der Beklagten ist es ihr verwehrt, die Neuerteilung der beantragten Fahrerlaubnis wegen der von der Klägerin begangenen Trunkenheitsfahrt, deren Begleitumständen und der im Anschluss daran vom Strafgericht angeordneten Fahrerlaubnisentziehung von der Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens abhängig zu machen. Ob die Beklagte aus einem anderen der in § 2 Abs. 4 StVG und § 11 Abs. 1 FeV genannten Gründe an einer sofortigen Fahrerlaubniserteilung gehindert sein könnte, war nicht Streitgegenstand.

**57. 1. Die Fahrerlaubnisbehörde ist an die strafrichterliche Eignungsbeurteilung nur dann gebunden, wenn diese auf ausdrücklich in den schriftlichen Urteilsgründen getroffenen Feststellungen beruht und wenn sie von demselben und nicht von einem anderen umfassenderen Sachverhalt als der Strafrichter auszugehen hat.**

**2. Kommt es für eine Bindungswirkung nach § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG gemäß § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO maßgeblich auf die Feststellungen im Urteil zur Fahreignung an, ist der Inhalt der Sitzungsniederschrift des Strafverfahrens sowie von etwaigen Absprachen zwischen dem Strafverteidiger und dem Richter in der Sitzungspause des Strafverfahrens zur Erwirkung eines Geständnisses nicht von Belang.**

Sächsisches Oberverwaltungsgericht,  
Beschluss vom 2. Juli 2017 – 3 B 95/17 –

Aus den Gründen:

Nach § 146 Abs. 4 Sätze 6, 3 und 1 VwGO hat das Oberverwaltungsgericht in Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes im Beschwerdeverfahren nur die Gründe zu prüfen, die innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Beschlusses dargelegt werden. Nach diesem Prüfungsmaßstab bleibt die Beschwerde des Antragstellers ohne Erfolg. [...]

Der angefochtene Bescheid des Landratsamts begegnet keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Das Landratsamt hat dem Antragsteller die Fahrerlaubnis der Klassen A, B, L und M zu Recht entzogen, da dieser derzeit als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen anzusehen ist. Aufgrund seiner Weigerung, der Anordnung des Landratsamts vom 19. August 2016 zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zu folgen, durfte das Landratsamt auf seine Nichteignung schließen, wie das Verwaltungsgericht zutreffend festgestellt hat.

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur Fahrerlaubnisverordnung vorliegen.

In Nr. 8 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung werden Alkoholmissbrauch und Alkoholabhängigkeit als die Fahreignung ausschließende Krankheiten und Mängel benannt. Alkoholmissbrauch ist nach Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung dann anzunehmen, wenn das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann, ohne dass der Betroffene bereits alkoholabhängig ist. Die der Fahrerlaubnisbehörde in diesem Zusammenhang obliegende Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ist jedoch eine Prognose. Die in Nr. 8.1 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung enthaltene Definition (vgl. BRDrs. 443/98, S. 261) ist sinngemäß daher dahingehend zu ergänzen, dass Alkoholmissbrauch vorliegt, wenn zu erwarten ist, dass das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum nicht hinreichend sicher getrennt werden kann (BVerwG, Urt. v. 21. Mai 2008 – 3 C 32/07 –, juris Rn. 14). In einem solchen Fall ist der Betroffene nicht in der Lage, den gestellten Anforderungen zum Führen von Kraftfahrzeugen zu entsprechen.

Bereits bei einmaliger Fahrt mit einer Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille – gleich ob mit einem Kraftfahrzeug oder einem Fahrzeug (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 26. April 2017 – 3 A 239/16 – m.w.N., zur Veröffentlichung in juris vorgesehen) – besteht der Verdacht eines Alkoholmissbrauchs. Denn nach dem aktuellen Stand der Alkoholforschung deutet eine Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille auf deutlich normabweichende Trinkgewohnheiten und eine ungewöhnliche Giftfestigkeit hin (vgl. BVerwG a.a.O. Rn. 15 unter Verweis auf BRDrs. 443/98 <Beschluss>, S. 6). Dies wird durch die Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung, die als Niederschlag sachverständiger Erfahrung von Gewicht sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 27. September 1995 – BVerwG 11 C 34/94 – juris), in deren Nr. 3.13.1 und 3.13.2 bestätigt. In einem solchen Fall kann von einem chronisch überhöhten Alkoholkonsum und einer damit einhergehenden Alkoholgewöhnung ausgegangen werden, sowie der Unfähigkeit des Betroffenen zu einer realistischen Einschätzung des eigenen Alkoholpegels und der daraus bei einer Teilnahme am Straßenverkehr drohenden Gefahren (BVerwG, Urt. v. 21. Mai 2008 a.a.O. Rn. 16). Besteht der Verdacht eines Alkoholmissbrauchs, setzt die Bejahung der Kraftfahreignung regelmäßig eine gefestigte Änderung des Trinkverhaltens voraus. Dies ist Nr. 8.2 der Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung zu entnehmen, die auf die Beendigung des (Alkohol-)Missbrauchs und damit auf das Entfallen der sich aus dem mangelnden Trennungsvermögen ergebenden Gefahren abstellt.

Diese Fragen bedürfen der Klärung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten i. S. v. § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. c FeV (BVerwG, Urt. v. 21. Mai 2008 a.a.O. Rn. 19f.; Dauer, in: Hentschel/Dauer/König, Straßenverkehrsrecht, 43. Aufl. 2015, § 2 StVG Rn. 50). Besteht der Fall eines Alkoholmissbrauchs

wegen Führen eines Fahrzeugs mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 mg/l oder mehr, hat die Fahrerlaubnisbehörde nach § 13 Satz 1 Nr. 2c FeV zwingend die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen. Unmittelbar regelt § 13 FeV zwar nur die „Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis oder über die Anordnung von Beschränkungen oder Auflagen“. Nach § 46 Abs. 3 FeV finden die §§ 11 bis 14 FeV aber entsprechend Anwendung, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet oder bedingt geeignet ist.

Weigert sich der Betroffene schließlich, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er der Fahrerlaubnisbehörde das von ihr geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, muss die Fahrerlaubnisbehörde nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV bei ihrer Entscheidung auf die Nichteignung des Betroffenen schließen. Der Schluss auf die Nichteignung ist nur zulässig, wenn die Anordnung der ärztlichen oder medizinisch-psychologischen Untersuchung rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (BVerwG, Urt. v. 30. Juni 2005 – 3 C 25/04 –, juris Rn. 19 m. w. N.).

Das Vorliegen dieser Voraussetzungen hat das Verwaltungsgericht zutreffend bejaht. Insbesondere war die Anordnung des Landratsamts vom 18. August 2016 zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anlassbezogen. Angesichts der hohen Blutalkoholkonzentration besteht beim Antragsteller weiterhin der dringende Verdacht eines Alkoholmissbrauchs. Ausweislich des Strafbefehls des Amtsgerichts Leipzig vom 27. Januar 2016 [...], gegen den der Antragsteller Einspruch erhoben hatte, sowie des nachfolgenden Urteils des Amtsgerichts Leipzig vom 21. Juni 2016 [...] fuhr der Antragsteller am 2. Dezember 2015 gegen 16:15 Uhr mit einem Kraftfahrzeug in fahruntüchtigem Zustand. Nach dem Befundbericht des Institutes für Rechtsmedizin der Medizinischen Fakultät der Universität L. vom 8. Dezember 2015 wiesen die Blutproben des Antragstellers eine Blutalkoholkonzentration von 2,61 Promille um 17:20 Uhr und 2,57 Promille um 17:40 Uhr auf. Dass der erste Wert im Urteil des Amtsgerichts mit 1,61 Promille angegeben wurde, beruht angesichts der korrekt wiedergegebenen Werte im vorangegangenen Strafbefehl offensichtlich auf einem Schreibfehler, zumal der zweite, um 17:40 Uhr gemessene Wert im Urteil richtig wiedergegeben wurde. Gegen die Verhältnismäßigkeit der Anordnung bestehen keine Bedenken. [...]

Da der Antragsteller das geforderte medizinisch-psychologische Gutachten innerhalb der ihm vom Landratsamt bis zum 18. November 2016 gesetzten Frist nicht beigebracht hatte, musste es nach § 46 Abs. 3 i. V. m. § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung des Betroffenen schließen und dem Antragsteller – nach vorheriger Anhörung – die Fahrerlaubnis entziehen.

Zu Recht ist das Verwaltungsgericht schließlich davon ausgegangen, dass der Antragsgegner nicht wegen einer sich aus § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG ergebenden Bindung an das Strafurteil des Amtsgerichts Leipzig vom 21. Juni 2016 gehindert ist, die fehlende Fahreignung des Antragstellers festzustellen. Das – hierauf beschränkte – Beschwerdevorbringen des Antragstellers rechtfertigt keine Änderung des erstinstanzlichen Beschlusses.

Mit seiner Beschwerde trägt der Antragsteller vor, es komme für die Feststellung einer Bindungswirkung nicht nur auf die Urteilsbegründung, sondern vielmehr auf die „Gesamtumstände“ an. Anders als vom Verwaltungsgericht festgestellt, enthalte das amtsgerichtliche Urteil durchaus Feststellungen zu seiner Fahreignung. Dies ergebe eine Gesamtbetrachtung der diesem Urteil vorausgehenden Ereignisse. Das Verwaltungsgericht habe es rechtsfehlerhaft unterlassen, eine dienstliche Äußerung der Amtsrichterin einzuholen, um diese Frage einer Bindungswirkung beurteilen zu können. Sein Prozessbevollmächtigter habe ihn auch im Strafprozess verteidigt. Die Strafrichterin habe in der Sitzungspause der Hauptverhandlung mit seinem Verteidiger Gespräche mit dem Ziel geführt, ein Geständnis von ihm zu erwirken. Sie habe diesem gegenüber dabei geäußert, dass die Anordnung der Entziehung der Fahrerlaubnis „nicht mehr tat- und schuldangemessen wäre“. Nach der Sitzungspause sei er schließlich geständig gewesen, nachdem die Strafrichterin in der Sitzung anschließend geäußert habe, das Urteil werde im Hinblick auf die Eignungsfeststellung Bindungswirkung entfalten und die Fahrerlaubnisbehörde dürfe nicht mehr die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anordnen, wenn gegen den Antragsteller durch Strafurteil ein Fahrverbot anstatt einer Fahrerlaubnisentziehung verhängt werde.

Mit diesem Vorbringen dringt er nicht durch. Will die Fahrerlaubnisbehörde in einem Entziehungsverfahren einen Sachverhalt berücksichtigen, der Gegenstand der Urteilsfindung in einem Strafverfahren gegen den Inhaber der Fahrerlaubnis gewesen ist, so kann sie 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 (§ 3 Abs. 4 Satz 1 StVG). Das Strafurteil des Amtsgerichts Leipzig vom 21. Juni 2016 entfaltet keine derartige Bindungswirkung.

Mit § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG soll die sowohl dem Strafrichter – durch § 69 StGB – als auch der Verwaltungsbehörde – durch § 4 Abs. 1 StVG – eingeräumte Befugnis, bei fehlender Kraftfahreignung die Fahrerlaubnis zu entziehen, so aufeinander abgestimmt werden, dass erstens überflüssige und aufwändige Doppelprüfungen unterbleiben und dass zweitens die Gefahr widersprechender Entscheidungen ausgeschaltet wird. Der grundsätzliche Vorrang der strafrichterlichen vor der verwaltungsbehördlichen Entscheidung findet seine innere Rechtfertigung darin, dass auch

die Entziehung der Fahrerlaubnis durch den Strafrichter als Maßregel der Besserung und Sicherung keine Nebenstrafe, sondern eine in die Zukunft gerichtete, aufgrund der Sachlage zum Zeitpunkt der Hauptverhandlung zu treffende Entscheidung über die Gefährlichkeit des Kraftfahrers für den öffentlichen Straßenverkehr ist. Die Fahrerlaubnisbehörde ist an die strafrichterliche Eignungsbeurteilung jedoch nur dann gebunden, wenn diese auf ausdrücklich in den schriftlichen Urteilsgründen getroffenen Feststellungen beruht und wenn sie von demselben und nicht von einem anderen, umfassenderen Sachverhalt als der Strafrichter auszugehen hat. Fehlt es an solchen Feststellungen, tritt eine Bindung nicht ein mit der Folge, dass die Fahrerlaubnisbehörde eigene Feststellungen zur Fahreignung treffen kann. Daher ist der Strafrichter nach § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO zu einer besonderen Begründung verpflichtet. Ist die Fahrerlaubnis nicht entzogen oder eine Sperre nach § 69a Abs. 1 Satz 3 StGB nicht angeordnet worden, müssen die Urteilsgründe nach § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO nämlich stets ergeben, weshalb die Maßregel nicht angeordnet worden ist. § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO ist vom Strafrichter als Verfahrensvorschrift zwingend zu beachtenden (vgl. zu der – gegenüber § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG – inhaltsgleichen Vorschrift des § 4 Abs. 3 StVG in der Fassung vom 27. Dezember 1993: BVerwG, Beschl. v. 1. April 1993 – 11 B 82/92 –, juris Rn. 3; zu § 69 StGB: BGH, Beschl. v. 27. April 2005 – GSSt 2/04 –, juris; BayVGH, Beschl. v. 3. April 2017 – 11 C 17.326 –, juris; VGH BW, Urt. v. 27. Juli 2016 – 10 S 77/15 –, juris Rn. 36; OVG NRW, Beschl. v. 29. April 2015 – 16 B 1443/14 –, juris Rn. 3; Kurth/Brauer in: Gercke/Julius/Temming u. a., Strafprozessordnung, 5. Aufl. 2012, § 409 Rn. 14; Karlsruher Kommentar zur Strafprozessordnung, 7. Auflage 2013, § 267 Rn. 35).

Davon ausgehend ist der Antragsgegner nicht gehindert, die Nichteignung des Antragstellers festzustellen. Das Urteil des Amtsgerichts Leipzig vom 21. Juni 2016 entfaltet im Hinblick auf diese Feststellung keine entgegenstehende Bindungswirkung, da es selbst keinerlei Feststellungen zur Fahreignung des Antragstellers enthält. In der gemäß § 267 Abs. 4 StPO abgekürzten Begründung des Urteils heißt es lediglich, die Verhängung eines zweimonatigen Fahrverbots sei „unter Berücksichtigung, dass der Angeklagte seit 02.12.2015 nicht mehr im Besitz seiner Fahrerlaubnis“ gewesen sei „und unter Berücksichtigung dieser Zeit (...) tat- und schuldangemessen“. Eine Feststellung, dass vom Antragsteller als Kraftfahrer keine Gefährlichkeit für den öffentlichen Straßenverkehr mehr ausgehen soll, enthält das Urteil nicht und lässt sich aus dieser Begründung auch nicht ableiten. Schon aus der Formulierung „tat- und schuldangemessen“ wird deutlich, dass das Amtsgericht von der Maßregel der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht etwa deswegen abgesehen hat, weil es von der bestehenden oder wiedererlangten Fahreignung des Antragstellers ausgegangen ist. Vielmehr ist das Amtsgericht offensichtlich der Ansicht gewesen, dass der Antragsteller bereits

hinreichend lang ohne Fahrerlaubnis hat auskommen müssen und insoweit schon hinreichend „bestraft“ wurde. Auch aus der Tatsache, dass das Amtsgericht im Einspruchsverfahren entgegen der im Strafbefehl desselben Strafverfahrens vom 27. Januar 2016 angeordneten Einziehung der Fahrerlaubnis lediglich ein zweimonatiges Fahrverbot gegen den Antragsteller verhängt hat, sagt nichts darüber aus, ob und weshalb davon auszugehen sein soll, dass dieser fahrgerecht ist oder wieder sein soll.

Sollte die Strafrichterin tatsächlich der Ansicht gewesen sein, dass der Antragsteller zum Führen von Kraftfahrzeugen (wieder) geeignet ist, wäre sie nach § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO zu einer entsprechenden Begründung im Strafurteil verpflichtet gewesen, da die Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers i. S. v. § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO in Betracht kam. Ob eine Entziehung in Betracht kommt, ist im Wege einer auf den Zeitpunkt der Einleitung des Strafverfahrens abstellenden Prognose zu beurteilen (Dauer, a. a. O. § 3 StVG Rn. 47 m. w. N.). In Anbetracht der hohen Blutalkoholkonzentration, die beim Antragsteller am 2. Dezember 2015 festgestellt worden war, kam eine Entziehung der Fahrerlaubnis des Antragstellers nicht nur in Betracht, sondern lag zu diesem Zeitpunkt vielmehr auf der Hand. Sollte die Strafrichterin tatsächlich davon ausgegangen sein, dass mit dem Strafurteil die Fahreignung des Antragstellers festgestellt werden sollte, hätte sie auf jeden Fall begründen müssen, weshalb zu erwarten sei, dass der Antragsteller künftig das Führen von Kraftfahrzeugen und ein die Fahrsicherheit beeinträchtigender Alkoholkonsum hinreichend sicher trennen könne. Das strafgerichtliche Urteil schweigt jedoch zu dieser Frage völlig.

Kommt es für eine Bindungswirkung nach § 3 Abs. 4 Satz 1 StVG gemäß § 267 Abs. 6 Satz 2 StPO maßgeblich auf die Feststellungen im Urteil zur Fahreignung an, ist der Inhalt der Sitzungsniederschrift des Strafverfahrens sowie von etwaigen Absprachen zwischen dem Strafverteidiger und dem Richter in der Sitzungspause des Strafverfahrens zur Erwirkung eines Geständnisses nicht von Belang. Schon deswegen bedurfte es hier nicht der Einholung einer dienstlichen Äußerung der Strafrichterin durch das Verwaltungsgericht.

(Mitgeteilt von Richter am Oberverwaltungsgericht  
Thomas Tischer, Bautzen)

**58. Der Senat hält an seiner bisherigen ständigen Rechtsprechung fest, wonach ein Verkehrsteilnehmer unter verkehrsrechtlich relevantem Cannabiseinfluss dann ein Fahrzeug führt, wenn sein Blut eine THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml Serum aufweist und beim Fahrer zusätzliche drogenbedingte Auffälligkeiten zutage treten. Die Stellungnahme der Grenzwertkommission vom September 2015 (Blutalkohol 52/2015, S. 322)**

**rechtfertigt es nicht, erst ab einer THC-Konzentration von 3 ng/ml Serum und mehr vom fehlenden Trennungsvermögen des Cannabiskonsumenten auszugehen.**

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz,  
Beschluss vom 3. Mai 2017 – 10 B 10909/17.OVG –

Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller fiel beim Führen eines Kraftfahrzeugs unter Cannabis-Einfluss auf. Die genommene Blutprobe ergab einen THC-Gehalt von 1,5 ng/ml Serum. Daraufhin wurde ihm die Fahrerlaubnis entzogen, da er als gelegentlicher Cannabiskonsument nicht zwischen Konsum und Führen eines Fahrzeuges trenne. Den hiergegen gestellten Eilantrag, den der Antragsteller insbesondere damit begründet hat, nach der Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 könne erst ab einer THC-Konzentration von 3,0 ng/ml Serum von einem Cannabiseinfluss ausgegangen werden, lehnte das Verwaltungsgericht ab. Die Beschwerde hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

[...]

2. Die Ablehnung des Antrags auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs des Antragstellers gegen die Entziehung der Fahrerlaubnis ist rechtlich nicht zu beanstanden, da sich diese bei summarischer Prüfung als offensichtlich rechtmäßig erweist. [...]

Das Verwaltungsgericht hat zu Recht festgestellt, dass der Antragsteller gelegentlich Cannabis konsumiert und den Konsum sowie das Führen eines Kraftfahrzeugs nicht getrennt hat. Soweit der Antragsteller auch mit seiner Beschwerde vorbringt, er habe am 18. November 2016 trotz des festgestellten THC-Gehalts von 1,5 ng/ml Serum kein Fahrzeug unter Drogeninfluss geführt, weil aufgrund der Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 erst ab einer THC Konzentration von 3,0 ng/ml Serum von einem Cannabiseinfluss ausgegangen werden könne, führt dies nicht zu einer Abänderung des erstinstanzlichen Beschlusses. Vielmehr hält der Senat an seiner bisherigen ständigen Rechtsprechung fest, wonach ein Verkehrsteilnehmer unter verkehrsrechtlich relevantem Cannabiseinfluss dann ein Fahrzeug führt, wenn sein Blut eine THC-Konzentration zwischen 1,0 und 2,0 ng/ml Serum aufweist und beim Fahrer zusätzliche drogenbedingte Auffälligkeiten, wie zum Beispiel beim Antragsteller verengte Pupillen und leicht glasige Augen, zutage treten. Denn unter diesen Umständen ist nicht ausgeschlossen, dass das Führen eines Kraftfahrzeuges Auswirkung auf die Sicherheit des Straßenverkehrs hat (vgl. OVG RP, Beschluss vom 7. April 2015 – 10 B 10297/15.OVG –).

Entgegen der Auffassung des Antragstellers rechtfertigt es die Stellungnahme der Grenzwertkommission vom September 2015 (Blutalkohol 52/2015, S. 322) nicht, erst ab einer THC Konzentration von 3 ng/ml Serum und mehr vom fehlenden Trennungsvermö-

gen des Drogenkonsumenten auszugehen. Diese Stellungnahme befasst sich zunächst damit, ab welcher THC-Konzentration eine Leistungseinbuße beim Führen eines Kraftfahrzeuges nachgewiesen werden kann. Hierauf kommt es jedoch für die Frage, wann ein gelegentlicher Cannabiskonsument Drogenkonsum und Fahren nicht trennen kann, nicht an. Dies ist vielmehr bereits dann zu bejahen, wenn der Konsument ein Fahrzeug führt, obwohl eine durch den Drogenkonsum bedingte Beeinträchtigung seiner Fahrtüchtigkeit nicht auszuschließen ist. Dieser Gefährdungsmaßstab zeigt, dass der Grenzwert für die Beurteilung des Trennungsvermögens ein „Risikogrenzwert“ ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris Rn. 32ff). Insofern hat der Vorsitzende der Grenzwertkommission bei seiner Anhörung vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen ausdrücklich festgestellt, dass bei einer THC-Konzentration von unter 2 ng/ml Serum eine Beeinträchtigung des Leistungsvermögens eines Kraftfahrers nicht ausgeschlossen ist (vgl. VG Gelsenkirchen, Urteil vom 20. Januar 2016 – 9 K 4303/15 –, juris, Rn. 70).

Des Weiteren hat sich die Grenzwertkommission damit befasst, ab welcher THC-Konzentration das Einhalten einer ausreichenden Wartezeit zwischen Konsum und Fahrertritt bei chronischen Cannabiskonsumenten zu verneinen ist und hiervon ausgehend angenommen, dass 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 Fahrerlaubnisverordnung nicht gegeben ist. Damit hat die Grenzwertkommission allerdings nicht zum Ausdruck gebracht, dass unterhalb dieses Wertes Leistungseinbußen ausgeschlossen sind. Das Gegenteil ist der Fall. Denn auch insoweit hat der Vorsitzende der Grenzwertkommission vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen klarstellend darauf hingewiesen, dass die rein zeitliche Betrachtung in der Empfehlung vom September 2015 nichts daran ändert, dass es bereits bei 1 ng THC/ml Serum zu einer Verkehrsbeeinträchtigung kommen kann (vgl. VG Gelsenkirchen, a. a. O., Rn. 88). Deshalb hat die Grenzwertkommission am Ende ihrer Stellungnahme auch ausgeführt, dass eine Neubewertung des analytischen Grenzwerts von THC (1 ng/ml) gemäß der früheren Empfehlung zur Anlage des § 24a Abs. 2 Straßenverkehrsgesetz nicht veranlasst ist.

Da somit mit Blick auf die Beurteilung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren für die Bestimmung des Risikogrenzwerts aus juristischer Sicht allein die THC-Konzentration maßgeblich ist, bei welcher eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit möglich und damit das Unfallrisiko erhöht sein kann (BVerwG, a. a. O., Rn. 33), ist eine Erhöhung des bisherigen THC-Grenzwerts aufgrund der Empfehlung der Grenzwertkommission vom September 2015 nicht gerechtfertigt (ebenso VG Mainz, Urteil vom 20. Januar 2016 – 3 K 509/15, juris Rn. 28 ff; OVG Bremen, Beschluss vom 25. Februar 2016 – 1 B 9/16 –, juris, Rn. 7; BayVG, Beschlüsse vom 23. Mai 2016

– 11 CS 16.690 –, Rn. 16 ff. und vom 3. August 2016 – 11 CS 16.1036 –, juris, Rn. 16; OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 16. Juni 2016 – OVG 1 B 37.14 –, juris, Rn. 18 ff.; VGH BW, Beschluss vom 22. Juli 2016 – 10 S 738/16 –, juris, Rn. 10 ff.; OVG Lüneburg, Beschluss vom 28. November 2016 – 12 ME 108/16 –, Rn. 13 ff.). Einer Beweisaufnahme bedürfte es auch in einem verwaltungsgerichtlichen Hauptsacheverfahren nicht.

Schließlich wird die Anordnung der sofortigen Vollziehung der Entziehung der Fahrerlaubnis nicht aufgrund der vom Antragsteller angeführten Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (vgl. BayVGH, Beschluss vom 14. September 2016 – 11 CS 16.1467 –, Rn. 20 f.) in Frage gestellt. Denn die ungleiche Behandlung fehlenden Trennungsvermögens bei Alkohol- und Cannabiskonsum in der Fahrerlaubnisverordnung ist angesichts der unterschiedlichen Wirkweise der Substanzen vom Regelungsspielraum des Verordnungsgebers umfasst.

(Mitgeteilt vom Veröffentlichungsverein des OVG RLP e.V.)

**59. 1. Auch in Ansehung der Empfehlung der Grenzwertkommission, für das Merkmal des Trennens zwischen Cannabiskonsum und Fahren einen Grenzwert von 3 ng/ml THC im Serum einzuführen, wird an dem bislang herangezogenen Grenzwert von 1 ng/ml THC im Serum festgehalten.**

**2. Dass ein wegen Cannabiseinfluss auffällig gewordener Führer eines Kraftfahrzeuges im Vorfeld dieses Auffälligwerdens zum ersten und einzigen Mal Cannabis konsumiert hat, kann nur dann geglaubt werden, wenn der Betroffene dies ausdrücklich behauptet und durch eine substantiierte, widerspruchsfreie und inhaltlich nachvollziehbare Schilderung der näheren Umstände des Konsums und des nachfolgenden Fahrentschlusses unterlegt.**

**3. Schon das einmalige Nicht Trennen zwischen Cannabiskonsum und Fahren durch einen gelegentlichen Cannabiskonsum trägt die Annahme fehlender Fahreignung und führt zur Entziehung der Fahrerlaubnis.**

Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen,  
Urteil vom 15. März 2017 – 16 A 432/16 –

Zum Sachverhalt:

Der [...] Kläger war Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse B im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren. Am 03.08.2015 um 14.30 Uhr wurde er in C. als Fahrer eines Kleinkraftrades im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle überprüft. Ausweislich der polizeilichen Erstmeldung/Lagemeldung gab der Kläger nach Belehrung gegenüber der Polizei an, vor zwei Tagen das letzte Mal Cannabis konsumiert zu haben. Die um 16.20 Uhr entnommene Blutprobe ergab, jeweils auf

das Blutserum bezogen, Konzentrationen von 1,9 ng/ml für THC, von 1,0 ng/ml für 11 OH THC und von 48 ng/ml für THC-COOH.

Hierauf entzog die Beklagte dem Kläger mit Ordnungsverfügung vom 13. 10. 2015 seine Fahrerlaubnis. [...]

Der Kläger hat am 26. 10. 2015 Klage erhoben. [...]

Das Verwaltungsgericht hat nach dem Bekanntwerden einer neuen Empfehlung der Grenzwertkommission zur Konzentration von THC im Blutserum hinsichtlich der Feststellung des Trennens von Cannabiskonsum und Fahren die Einholung eines mündlichen Sachverständigengutachtens durch den seinerzeit die Grenzwertkommission leitenden Sachverständigen Prof. Dr. E. vom Institut für Rechtsmedizin der I.-Universität angeordnet. Speziell zum vorliegenden Verfahren hat der Gutachter geäußert, dass die beim Kläger gemessenen Werte für einen jedenfalls gelegentlichen Cannabiskonsum sprächen.

Das Verwaltungsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung des Klägers hatte keinen Erfolg.

Aus den Gründen:

[...] Rechtsgrundlage für die angefochtene Ordnungsverfügung sind § 3 Abs. 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV). [...] Die Fahreignung des Betroffenen beurteilt sich nach § 46 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. der Anlage 4 zur FeV. [...] Die Einnahme von Cannabis findet in Nr. 9.2 der Anlage 4 zur FeV nähere Behandlung. [...]

Von einem (zumindest) gelegentlichen Cannabiskonsum [Nr. 9.2.2.] ist im Falle des Klägers auszugehen. Ein Konsumereignis des Klägers ist schon deshalb gesichert, weil er bei der Polizeikontrolle und der nachfolgenden Blutentnahme am 03.08.2015 positive Werte sowohl für THC als auch für 11 OH THC und für THC COOH aufgewiesen hat. Das spricht mit Nachdruck für einen nicht lange zurückliegenden Konsum, den der Kläger im Übrigen bei der Polizeikontrolle, wengleich möglicherweise mit einer unzutreffenden Zeitangabe, auch eingeräumt hat. Das geht auch aus dem labormedizinischen Gutachten vom 13.08.2015 hervor, in dem auf der Grundlage der ermittelten Cannabinoidwerte von einem kürzlich erfolgten Cannabis-Abusus des Klägers die Rede ist.

Soweit sich der Kläger – eher theoretisch und ohne Nennung konkreter Einzelheiten – mit Blick auf die bei ihm gemessenen Cannabismwerte auf die Möglichkeit einer passiven Aufnahme dieser Cannabisbestandteile durch den Aufenthalt in einem Raum zusammen mit Cannabisrauchern berufen hat, besitzt dies keine Plausibilität. Abgesehen vom gänzlichen Fehlen von näheren Angaben ist es jedenfalls ausgeschlossen, dass der vom Kläger erreichte Wert des Cannabismetaboliten THC COOH von 48 ng/ml im Serum durch bloßes Passivrauchen herbeigeführt werden kann. [...]

Im Ergebnis kommt es aber auf die Äußerungen des Klägers bei der polizeilichen Kontrolle vom 03.08.2015 nicht entscheidend an. Denn zum einen ist von einem gelegentlichen Cannabiskonsum des



Klägers schon aufgrund der gutachterlichen Äußerung von Prof. Dr. E. in der erstinstanzlichen mündlichen Verhandlung auszugehen, wonach die beim Kläger gemessenen Werte für einen jedenfalls gelegentlichen Konsum sprechen. Zum anderen nimmt der Senat in Übereinstimmung mit der vorherrschenden Auffassung in der Rechtsprechung an, dass den im Straßenverkehr unter THC Einfluss angetroffenen Fahrerlaubnisinhaber, der sich darauf beruft, es habe sich um einen einmaligen, gleichsam experimentellen Konsum ohne Wiederholungsgefahr gehandelt, eine Mitwirkungsobliegenheit dahingehend trifft, die näheren Umstände dieses Konsums in substanzierter, widerspruchsfreier und inhaltlich nachvollziehbarer Weise zu schildern, was dem Betroffenen schon wegen der Singularität dieses Vorganges unschwer möglich sein sollte und auch zuzumuten ist. Kommt der Betroffene dieser Erklärungsobliegenheit nicht nach oder verfehlt seine Darstellung hinsichtlich ihrer Glaubhaftigkeit die genannten Anforderungen, kann ohne Weiteres auf einen mehrmaligen und damit gelegentlichen Cannabiskonsum geschlossen werden [...].

Zu der zu erwartenden Darstellung gehört insbesondere die Erläuterung, welche äußeren Umstände den drogenauffällig Gewordenen gerade zu diesem Zeitpunkt dazu veranlasst haben, erstmalig Cannabis zu versuchen, vor allem aber auch, was den Betroffenen nach diesem Konsum dazu bewegt hat, trotz seiner Unerfahrenheit mit dem Verlauf eines Haschisch oder Marihuanaauschusses schon relativ bald nach dem Konsum wieder ein Kraftfahrzeug zu führen. [...]

Der Kläger hat bei seiner erst durch polizeiliches Eingreifen beendeten Fahrt am Nachmittag des 03.08.2015 mit einem Kleinkraftfahrzeug gegen das Erfordernis des Trennens zwischen dem Konsum von Cannabis und dem Führen von Kraftfahrzeugen verstoßen. Dies betrifft die Frage, ob der gelegentlich – und damit voraussichtlich auch zukünftig weiterhin – Cannabis konsumierende Fahrerlaubnisinhaber bereit bzw. in der Lage ist, zuverlässig diesen Konsum und das Führen von Kraftfahrzeugen auseinanderzuhalten. Sind gelegentlicher Cannabiskonsum und mangelndes Trennen von Konsum und Fahren erwiesen, darf die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 Abs. 7 FeV ohne weitere Sachverhaltsaufklärung die Fahrerlaubnis entziehen. [...]

Im Zusammenhang mit dem Merkmal des Trennens des Cannabiskonsums vom Führen eines Kraftfahrzeugs kann indessen nicht jeder Nachweis von THC im Blut(serum) für eine Entziehung der Fahrerlaubnis ausreichen. Es muss vielmehr eine Konzentration feststellbar sein, die es als möglich erscheinen lässt, dass der untersuchte Kraftfahrzeugführer am Straßenverkehr teilgenommen hat, obwohl seine Fahrtüchtigkeit eingeschränkt war (vgl. BVerfG, Kammerbeschluss vom 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03 –, NJW 2005, 349 = NZV 2005, 270 = DAR 2005, 70 = Blutalkohol 42 (2005), 156 = juris, Rn. 29 f.). [...]

Eine in diesem Sinne hinreichende Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs im Zusammenhang mit dem Konsum von Cannabis, d. h. ein mangelndes

Trennen zwischen dem (gelegentlichen) Cannabiskonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen, lag nach bisheriger, zuletzt praktisch einhelliger Auffassung in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung bei einem THC-Wert ab 1,0 ng/ml im Blutserum vor (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 04.01.2012 – 16 A 2075/11 –, juris, Rn. 15, und Urteile vom 21.03.2013 – 16 A 2006/12 –, a. a. O., juris, Rn. 34 bis 58 sowie vom 01.08.2014 – 16 A 2806/13 –, a. a. O., juris, Rn. 31 bis 60; ebenso VGH Bad.-Württ., Urteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 –, VRS 124 <2013>, 168 = juris, Rn. 30, nicht beanstandet durch BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 –, a. a. O., juris, Rn. 39 bis 42; OVG Berlin-Bbg., Urteil vom 16.06.2016 – 1 B 37.14 –, Blutalkohol 53 <2016>, 393 = juris, Rn. 26; OVG Bremen, Beschluss vom 20.07.2012 – 2 B 341/11 –, NJW 2012, 3526 = juris, Rn. 14 f.; Hamb. OVG, Beschluss vom 15.12.2005 – 3 Bs 214/05 –, NJW 2006, 1367 = juris, Rn. 20; Nds. OVG, Beschluss vom 11.07.2003 – 12 ME 287/03 –, Blutalkohol 41 <2004>, 183 = DAR 2003, 480 = juris, Rn. 7; Schl. H. OVG, Urteil vom 17.02.2009 – 4 LB 61/08 –, juris, Rn. 35 f., und Beschluss vom 22.12.2014 – 2 O 19/14 –, NJW 2015, 2202 = Blutalkohol 52 (2015), 227 = juris, Rn. 5; Thür. OVG, Beschluss vom 06.09.2012 – 2 EO 37/11 –, DAR 2012, 719 = juris, Rn. 16; zuletzt auch BayVG, Beschluss vom 10.03.2015 – 11 CS 14.2200 –, juris, Rn. 12 bis 14).

Ausschlaggebend für diese Einschätzung war der Beschluss der Gemeinsamen Arbeitsgruppe für Grenzwertfragen und Qualitätskontrolle (sog. Grenzwertkommission) vom 20.11.2002 – aktualisiert durch Beschluss vom 22.05.2007, Blutalkohol 44 (2007), 311 –, wonach der Grenzwert für die Annahme einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG für THC bei 1 ng/ml im Serum liegt. [...]

Der Senat hält es nach wie vor für sachgerecht und geboten, die für den (objektiven) Ordnungswidrigkeitentatbestand des § 24a Abs. 2 StVG entwickelten Obersätze auch für das Recht der Gefahrenabwehr und konkret für die Definition des mangelnden Trennens i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV anzuwenden. [...]

Weder die neuere Empfehlung der Grenzwertkommission, die nunmehr für das Trennerfordernis i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV einen THC Wert von 3 ng/ml im Serum vorsieht (Auwärter/Daldrup/Graw/Jachau/Käferstein/Knoche/Mußhoff/Skopp/Thierauf-Emberger/Tönnies, Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren, Blutalkohol 52 <2015>, 322 f.) noch die Darlegungen von Mitgliedern der Grenzwertkommission in einer neueren Veröffentlichung (Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp, Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum, Blutalkohol 53 <2016>, 409 ff.) bzw. im Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Senat geben Anlass,

[...] von dem bisher zugrunde gelegten Grenzwert von 1 ng/ml TCH im Serum abzuweichen.

Insofern ergibt sich zunächst der Eindruck, dass die genannten Empfehlungen und Stellungnahmen zumindest auch rechtspolitisch motiviert sind und schon im Ansatz die höchstrichterlich abgesicherte Vorgabe verlassen, nach der – zum einen – der im Zusammenhang mit der Fahreignung herangezogene Gefahrenmaßstab mit demjenigen des § 24a Abs. 2 StVG übereinstimmt und – zum anderen – aus diesem Grund schon die nicht auszuschließende Möglichkeit von Leistungsbeeinträchtigungen wegen Cannabiskonsums beim Führen eines Kraftfahrzeuges durch einen gelegentlichen Cannabiskonsum zum Ausschluss der Fahreignung führt. Denn die Grenzwertkommission hält auch in ihrer neuen Empfehlung für § 24a Abs. 2 StVG ausdrücklich an dem bisherigen Grenzwert von 1 ng/ml fest und tritt damit für unterschiedliche Grenzwerte im Ordnungswidrigkeitenrecht und im Zusammenhang mit dem Trennen i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV ein. Schon Formulierungen wie „Eine Leistungseinbuße ließ sich in experimentellen Studien frühestens ab 2 ng THC/ml Serum nachweisen (Hervorhebungen nicht im Original)“ (vgl. Auwärter/Daldrup/Graw/Jachau/Käferstein/Knoche/Mußhoff/Skopp/Thierauf-Emberger/Tönnes, a. a. O., 322), und vor allem „Die Verfasser halten es angesichts dieser milderer Möglichkeiten als Alternative <gemeint ist eine ärztliche oder medizinischpsychologische Untersuchung zur Klärung von Fahreignungszweifeln> für geboten, an den Nachweis der Fahrungsgeeignetheit infolge Cannabiskonsums alleine auf der Grundlage einer THC Blutserumkonzentration den Anspruch zu stellen, dass ein Grenzwert die Fahrungsgeeignetheit jenseits vernünftiger Zweifel beweist (Hervorhebung nicht im Original)“ (vgl. Tönnes/Auwärter/Knoche/Skopp, a. a. O., 412), sind ein Hinweis darauf, dass für das Trennen i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV nunmehr ein anderer – engerer – Maßstab als für die Anwendung von § 24a Abs. 2 StVG gelten soll. Dies wird weiter verdeutlicht durch die Äußerungen der beiden Sachverständigen, Prof. Dr. E. und Prof. Dr. U. in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat. So hat Prof. Dr. E., der bei der Neufassung der „Empfehlungen“ im Jahr 2015 noch Vorsitzender der Grenzwertkommission gewesen ist, ausgeführt, dass nach seiner Auffassung § 24a StVG an eine abstrakte Gefährdungslage anknüpfe, die dem Betroffenen aufgabe, kein Kraftfahrzeug zu führen, solange sich der Wirkstoff THC im Körper über dem betreffenden Grenzwert befinde. Diese abstrakte Gefährdungslage müsse unterschieden werden von dem hier in Rede stehenden Fall des möglicherweise fehlenden Trennens i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV, bei dem es um einen Einzelfall gehe, in dem der Betroffene sich falsch verhalten habe. Dieser gedankliche Ansatz läuft folglich – schlagwortartig ausgedrückt – darauf hinaus, § 24a Abs. 2 StVG (weiterhin) „zustandsbezogen“, Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV hingegen, soweit es die Frage des Trennens zwischen Cannabiskonsum und Fahren betrifft, „verhaltensbezogen“ auszulegen, wobei Prof. Dr. U.

betonte, dass sich im Zusammenhang mit dem Trennen die Frage stelle, wie eine Person abschätzen solle, welchen THC-Wert sie im Blut habe; dies sei dem Einzelnen jedenfalls unter bestimmten Umständen gar nicht möglich.

Diesem Ansatz, der dem bislang in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung vorherrschenden „Gleichlauf“ der Gefahrenlage im Ordnungswidrigkeitenrecht und im Fahrerlaubnisrecht eine Absage erteilt, vermag der Senat nicht zu folgen. Dagegen spricht zunächst der Umstand, dass gerade auch das Fahrerlaubnisrecht dem Recht der Gefahrenabwehr angehört und es somit auf das objektive Vorliegen einer (hier abstrakten) Gefahr ankommt, wohingegen es gerade nicht um die Sanktionierung eines vorwerfbareren Fehlverhaltens geht. Aus diesem Grund hält es der Senat in diesem Zusammenhang für angebracht, entweder schlicht vom „Trennen“ oder – umfassender – von der „Bereitschaft und Fähigkeit zum Trennen“ zu sprechen; hierbei wird durch das gleichrangige Abstellen auch auf die „Fähigkeit“ oder auch das „Vermögen“ verdeutlicht, dass es Fälle geben kann, in denen es trotz der prinzipiellen Bereitschaft des jeweils Betroffenen, cannabisbedingte Gefährdungen durch entsprechende Wartezeiten zu vermeiden, wegen der schwierigen, vielleicht sogar unmöglichen Abschätzung von Restwirkungen einer gegebenenfalls schon etwas länger zurückliegenden Cannabisaufnahme doch zu einer aktiven Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr mit einer zumindest abstrakt gefahrenträchtigen THC-Menge kommen kann. Die hiervon abweichende Sichtweise zumindest von Teilen der Grenzwertkommission zeigt sich auch darin, dass der Begriff „Trennungsbereitschaft“ als derjenige betrachtet wird, der „den Kern des Problems“ besser beschreibe als der häufig verwendete Begriff des „Trennungsvermögens“ (vgl. Tönnes/Auwärter/Knoche/Skopp, a. a. O., 410).

Sofern seitens der Sachverständigen von der Rechtsfolge her argumentiert wird und für Fälle des mangelnden Trennens bei gelegentlichem Cannabiskonsum die Konsequenz der sofortigen Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 11 Abs. 7 FeV) als zu weitgehend empfunden wird, greift das im Ergebnis die normative Festsetzung in Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV an. Derartige rechtspolitische Vorgaben sind aber dem Gesetzgeber und im Falle nicht eindeutiger normativer Festlegungen der Rechtsprechung überantwortet, während sich die Heranziehung fachwissenschaftlichen Sachverständigen auf die Klärung derjenigen tatsächlichen Umstände beschränkt, die den normativen bzw. (ersatzweise) richterrechtlichen Maßstab ausfüllen. Abgesehen davon begegnet die dargestellte Rechtsfolgenanordnung – die Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 46 Abs. 1 FeV i. V. m. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV – im Hinblick darauf, dass im Bußgeldverfahren nach § 25 StVG nur die Anordnung eines Fahrverbots in Betracht kommt, keinen verfassungsrechtlichen Bedenken. Denn im Bußgeldverfahren wird nicht über die Fahreignung des Betroffenen entschieden (vgl. VGH Bad. Württ., Beschluss vom 12.09.2005 – 10 S



1642/05 –, VRS 109 <2005>, 450 = Blutalkohol 43 <2006>, 512 = juris, Rn. 5).

Die Grenzwertkommission und zuletzt konkret die beiden der Grenzwertkommission angehörenden Sachverständigen haben dem Senat auch nicht die Überzeugung vermitteln können, dass naturwissenschaftliche Gründe zu einer unterschiedlichen Behandlung des mangelnden Trennens im Ordnungswidrigkeitenrecht einerseits und im Fahrerlaubnisrecht andererseits führen müssen. Dabei haben die Sachverständigen im Termin auf mehrmaliges Fragen bestätigt, dass auch im Licht neuerer Erkenntnisse oder Bewertungen naturwissenschaftlicher Art an der Einschätzung der Richtigkeit der Grenzwertziehung für die Anwendung von § 24a Abs. 2 StVG festgehalten werde.

Die Gutachter haben schließlich auch nicht zur Überzeugung des Senats darzulegen vermocht, dass aufgrund neuerer Erkenntnisse der THC-Grenzwert für die Annahme mangelnden Trennens mit 1 ng/ml im Serum für sich genommen zu niedrig angesetzt ist. Sie haben insoweit, wie auch schon in der Veröffentlichung in Blutalkohol 53 (2016), 409 ff., darauf hingewiesen, dass Gelegenheitskonsumenten von Cannabis, die häufiger konsumieren, aber noch hinter einem – im Sinne der bisherigen Rechtsprechung definierten – regelmäßigen Konsum zurückbleiben, mit der Zeit ein THC-Depot ansammeln, das dazu führt, dass auch nach einer längeren, gegebenenfalls über 24 Stunden hinausreichenden Phase der Abstinenz noch ein THC-Wert von 1 ng/ml oder (etwas) mehr im Serum festgestellt werden kann. Ein solchermaßen erhöhter Blut(-serum)wert, der aus zuvor im sonstigen Körpergewebe gespeichertem Rest THC gespeist werde, führe zu keinen äußerlich messbaren Veränderungen. Folglich könne, je nach dem vorherrschenden Konsummuster und der konkreten Ausgestaltung der Rückabgabe des THC aus dem sonstigen Körpergewebe, ein THC-Serumwert zwischen 1 und 2 ng/ml analysierbar sein, ohne dass dem Betreffenden vorgehalten werden könne, eine Verkehrsgefährdung in Kauf genommen zu haben (vgl. insoweit auch schon Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp, a. a. O., 410 ff.).

Die Äußerungen der Sachverständigen lassen sich nicht als studiengestützte sichere Erkenntnisse bewerten. So hat Prof. Dr. U. erklärt, dass die Entstehung von THC-Anreicherungen im Körper, die auch nach längerer Abstinenz noch Serumkonzentrationen von 1 ng/ml THC hervorbringen, sich aus gesicherten Studien nur für die Gruppen der regelmäßig, also (nach bislang gängiger Definition) täglich oder fast täglich Konsumierenden oder der sogar mehrmals täglich Konsumierenden ergebe. Ob dies auch schon für die als „chronische“ Konsumenten bezeichnete Gruppe derer gilt, die mehrmals wöchentlich Cannabis zu sich nehmen, ohne aber schon zu den regelmäßigen Konsumenten im oben genannten Sinne zu gehören, lasse sich hingegen nicht mit entsprechenden Studien belegen. Prof. Dr. U. hat insoweit ausdrücklich dem Vorhalt beigepflichtet, dass die Studienlage insoweit gleichsam einen „blinden Fleck“ aufweise. Soweit die Gutachter ausgeführt haben, sie gingen davon aus,

dass eine nennenswerte Anreicherung von THC im Sinne einer Depotbildung auch schon bei (nur) „chronischem“ Konsum stattfinde, ist dies nach Auffassung des Senats eine ernstzunehmende wissenschaftliche Stellungnahme, aber noch keine Verlautbarung einer wissenschaftlichen Evidenz, aufgrund derer der vorgegebene fahrerlaubnisrechtliche Maßstab eines sicheren Gefahrenausschlusses als erfüllt betrachtet werden könnte.

Entsprechendes gilt für die Annahme der Gutachter, jedenfalls bei Konsumenten mit einem THC-Depot und entsprechend mit einem dauerhaft auf Werte um 1 ng/ml liegenden THC-Pegel führe dieser Wert, anders als bei geringer Konsumierenden ohne ein entsprechendes Depot, nicht zu messbaren Veränderungen. Auch insoweit haben die Sachverständigen keine eindeutigen Studienergebnisse benennen können, sondern sich wiederum auf ihre persönliche Einschätzung beschränkt. Ob also tatsächlich zwischen „frisch konsumiertem“ und aus dem Körpergewebe abgebenem THC, das sich im Blut befindet, dergestalt unterschieden werden kann, dass das eine zur Möglichkeit verkehrssicherheitsrelevanter Einbußen führen kann, das andere hingegen nicht, ist nicht in einem Maße gesichert, als dass dies (schon jetzt) Einfluss auf die fahrerlaubnisrechtliche Gefahreinschätzung erlangen könnte. Hinzu kommt, dass auch nach Ansicht der Sachverständigen kein klarer Zusammenhang zwischen dem THC-Spiegel im Blut(-serum) und der Wirkstoffmenge im Bereich des Gehirns bzw. an den spezifischen Rezeptoren hergestellt werden kann. Von daher drängt sich der Eindruck auf, dass generell die THC-Konzentration im Blut lediglich ein (zeitlich vorlaufender oder begleitender) Indikator für die Konzentration „am Wirkort“ und damit auch für die Wirkung selbst ist. Das relativiert in gewisser Weise die Bedeutung von THC-Werten im Blut, ohne dass indesens ein anderer – besserer – Indikator zur Verfügung stehen dürfte, und spricht daher umso mehr dagegen, auch noch danach zu differenzieren, ob es sich im Einzelfall um erst kürzlich neu zugeführtes oder um schon länger im Körper deponiertes THC handelt.

Hinzu kommt, dass nach der gerichtlichen Praxis, wie sie sich dem Senat seit vielen Jahren darstellt, fahrerlaubnisrechtliche Fälle mit Cannabisbeteiligung fast durchgängig von der Behauptung der Betroffenen geprägt sind, nur selten oder gar nur dieses eine Mal Cannabis konsumiert zu haben. Auch wenn derartigen Beteuerungen mit beträchtlicher Vorsicht zu begegnen ist, mutet es aus Sicht des Senats fragwürdig an, die künftige Grenzziehung zwischen einem noch hinnehmbaren und einem fahrerlaubnisrechtlich relevanten Cannabiskonsum daran auszurichten, dass ein gewisser Teil der Betroffenen – ohne dies selbst zu behaupten – dem Kreis der stärker Konsumierenden mit THC-Depot angehören könnte. Speziell in Fällen wie demjenigen des Klägers, der die Fahrerlaubnisbehörde und das Gericht glauben machen möchte, nur einmal und dann – möglicherweise – auch noch passiv Cannabisrauch inhaliert zu haben, ist keine innere Rechtfertigung erkennbar, gleichsam als Reserveüberlegung

davon auszugehen, dass infolge eines erheblich über das eingeständene Maß hinausgehenden Cannabiskonsums ein auch längere Abstinenzphasen überdauernder und (deshalb) wirkungsloser THC-Pegel vorliegen könnte.

Im Übrigen würde auch eine – derzeit noch fehlende – gesicherte naturwissenschaftliche Erkenntnis, dass erstens auch unterhalb des regelmäßigen Cannabiskonsums nach längerer Abstinenz ein aus einem Depot gespeister THC-Pegel von 1 ng/ml oder mehr nachzuweisen ist und zweitens dieser keine feststellbaren Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit haben kann, nicht zwingend zu einer Heraufsetzung des derzeit angewandten Grenzwertes für das Trennen i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV Anlass bieten. Denn nach Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur FeV gelten die nachstehend vorgenommenen Bewertungen – also auch die Bewertung, dass gelegentlicher Cannabiskonsum ohne Trennung von Konsum und Fahren zum Ausschluss der Fahreignung führt – nur für den Regelfall (Satz 1). Kompensationen durch besondere menschliche Veranlagung, durch Gewöhnung, durch besondere Einstellung oder durch besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen sind möglich (Satz 2). Ergeben sich im Einzelfall in dieser Hinsicht Zweifel, kann eine medizinisch-psychologische Begutachtung angezeigt sein (Satz 3). Anders als es der als Sachverständiger befragte Prof. Dr. U. annimmt, demzufolge aus der sich ihm bietenden Perspektive nicht ableitbar sei, was im vorgenannten Sinne als Regel und was als Ausnahme zu gelten habe, kann für die gerichtliche Praxis, die das maßgebliche Tatsachenmaterial lediglich aus den objektiven Messwerten und den typischerweise verharmlosenden subjektiven Einlassungen der Betroffenen beziehen kann, nur der eher sporadische und daher nicht zur Depotbildung führende Konsum als Regelfall zugrunde gelegt werden. Von daher könnte es sich in einschlägigen Fällen, d. h. bei eingestandenem „chronischem, aber nicht regelmäßigen“ Cannabiskonsum, allenfalls anbieten, nach der oben wiedergegebenen Vorbemerkung zu verfahren, nicht aber generell den Grenzwert i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV mit der Folge heraufzusetzen, dass künftig nicht mehr alle Fälle der nicht ausschließbaren Leistungsbeeinträchtigung infolge Cannabiskonsums erfasst werden können.

Allerdings stieße ein mit Blick auf Betroffene mit einem THC-Depot heraufgesetzter Grenzwert für das Trennen nach Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV auf Bedenken, weil dies – anders als dies etwa im Zusammenhang mit Alkohol im Straßenverkehr praktiziert wird – den Umstand der „Gewöhnung“ an den Gebrauch eines Rauschmittels als mildernden Umstand etablieren würde. Wenngleich in Satz 2 der Vorbemerkung 3 zur Anlage 4 der FeV als Kompensationsgrund auch die „Gewöhnung“ genannt wird, dürfte das ausschließlich auf bestimmte in der Anlage aufgeführte Erkrankungen zugeschnitten sein, nicht aber auf den Konsum von Rausch- und Suchtmitteln (vgl. OVG NRW, Beschluss vom 05.12.2008 – 16 A 1168/08 –).

Vielmehr erweist es sich im Zusammenhang mit Substanzmissbrauch als allein sachgerecht, einen in-

tensiveren und schon gar einen auf Abhängigkeit beruhenden Konsum als gefahrenträchtiger zu bewerten als einen vergleichsweise seltenen und das Leben des Betroffenen nur unwesentlich prägenden Konsum solcher Substanzen.

Soweit sich die vom Senat befragten Sachverständigen gegen einzelne Erkenntnisse gewandt haben, die in der Rechtsprechung des Senats und anderer Obergerichte zur Anwendung des Grenzwertes von 1 ng/ml THC im Serum geführt haben, muss dem nicht näher nachgegangen werden, weil sie jedenfalls im Ergebnis nicht in Zweifel gezogen haben, dass schon bei einem solchen Wert eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit nicht auszuschließen sei. Sie haben dies vielmehr ausdrücklich bestätigt.

Bleibt es damit trotz der anderslautenden Empfehlung der Grenzwertkommission bei einem Grenzwert für die Frage des Trennens von Cannabiskonsum und dem Führen von Kraftfahrzeugen von 1 ng/ml THC im Serum (ebenso auch in Anbetracht der neuen Empfehlungslage OVG Bremen, Beschluss vom 25.02.2016 – 1 B 9.16 –, Blutalkohol 53 <2016>, 275 = VRS 130 <2016>, 35 = NZV 2016, 495 = juris, Rn. 7; BayVGH, Beschluss vom 23.05.2016 – 11 CS 16.690 –, NJW 2016, 2601 = VRS 130 <2016>, 164 = Blutalkohol 53 <2016>, 391 = NZV 2016, 543 = juris, Rn. 15 bis 19; OVG Berlin Bbg., Urteil vom 16.06.2016 – OVG 1 B 37.14 –, Blutalkohol 53 <2016>, 393 = juris, Rn. 18 bis 65; VGH Bad. Württ., Beschluss vom 22.07.2016 – 10 S 738/16 –, Blutalkohol 53 <2016>, 399 = VRS 130 <2016>, 272 = DAR 2016, 665 = juris, Rn. 10 bis 14; Nds. OVG, Beschluss vom 28.11.2016 – 12 ME 180/16 –, juris, Rn. 10 bis 21), ist entgegen der Auffassung der neueren Empfehlung, unabhängig vom jeweils für zutreffend gehaltenen Ausgangswert, bei der Zugrundelegung eines Grenzwertes für die Annahme mangelnden Trennens i. S. v. Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV auch kein Sicherheitszuschlag zum Ausgleich etwaiger Messungenauigkeiten bei der rechtsmedizinischen Feststellung des THC-Gehaltes vorzunehmen. Der Senat hat hierzu – vgl. OVG NRW, Urteil vom 01.08.2014 – 16 A 2806/13 –, a. a. O., juris, Rn. 61 bis 72 – bereits Folgendes ausgeführt:

„Es ist vielmehr davon auszugehen, dass eine – wiederholt von einschlägig tätigen Instituten eingeräumte und vermutlich nie ganz auszuschließende – Schwankungsbreite bei der Untersuchung von Blutproben im Zuge der Festsetzung von Grenzwerten wie dem der 1 ng/ml THC-Grenze bereits berücksichtigt worden ist, vgl. die Empfehlung der Grenzwertkommission zur Änderung der Anlage zu § 24a StVG, Blutalkohol 44 (2007), 311; s. auch Wehowsky, Blutalkohol 43 (2006), 125, 130, und nicht (nochmals) durch Abschlüsse berücksichtigt werden muss. Das entspricht auch der Rechtsprechung zu § 24a Abs. 2 StVG (vgl. OLG Karlsruhe, Beschluss vom 29.01.2007 – 3 Ss 205/06 –, NZV 2007, 248 = VRS 112 <2007>, 130 = Blutalkohol 44 <2007>, 101 = juris, Rn. 4f. und Brandenb. OLG, Beschluss vom 30.03.2007 – 1 Ss (OWi) 291B/06 –, Blutalkohol 45 <2008>,

135 = juris, Rn. 11 und 13, jeweils m. w. N.), und auch der – soweit ersichtlich – einhelligen Auffassung in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung, die indessen weit überwiegend diese Frage nicht eigens thematisiert, aber im Ergebnis die ermittelten Werte ohne Abschläge zugrunde legt. Ausdrücklich die Notwendigkeit eines Sicherheitsabschlages ablehnend VGH Bad. Württ., Urteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 –, a. a. O. (juris, Rn. 34 ff.); vgl. auch OVG Bremen, Beschluss vom 20.07.2012 – 2 B 341/11 –, a. a. O. (juris, Rn. 15); VG München, Urteil vom 17.05.2011 – M 1 K 11.1120 –, juris, Rn. 21.

Ob diese Praxis bereits mit dem Hinweis gerechtfertigt werden kann, der ‚wahre‘ Wert bei der Annahme oder dem Fürmöglichhalten einer Schwankungsbreite des Messergebnisses könne statistisch mit gleich hoher Wahrscheinlichkeit an der untersten oder an der obersten Grenze des Schwankungsbereichs liegen, erscheint allerdings zweifelhaft. Denn wenn es – anders als nach den Empfehlungen der Grenzwertkommission und der dargestellten Rechtsprechung – auf den zweifelsfreien Nachweis gerade einer THC-Konzentration von 1,0 ng/ml oder mehr und nicht auf den abweichend definierten Eintritt einer abstrakten Straßenverkehrsgefährdung durch gesichert feststehende Drogenbeeinflussung ankäme, könnte die Sanktionierung von demnach ‚falsch positiven‘ Messbefunden schwerlich mit der Erwägung gerechtfertigt werden, dass in anders gelagerten Fällen, das heißt bei ‚falsch negativen‘ Befunden, auf die an sich erforderliche Sanktionierung verzichtet werden müsse, also möglicherweise rechtswidrigen Belastungen auch Fälle rechtswidriger Besonderstellung gegenüberständen. Schwerer wiegt 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 Fahrtantritt und der Blutentnahme – eine deutliche Verringerung der THC-Messwerte eintritt. Wenngleich der Substanzabbau bei Cannabis ‚polyphasisch‘ erfolgt und daher schwieriger als etwa beim Alkohol berechnet werden kann, vgl. Zwerger, Blutalkohol 43 (2006), 105, 110; Drasch/von Meyer/Roeder/Staack/Paul/Eisenmenger, Blutalkohol 43 (2006), 441, 446 f., steht doch außer Frage, dass THC verhältnismäßig schnell verstoffwechselt und jedenfalls bei einmalig und desgleichen wohl auch bei eher sporadisch konsumierenden Personen nach inhalativem Konsum selbst hoher Dosen zumindest überwiegend innerhalb von vier bis sechs Stunden auf Werte unterhalb von 1,0 ng/ml sinkt (vgl. Möller/Kauert/Tönnies/Schneider/Theunissen/Ramaekers, Blutalkohol 43 <2006>, 361, 363, 365, 372; Möller, in: Hettenbach/Kalus/Möller/Uhle, Drogen und Straßenverkehr, 2. Aufl. <2010>, § 3 Rn. 109 ff.; Eisenmenger, NZV 2006, 24, 25).

Im Übrigen dürfte es nicht oder allenfalls nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich sein, im Einzelfall den ‚wahren‘ Wert der THC-Konzentration zu ermitteln. Berücksichtigt man weiter, dass sich der jeweils Betroffene zu einem Zeitpunkt ans Steuer gesetzt hat, zu dem jedenfalls er selbst nicht das Ausmaß eines fortbestehenden THC-Einflusses und einer darauf beruhenden Straßenverkehrsgefährdung abschätzen konnte, erscheint es hinnehmbar, ihm das Risiko zuzumuten, zugunsten der Sicherheitsinteressen der anderen Verkehrsteilnehmer und mit Blick auf die Schutzpflicht des Staates auf deren höchstrangige Rechtsgüter die Unsicherheit hinzunehmen, die auf der (zumindest weitgehend) unvermeidlichen Schwankungsbreite der THC-Messergebnisse beruht (vgl. VGH Bad. Württ., Urteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 –, a. a. O. <juris, Rn. 38 f.>).“

An dieser Auffassung hält der Senat fest, zumal auch das BVerwG – vgl. Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 –, a. a. O., juris, Rn. 43 bis 48 – in diesem Sinne entschieden und dabei insbesondere den Gedanken der Risikozurechnung betont hat. Weiter ist das BVerwG der Ansicht entgegengetreten, Schwankungsbreiten selbst bei lege artis erfolgenden THC-Messungen müssten nach dem Grundsatz „in dubio pro reo“ zugunsten des Betroffenen gehen und deshalb zu einem „Sicherheitsabschlag“ bzw. auf der Ebene der Grenzwertfestsetzung zu einem entsprechenden „Zuschlag“ führen. Dieser für eine strafrechtliche oder ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung geltende Grundsatz komme im Gefahrenabwehrrecht, dem die Fahrerlaubnis-Verordnung zuzurechnen sei, schon wegen dessen anderer Zielrichtung nicht zur Anwendung. Selbst für die strafrechtliche und ordnungswidrigkeitsrechtliche Ahndung von Fahrten unter Cannabiseinfluss gehe die Rechtsprechung im Übrigen davon aus, dass der gemessene THC-Wert nicht um einen „Sicherheitsabschlag“ zu verringern sei.

Insbesondere die abschließenden Ausführungen verdeutlichen, dass es sich bei der Frage einer Bereinigung von Messwerten um mögliche Ungenauigkeiten bzw. Schwankungen um eine Rechtsfrage handelt, deren Beantwortung den Gerichten aufgegeben ist.

Schließlich teilt der Senat nicht die neuerdings vom BayVGH geäußerten Zweifel daran, dass bereits ein einmaliger Verstoß gegen das Trennerfordernis durch gelegentliche Cannabiskonsumenten zum Ausschluss der Fahreignung und damit zur Entziehung der Fahrerlaubnis führt (vgl. BayVGH, Beschlüsse vom 29.08.2016 – 11 CS 16.1460 –, Blutalkohol 54 (2017), 52 = VRS 130 (2016), 333 = juris, Rn. 16 f., vom 14.09.2016 – 11 CS 16.1467 –, juris, Rn. 20 f., und vom 03.01.2017 – 11 CS 16.2401 –, juris, Rn. 20; anders VGH Bad. Württ., Beschluss vom 07.03.2017 – 10 S 328/17 –, juris, Rn. 3 f.; VG Würzburg, Beschluss vom 09.11.2016 – W 6 S 16.1093 –, juris, Rn. 31 bis 33; VG Augsburg, Beschluss vom 23.01.2017 – Au 7 S 16.1714 –, juris, Rn. 52 bis 65; VG Regensburg, Urteil vom 20.02.2017 – RO 8 K 16.1708 –, juris, Rn. 19 bis 46).

Danach sei offen und deshalb in einem Hauptsacheverfahren zu klären, ob bei einem gelegentlichen Cannabiskonsumten eine erstmalige Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr mit einem Kraftfahrzeug unter Cannabiseinfluss mit einer THC-Konzentration von 1 ng/ml oder mehr, die aber nicht zu einer Entziehung der Fahrerlaubnis durch ein Strafgericht geführt habe, die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis nach § 11 Abs. 7 FeV entziehen müsse oder ob entsprechend dem Vorgehen bei fahrerlaubnisrechtlichem Alkoholmissbrauch (§ 13 FeV i. V. m. Nr. 8.1 der Anlage 4 zur FeV) nur eine medizinisch-psychologische Untersuchung nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV angeordnet werden könne. Der letztgenannten Möglichkeit ist schon deshalb zu widersprechen, weil die maßgebliche Bestimmung der Nr. 9.2.2 der Anlage 4 zur FeV eindeutig ist, soweit dort die Fahreignung nur dann bejaht wird, „wenn Trennung“ gegeben ist. In diesem Zusammenhang hat auch das BVerwG – vgl. Urteil vom 23.10.2014 3 C 3.13, a. a. O., juris, Rn. 32 – betont, dass eine ausreichende Trennung nur dann vorliegt, wenn der Betroffene Konsum und Fahren *in jedem Fall* (Hervorhebung nicht im Original) in einer Weise trennt, dass durch eine vorangegangene Einnahme von Cannabis eine Beeinträchtigung seiner verkehrsrelevanten Eigenschaften unter keinen Umständen eintreten kann.

Desgleichen bieten die Bestimmungen des § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG bzw. des § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV keinen Anhaltspunkt dafür, dass die für den Fall fehlender Fahreignung oder Fahrbefähigung angeordnete Rechtsfolge der Fahrerlaubnisentziehung zu modifizieren wäre. Vor diesem Hintergrund erweist sich eine rechtssystematische Argumentation als wenig zielführend. Soweit auf die ähnliche Struktur von § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. e (gemeint ist wohl Buchst. b) und von § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV in beiden Bestimmungen ist jeweils von „wiederholten Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr“ die Rede hingewiesen wird, kann nicht unbeachtet bleiben, dass insgesamt das Überprüfungsinstrumentarium bei Alkohol und bei Betäubungsmittelproblematik recht unterschiedlich ausgestaltet ist. § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV nimmt dabei insbesondere den Fall des (ungleichzeitigen) Zusammenfallens einer alkohol- und einer betäubungsmittelbezogenen Zuwiderhandlung in den Blick (vgl. dazu OVG NRW, Beschlüsse vom 29.07.2009 – 16 B 895/09 –, Blutalkohol 46 (2009), 433 = VRS 117 (2009), 120 = DAR 2009, 598 = NZV 2009, 522 = juris, Rn. 3 bis 7, und vom 17.08.2015 – 16 B 499/15 –, BayVGh, Beschluss vom 16.11.2010 – 11 CS 10.2031 –, juris, Rn. 22 ff.; Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 44. Aufl. 2017, § 14 FeV Rn. 25).

Schon aus diesem Grund steht auch nicht zu befürchten, dass § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV bei strengem Verständnis des Trennungserfordernisses „keinerlei Anwendungsbereich“ mehr hätte. Soweit schließlich der BayVGh aus den Gesetzesmaterialien – BR Drucks. 302/08, S. 57 f. und S. 62 f. – Argumente bezieht, ist darauf hinzuweisen, dass auf S. 57 (ganz unten) gerade

der „Mischfall“ aus Alkohol und Drogenauffälligkeit angesprochen sein dürfte, wie das dort fettgedruckte Wort „und“ nahelegt, während auf S. 62 f. die ganz andere Frage der Beurteilung von früherer Alkoholabhängigkeit und früherer Drogenabhängigkeit thematisiert ist.

Schließlich kann eine Aufweichung der fahrerlaubnisrechtlichen Reaktion auf einen potenziell die Sicherheit des Straßenverkehrs gefährdenden Gebrauch der illegalen Droge Cannabis nicht mit etwaigen Wertungswidersprüchen bei der Behandlung von Alkoholverstößen gerechtfertigt werden. Gegen einen solchen Widerspruch ist schon mit entscheidendem Gewicht einzuwenden, dass Intensität, Verlauf und Dauer einer Cannabisbeeinflussung deutlich schwieriger zu bestimmen sind, als dies bei Alkohol der Fall ist; es erweist sich bereits als weithin unmöglich, den einer sehr großen Spannweite unterliegenden Wirkstoffgehalt erworbenen Haschischs oder Marihuanas zuverlässig einzuschätzen, wobei nicht einmal die Beimischung sonstiger Stimulantien gänzlich ausgeschlossen werden kann (vgl. zum Ganzen BVerfG, Kammerbeschluss vom 21.12.2004 – 1 BvR 2652/03 –, a. a. O., juris, Rn. 15; BVerwG, Urteil vom 23.10.2014 – 3 C 3.13 –, a. a. O., juris, Rn. 51 f.; OVG NRW, Beschluss vom 19.03.2012 – 16 B 237/12 –, juris, Rn. 11; VGh Bad. Württ., Urteil vom 22.11.2012 – 10 S 3174/11 –, a. a. O., juris, Rn. 55).

(Mitgeteilt vom Veröffentlichungskommission der Richter des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen)

**60. \*) Die Einnahme von Kokain schließt die Kraftfahreignung unabhängig davon aus, ob unter der Wirkung dieser sog. harten Drogen ein Kraftfahrzeug geführt worden ist oder nicht.**

Verwaltungsgericht Gelsenkirchen,  
Beschluss vom 4. Juli 2017 – 7 L 1931/17 –

Aus den Gründen:

1. Der Antrag auf Bewilligung von Prozesskostenhilfe für das Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes wird abgelehnt. Denn die beabsichtigte Rechtsverfolgung bietet keine hinreichenden Erfolgsaussichten, wie sich aus den nachstehenden Ausführungen ergibt (vgl. § 166 Abs. 1 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – i. V. m. § 114 Abs. 1 Satz 1 der Zivilprozessordnung – ZPO –).

2. Der Antrag zu 1., die aufschiebende Wirkung der Klage [...] gegen die Ordnungsverfügung des Antragsgegners vom 12. Juni 2017 wiederherzustellen, ist gemäß § 80 Abs. 5 VwGO zulässig, aber unbegründet. [...]

Der Antragsgegner hat dem Antragsteller zu Recht die Fahrerlaubnis gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG – i. V. m. § 46 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV – entzogen. Danach ist die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich der Inhaber als

ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Ungeeignet ist nach § 46 Abs. 1 Satz 2 FeV insbesondere, wer Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur FeV aufweist. Gemäß Ziffer 9.1 der Anlage 4 ist die Eignung oder bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu verneinen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes – BtMG – einnimmt.

Dies ist bei dem Antragsteller der Fall. Die Kammer geht davon aus, dass der Antragsteller einige Zeit vor der Polizeikontrolle am 2. April 2017 Kokain konsumiert hat, welches in der Anlage 3 zu § 1 Abs. 1 BtMG aufgeführt ist.

Der Kokainkonsum des Antragstellers ist forensisch nachgewiesen durch das Gutachten des Labors L. aus C. T. vom 12. April 2017. Danach konnten im Blut-Serum des Antragstellers ca. 53 µg/l Benzoyllecgonin (Cocain-Metabolit) festgestellt werden und eine zurückliegende Aufnahme des Betäubungsmittels Kokain belegt werden. Soweit der Antragsteller nunmehr die Richtigkeit der Urinprobe bestreitet, ändert dies nichts. Er hat sich bei der Verkehrskontrolle am 2. April 2017 gegenüber der Polizei nach erfolgter Belehrung eingelassen, dass er „am Freitag zwei Nasen genommen“ habe. Dass der eingeräumte Kokainkonsum nicht durch einen entsprechenden Nachweis von Kokain selbst im Blut bestätigt wurde, stellt den Kokainkonsum auch angesichts der gegenüber den Polizeibeamten abgegebenen Erklärung nicht in Frage. Denn der vom Antragsteller angegebene letzte Konsum lag ca. zwei Tage zurück, so dass wegen der maßgeblichen Abbauphase für die Substanz Kokain zum Zeitpunkt der Blutuntersuchung ein Nachweis nicht mehr möglich war (vgl. zu einer solchen Konstellation OVG NRW, Beschluss vom 2. Juni 2016 – 16 B 281/16 –).

Zudem hat der Antragsteller in der Antragsbegründung einen (zumindest einmaligen) Kokainkonsum eingeräumt.

Unbeachtlich ist, dass der Antragsteller bei der Fahrt am 2. April 2017 nicht akut unter dem Einfluss von Kokain stand. Die Einnahme von Kokain schließt die Kraftfahreignung unabhängig davon aus, ob unter der Wirkung dieser sog. harten Drogen ein Kraftfahrzeug geführt worden ist oder nicht (Nr. 9.1 der Anlage 4 zu §§ 11, 13 und 14 FeV; vgl. auch: Nr. 3.14.1 der Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung des gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach, Mai 2014). Schon der einmalige Konsum sog. harter Drogen wie Kokain ist ausreichend, die Kraftfahreignung zu verneinen (so auch OVG NRW, Beschluss vom 6. März 2007 – 16 B 332/07 –, OVG Lüneburg, Beschlüsse vom 16. Februar 2004 – 12 ME60/04 – und 16. Juni 2003 – 12 ME 172/03 –, DAR 2003, 432 f.; OVG Brandenburg, Beschluss vom 22. Juli 2004 – 4 B 37/04 –, OVG Saarland, Beschluss vom 30. März 2006 – 1 W 8/06 –, VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 22. November 2004 – 10 S 2182/04 –, VRS 108 (2005), 123 ff.).

Unerheblich ist auch, ob das Verhalten des Betroffenen im Ergebnis durch ein Bußgeld geahndet worden ist oder ein strafrechtliches Verfahren eingestellt worden ist. Das Ordnungswidrigkeitenverfahren mit sanktionierendem Charakter und das der Gefahrenabwehr dienende Fahrerlaubnisentziehungsverfahren unterscheiden sich insoweit in ihren Funktionen und schließen sich nicht gegenseitig aus. Entscheidend ist für das der Gefahrenabwehr dienende Verfahren zur Entziehung der Fahrerlaubnis die Tatsache, dass der Antragsteller Kokain konsumiert hat.

Es bestehen auch keine ausreichenden Anhaltspunkte dafür, dass der Antragsteller die Kraftfahreignung bis zum Zeitpunkt des Erlasses der Ordnungsverfügung wiedererlangt haben könnte und der Antragsgegner deshalb Anlass zu weiteren Aufklärungsmaßnahmen gehabt hätte. Allein der Zeitraum zwischen dem eingeräumten Konsum Ende März/Anfang April 2017 und der Entziehung der Fahrerlaubnis vom 12. Juni 2017 rechtfertigt eine solche Annahme nicht. Zwar gibt es keine ausdrückliche normative Vorgabe, wie lange ein festgestellter Mangel i. S. v. § 46 Abs. 1 FeV vorliegt. Nach einer zum Ausschluss der Fahreignung führenden Einnahme von Betäubungsmitteln im Sinne des BtMG kommt eine Wiedererlangung der Kraftfahreignung jedoch regelmäßig erst nach dem Nachweis einer einjährigen Abstinenz (vgl. Nr. 9.5 der Anlage 4 zur FeV sowie Nr. 3.12.1 der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung) und der Durchführung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (vgl. § 14 Abs. 2 Nr. 1 FeV) in Betracht. Beides lag beim Antragsteller zum Zeitpunkt des Bescheiderlasses nicht vor.

Steht wie hier die Ungeeignetheit fest, unterbleibt gem. § 11 Abs. 7 FeV die Anordnung zur Beibringung eines Gutachtens.

Bei feststehender Ungeeignetheit steht dem Antragsgegner kein Ermessen zu und die Fahrerlaubnis ist zwingend zu entziehen.

Angesichts der Rechtmäßigkeit der Ordnungsverfügung überwiegt das Aussetzungsinteresse des Antragstellers insoweit nicht. Dass das Interesse des Antragstellers, seine Fahrerlaubnis wenigstens bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens nutzen zu können, aus anderen Gründen Vorrang gegenüber dem öffentlichen Interesse am Vollzug der Entziehungsverfügung genießt, ist nicht festzustellen. Zwar kann die Fahrerlaubnisentziehung die persönliche Lebensführung und damit die Wahrnehmung grundrechtlicher Freiheiten des Erlaubnisinhabers gravierend beeinflussen und im Einzelfall bis zur Vernichtung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage reichen. Die mit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis verbundenen persönlichen und beruflichen Schwierigkeiten für den Antragsteller muss er als Betroffener 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 (so auch: OVG NRW, Beschluss vom 13. Februar 2015 – 16 B 74/15 –, juris m. w. N.).



**61. Macht ein Fahrerlaubnisinhaber im gerichtlichen Eilverfahren geltend, der bei ihm toxikologisch festgestellte Nachweis von Amphetamin im Blut sei darauf zurück zu führen, dass er einen rezeptpflichtigen Appetitzügler (Tenuate retard) ohne ärztliche Verordnung und ohne medizinische Indikation einmalig eingenommen habe, um sich für eine längere Autofahrt als Beifahrer wach zu halten, begründet dies keine Ausnahme vom Regelatbestand der gemäß Ziffer 9.2 entfallenen Fahreignung wegen des einmaligen Konsums sog. harter Drogen. In diesem Fall muss nicht vorab ein medizinisch-psychologisches Gutachten gemäß Vorbemerkung Ziffer 3 der Anlage 4 zur FeV eingeholt werden.**

Verwaltungsgericht Neustadt an der Weinstraße,  
Beschluss vom 20. Juni 2017 – 1 L 636/17.NW –

#### Aus den Gründen:

Der Antrag, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 8. Mai 2017 wiederherzustellen, hat keinen Erfolg. [...] Die ihm gegenüber verfügte Fahrerlaubnisentziehung erweist sich bei der im Eilverfahren gebotenen summarischen Prüfung als offensichtlich rechtmäßig, und es besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse an ihrem sofortigen Vollzug.

Rechtsgrundlage für die Entziehung der Fahrerlaubnis ist § 3 Abs. 1 Straßenverkehrsgesetz – StVG –, § 46 Abs. 1 i. V. m. Anlage 4 zur Fahrerlaubnisverordnung – FeV –. Nach deren Ziffer 9.1 ist ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wer Betäubungsmittel im Sinne des Betäubungsmittelgesetzes (außer Cannabis), also wie hier Amphetamin, eingenommen hat. Für den Eignungsausschluss genügt im Regelfall bereits der Nachweis des einmaligen Konsums der sog. „harten Droge“, ohne dass es darauf ankommt, ob ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss des Betäubungsmittels geführt wurde (st. Rspr. der Kammer und des OVG RP, vgl. z. B. OVG RP, Beschluss vom 25. Januar 2012 – 10 B 11494/11.OVG – und Beschluss der Kammer vom 22. Juni 2016 – 1 L 405/16.NW –; aus der obergerichtlichen Rspr. außerdem VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 7. April 2014 – 10 S 404/14 –, VBIBW 2014, 465 sowie BayVGH, Beschluss vom 22. September 2015 – 11 CS 15.1447 –, juris, m. w. N.). Der vom Antragsteller angeführten abweichenden Auffassung in der Literatur schließt sich die Kammer wegen der eindeutigen Verordnungslage in Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV und im Hinblick auf die besondere Gefährlichkeit „harter“ Drogen nicht an (vgl. OVG RP, Beschluss vom 21. November 2000 – 7 B 11967/00 –, juris).

Im derzeitigen Erkenntnisstand ist zumindest von einer einmaligen Amphetamineinnahme durch den Antragsteller auszugehen. Diese ist nämlich durch das toxikologische Gutachten des Instituts für Rechtsmedizin M. vom 31. März 2017 nachgewiesen. Auf die Höhe der im Zeitpunkt der Blutentnahme (noch)

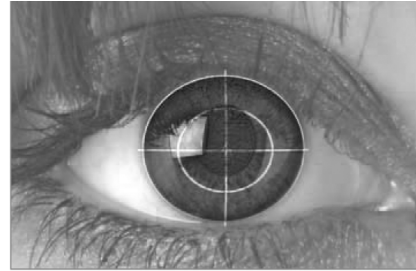
vorhandenen Amphetaminkonzentration kommt es in fahrerlaubnisrechtlicher Hinsicht schon deshalb nicht an, weil – wie ausgeführt – die Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss hier unerheblich ist. Zudem weist das toxikologische Gutachten nachvollziehbar darauf hin, dass es gerade in der Abklingphase einer akuten Psychostimulanzienwirkung zu schweren psychophysischen Erschöpfungszuständen kommen kann, wodurch die persönliche Leistungsfähigkeit erheblich beeinträchtigt wird. Aus dem Gutachten vom 31. März 2017 ergibt sich außerdem unzweifelhaft, dass die vom Antragsteller gegenüber der Polizei angeführten Medikamente (Ibuprofen 800 und eine Viagra ähnliche Tablette am Vorabend) den positiven Nachweis von Amphetamin nicht erklären können.

Das weitere Vorbringen des Antragstellers im Eilverfahren, er habe neben diesen Medikamenten einmalig den rezeptpflichtigen Appetitzügler „Tenuate Retard“ eingenommen, der zu einem falsch-positiven Ergebnis der Blutuntersuchung auf Amphetamin führen könne, bewertet die Kammer als unbeachtliche Schutzbehauptung. Dieser Vortrag weicht von den früheren Angaben des Antragstellers bei der Polizei ab, womit seine Angaben insgesamt nicht plausibel sind (vgl. zu den strengen Anforderungen an einen schlüssigen Vortrag bei geltend gemachter „unbewusster“ Drogeneinnahme OVG RP, Beschluss vom 25. Januar 2012 – 10 B 11430/11.OVG – und Beschluss vom 18. Februar 2015 – 10 B 10017/15.OVG –). Der toxikologische Gutachter des Instituts für Rechtsmedizin M. hat auf Nachfrage des Antragsgegners zudem telefonisch bestätigt, der in dem Medikament enthaltene Stoff Amfepramon führe nicht zu einem falsch-positiven Ergebnis betreffend Amphetamin. Im Eilverfahren besteht keinerlei Veranlassung dazu, hieran zu zweifeln und eine schriftlich begründete Stellungnahme des Gutachters einzuholen.

Unabhängig davon, dass die Behauptungen des Antragstellers nicht glaubhaft sind, führen sie auch inhaltlich nicht dazu, dass der regelhafte Eignungsausschluss nach § 46 Abs. 1 i. V. m. Ziffer 9.1 der Anlage 4 zur FeV hier ausnahmsweise Zweifeln unterliegt und aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zunächst nach der Vorbemerkung 3 der Anlage 4 zur FeV eine medizinisch-psychologische Untersuchung anzuordnen ist. Der Antragsteller räumt nämlich weiter ein, dass er das verschreibungspflichtige Medikament „Tenuate Retard“ ohne Rezept und ohne medizinische Indikation eingenommen hat, um sich für eine weite Autofahrt als Beifahrer länger wach zu halten. Damit offenbart er, dass er ein psychoaktiv wirksames Arzneimittel außerhalb seines Anwendungsbereichs, ohne ärztliche Verordnung und Kontrolle zweckentfremdet hat, um sich bewusst die psychoaktive Wirkung zu Nutze zu machen. Hierin liegt keiner der von Vorbemerkung 3 zur FeV erfassten besonderen Umstände, sondern allenfalls ein weiterer Anknüpfungspunkt für Eignungszweifel wegen missbräuchlicher Einnahme psychoaktiv wirkender Arzneimittel oder Stoffe gemäß Ziffer 9.4 der Anlage 4 zur FeV.

**ABSTRACTS**

**13. GEMEINSAMES  
SYMPOSIUM**



DEUTSCHE GESELLSCHAFT  
FÜR VERKEHRSPSYCHOLOGIE E. V. (DGVP)

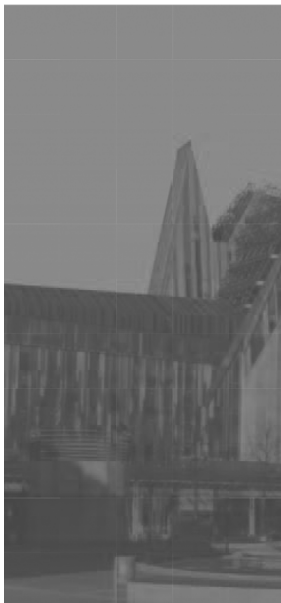
UND

DEUTSCHE GESELLSCHAFT  
FÜR VERKEHRSMEDIZIN E. V. (DGVM)

PERSPEKTIVEN DER VERKEHRSPSYCHOLOGIE UND VERKEHRSMEDIZIN:  
DER MENSCH IM SPANNUNGSFELD VON TECHNIK UND UMWELT

**6.-7. OKTOBER 2017**

**LEIPZIG**



[www.verkehr-symposium.de](http://www.verkehr-symposium.de)



## Inhaltsverzeichnis

Seite

<b>Editorial:</b>	<p><b>DR. DON DEVOL</b>          Tagungspräsident DGVP &amp; DGVM-Symposium          Leipzig 2017, Erfurt</p> <p><b>PROF. DR. MED. MATTHIAS GRAW</b>          Präsident der Deutschen Gesellschaft für          Verkehrsmedizin, München</p> <p><b>PROF. DR. PHIL. WOLFGANG FASTENMEIER</b>          Präsident der Deutschen Gesellschaft für          Verkehrspsychologie, Berlin . . . . .</p>	Sup III - 7
<b>Abstracts*):</b>	<p><b><u>Freitag, 6. Oktober 2017</u></b></p> <p><b>Übersichtsreferat</b></p> <p>Aktuelle Entwicklungen im behördlichen Fahrerlaubnisrecht  <b>D.-M. HALECKER</b>, Frankfurt (Oder). . . . .</p>	Sup III - 9
	<p><b>Vorträge Block 1: Alkohol, Drogen und Medikamente</b></p> <p>Cannabis als Medizin  <b>K. MÜLLER-VAHL</b>, Hannover. . . . .</p> <p>Cannabismedikation und Fahreignung  <b>D. DALRUP</b>, Düsseldorf . . . . .</p>	Sup III - 9  Sup III - 10
	<p><b>Vorträge Block 2: Mensch und Technik</b></p> <p>Automatisiertes und vernetztes Fahren – Potentiale und          Herausforderungen der technischen Entwicklung im          Fahrzeug  <b>J. BÖNNINGER</b>, A. EICHELMANN, U. SCHÜPPEL, Dresden . . . .</p> <p>Automatisiertes Fahren und die Zukunft der Fahrprüfung          und -ausbildung  <b>R. CLAESSEN</b>, Rijnsijk/NL. . . . .</p> <p>Automatisiertes Fahren im Straßenverkehr – offene Fragen          aus Sicht der Psychologie (ohne Abstract)  <b>B. SCHLAG</b>, Dresden</p>	Sup III - 11  Sup III - 12

### **Vorträge Block 3: Aktuelle Forschungsthemen der Verkehrspsychologen und Verkehrsmediziner**

ICH FAHR DICH! Über die Akzeptanz autonomen Fahrens im Spannungsfeld Mensch und Technik mit besonderem Fokus auf verkehrssicherheitsrelevante Aspekte  
**D. PATZ**, Wien/AT ..... Sup III - 12

Alkoholkonsum im Radverkehr und dessen Auswirkungen auf motivationales und intentionales Trink- und Fahrverhalten (... denn die trinkenden Radler wissen (nicht?), was sie tun?)  
**S. THISEN**, Münster. .... Sup III - 13

Analyse der Variabilität menschlicher Gesichtsmaße und Gesichtskonturen zur Bildidentifikation anhand von Radarfotos  
**A. WAGNER**, **T. FUCHS**, **A. KOLBIG**, **S. PELDSCHUS**, München, Chemnitz. .... Sup III - 14

### **Poster Medizin**

Klärung eines tödlichen Arbeitsunfalles durch Rekonstruktion  
**C. ECKHOFF**, **D. BRACKROCK**, **K.-P. PHILIPP**, **B. BOCKHOLDT**, Greifswald ..... Sup III - 15

Vorsicht Sekundenschlaf – Kampagne des DVR gegen Müdigkeit am Steuer  
**A.-S. BÖRRIES**, Bonn ..... Sup III - 16

Alkoholinduzierte Hangover – Diskussion von Ursachen, Einflussfaktoren und Auswirkungen auf das Führen von Kraftfahrzeugen  
**M. MINGE**, **H.-G. KOLLRA**, **P. BRIELER**, Berlin ..... Sup III - 16

Untersuchungen zum Schlafverhalten und zur Schlafqualität bei Bus- und Straßenbahnfahrern im Schichtdienst  
**K. WESEMANN**, **S. DARIUS**, **I. BÖCKELMANN**, Magdeburg. . . . Sup III - 17

Machbarkeitsstudie zur Wirksamkeitsanalyse persönlicher Schutzausrüstung mit virtuellen Menschmodellen  
**R. ARANDA**, **T. FUCHS**, **S. PELDSCHUS**, München ..... Sup III - 18

- Auswirkungen auditiver Reize auf die Konzentrationsfähigkeit in simulierten Straßenverkehrssituationen  
**W. WELZ, C. GROBE-SIESTRUP, A. FISCHER, G. PREUß,**  
 Berlin . . . . . Sup III - 18
- Potentialanalyse aktueller Fahrerassistenzsysteme in Hinblick auf die Vermeidbarkeit von tödlichen Landstraßenunfällen  
**K. BAUER, C. PELITZ, M. GRAW, S. PELDSCHUS,**  
 München, Furtwangen . . . . . Sup III - 19
- Die medizinische Untersuchung von Inhabern einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 – untersuchen wir richtig?  
**U. BÖHM, Leipzig. . . . . Sup III - 20**
- Die Bedeutung der „Leberwerte“ im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik  
**U. BÖHM, Leipzig. . . . . Sup III - 21**
- Curriculum Verkehrsmedizinische Begutachtung  
**M. HUETTEN, Berlin. . . . . Sup III - 22**

### Poster Psychologie

- Analyse des Fahrverhaltens in Indonesien mit dem Manchester Driving Behavior Questionnaire (DBQ)  
**N. HANUM, K. RESCHKE, Leipzig . . . . . Sup III - 22**
- Stress beim Abbiegen, Traumatisierung durch Unfälle – Situationsanalyse und wirksame Prävention durch Kamera-Monitor-Systeme  
**M. FISCHER, B. OSTERMANN, J. HEDTMANN,**  
 Hamburg, Sankt Augustin . . . . . Sup III - 23
- Fahrerablenkung durch nicht-technische Ursachen  
**J. KUBITZKI, W. FASTENMEIER, Ismaning, Berlin . . . . . Sup III - 24**
- Hausaufgaben in verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahmen  
**T. LIEMANDT, Berlin. . . . . Sup III - 25**
- Reform des Probeführerscheins in Österreich  
**B. SALAMON, Wien/AT . . . . . Sup III - 25**

Menschliches Versagen als Ursache innerstädtischer  
Motorradunfälle – Blick- und Fahrverhalten von  
Pkw-Lenkern mit und ohne Motorradführerschein im  
Vergleich  
**D. KNOWLES, A. POMMERS, S. BOETS, C. DESMET,**  
Wien/AT, Brüssel/BE. . . . . Sup III - 26

Empirische Untersuchungen zur Ermittlung von  
Ansätzen für eine erfolgreiche Intervention bei verkehrs-  
auffälligen Kraftfahrern  
**K. F. VOSS, A. VOSS, Hannover, Erlangen** . . . . . Sup III - 28

Die Entwicklung der Verkehrspsychologie an der  
Universität Leipzig  
**S. KOSCHEWSKI, Leipzig** . . . . . Sup III - 28

### Poster Toxikologie

Crystal im Straßenverkehr: Ein drastisch unterschätztes  
Problem? Totalerhebung der toxikologischen Analysen  
aller Blutproben illegaler Drogen anlässlich Verkehrs-  
kontrollen in Sachsen für das Jahr 2013  
**S. MÜHLIG, A. GÜNZEL, J. PAULICK, J. DREBLER,**  
Chemnitz, Leipzig . . . . . Sup III - 29

Nachweis von Cannabinoiden im Haar im Rahmen der  
Fahreignungsdiagnostik (Kasuistik)  
**U. BÖHM, M. BÖTTCHER, Leipzig, Dessau** . . . . . Sup III - 29

Ethylglucuronid im Serum im Vergleich zu direkten  
(Phosphatidylethanol, Ethanol) und indirekten  
( $\gamma$ -GT + MCV, CDT) Alkoholmarkern bei Personen mit  
Verdacht auf gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum  
**M. BÖTTCHER, J. NEUMANN, F. PICT, O. BECK, Dessau** . . . . . Sup III - 30

Vergleich der Drogenkonzentration (§ 24a StVG) in  
Serumproben mit und ohne Zusatz von Natriumfluorid  
**F. MÜBHOFF, C. WIEDFELD, J. KRÜGER, München** . . . . . Sup III - 31

**Samstag, 7. Oktober 2017****Vorträge Block 1: Fahreignung bei Abhängigkeit und Missbrauch**

Abstinenz und Konsumreduktion (Kontrolliertes Trinken) –  
Forschungsstand und Implikationen für die  
MPU/MPU-Vorbereitung

**J. KÖRKELE**, Nürnberg . . . . . Sup III - 32

Ist weniger mehr? Trinkmengenreduktion/kontrolliertes  
Trinken vs. Abstinenz (ohne Abstract)

**N. WODARZ**, Regensburg

Fahreignung bei Abhängigkeit und Missbrauch: Planung  
und Evaluation therapeutischer Interventionen

**G. BÜHRINGER**, Dresden . . . . . Sup III - 33

**Vorträge Block 2: Krankheiten und Verkehrssicherheit**

Entwicklung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahr-  
eignung

**M. ALBRECHT**, Bergisch Gladbach . . . . . Sup III - 34

Medizinische Aspekte zur Fahreignungsbegutachtung  
multimorbider Autofahrer

**C. WEIMANN-SCHMITZ**, Aachen . . . . . Sup III - 34

Psychophysische Leistungsfähigkeit (ohne Abstract)

**M. KARTHAUS**, Dortmund

**Vorträge Block 3: Analyse aktueller Bahnunfälle –  
Bahnunfall bei Bad Aibling aus der Perspektive  
unterschiedlicher Disziplinen**

Ermittlungsergebnisse aus rechtsmedizinischer Sicht

**M. GRAW**, München . . . . . Sup III - 35

Technische Rekonstruktion

**M. WILL**, Stuttgart . . . . . Sup III - 35

Neuropsychologische Begutachtung – Vergessen bei  
starker Ablenkung

**A. BRUNNAUER**, München . . . . . Sup III - 36

---

## 13. Gemeinsames Symposium der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

herzlich willkommen zum 13. Gemeinsamen Symposium der DGVP und DGVM, das am 6. und 7. Oktober 2017 in der Universitäts- und Messestadt Leipzig stattfindet. Die im Jahre 1409 gegründete Universität Leipzig (Alma Mater Lipsiensis) ist die zweitälteste durchgehend bestehende Universität auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland. Hier unterrichtete unter anderem der Begründer der experimentellen Psychologie Wilhelm Wundt.

Das zweitägige wissenschaftliche Symposium widmet sich in diesem Jahr dem Thema „Perspektiven der Verkehrspsychologie und Verkehrsmedizin – der Mensch im Spannungsfeld von Technik und Umwelt“.

In insgesamt sechs Themenblöcken werden hochaktuelle und teilweise kontrovers diskutierte Themen aus sowohl verkehrsmedizinischer als auch verkehrspsychologischer Perspektive behandelt. Das wissenschaftliche Programm ist interdisziplinär ausgerichtet und legt dieses Jahr den Schwerpunkt unter anderem auf die folgenden für die Verkehrssicherheit relevanten Themen:

- Cannabis als Medikament
- Fahreignung bei Abhängigkeit und Missbrauch
- Analyse von Bahnunfällen
- Autonomes Fahren
- MPU-Anordnung ab 1,1 ‰

Die sieben Workshops befassen sich mit den Themen: V-Hypothesen der Beurteilungskriterien, Alkohol und Radfahren, Drogen und Medikamente (u. a. Cannabis als Medikament), Verkehrspsychologische Intervention, Alkohol (u. a. Operationalisierung Kontrolliertes Trinken), Verkehrsmedizinische Themen (v. a. Kardiologie, Ophthalmologie) sowie der Faktor Mensch in der technologischen Entwicklung. In diesen praxisnahen Workshops wird themenspezifisch ein Erfahrungsaustausch zwischen Wissenschaftlern und Anwendern erfolgen. Falls Sie für einen Workshop konkrete Fragen haben, können Sie diese gerne vorab einsenden.

Aus den drei verkehrsrelevanten Bereichen Psychologie, Medizin und Toxikologie werden darüber hinaus in Form von Postern Ergebnisse neuester Studien präsentiert. Die besten Präsentationen werden wie in den vergangenen Jahren prämiert.

In diesem Jahr ist im Hauptprogramm ein gemischter Themenblock ausschließlich für die Nachwuchswissenschaftler eingerichtet worden. Hier können sie ihre wissenschaftlichen Arbeiten vorstellen und mit erfahrenen Wissenschaftlern aus den relevanten Fachdisziplinen Verkehrspsychologie, Verkehrsmedizin, Toxikologie und Ingenieurwissenschaften diskutieren.

Für den Freitagabend möchten wir Sie zu einem entspannten Gesellschaftsabend im Ratskeller der Stadt Leipzig einladen.

Es erwarten Sie interessante Tage des wissenschaftlichen Dialogs mit fruchtbaren Diskussionen in der kulturell wie auch wissenschaftlich sehr lebendigen Stadt Leipzig.

DR. DON DEVOL  
Tagungspräsident

PROF. DR. MATTHIAS GRAW  
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. (DGVM)

PROF. DR. WOLFGANG FASTENMEIER  
Präsident der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie e. V. (DGVP)



---

*Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder), Deutschland*

D.-M. HALECKER

## Aktuelle Entwicklungen im behördlichen Fahrerlaubnisrecht – MPU-Anordnung bei einmaliger Trunkenheits-/Drogenfahrt und Doppelkompetenz von Strafrichter/Fahrerlaubnisbehörde –

Kaum ein anderes Thema stand in den vergangenen Monaten im Fokus des Diskurses wie die Frage nach der Rechtmäßigkeit der Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) infolge der strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB wegen einer einmaligen Trunkenheitsfahrt mit einer Blutalkoholkonzentration (BAK) von unter 1,6 Promille. Entgegen der oberverwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung, die eine MPU-Anordnung in diesem Falle überwiegend für gerechtfertigt erachtete, sprach sich das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 6. April 2017 – 3 C 24.15 – für deren Unzulässigkeit aus. Seiner Ansicht nach rechtfertige eine einmalige Trunkenheitsfahrt ohne das Hinzutreten weiterer aussagekräftiger Tatsachen erst ab einer BAK von 1,6 Promille gemäß § 13 S. 1 Nr. 2 lit. c Fahrerlaubnisverordnung (FeV) die Anordnung einer MPU. Grund genug, sich mit dieser Entscheidung näher auseinanderzusetzen und damit verbundene Konsequenzen für die Berufspraxis aufzuzeigen.

Ergänzend wird in diesem Zusammenhang die derzeit kontrovers diskutierte Problematik aufgegriffen, ob bei einer Fahrt unter Cannabiseinfluss und gelegentlichem Cannabiskonsum die Frage des Trennungsvermögens zwischen dem Konsum und der Teilnahme am Straßenverkehr zunächst im Wege einer MPU nach § 14 Abs. 1 S. 3 FeV aufgeklärt werden müsse (bejahend VGH Bayern, BA 2017, 140; dagegen VGH Baden-Württemberg, BA 2017, 142).

Abschließend wird der Frage nachgegangen, inwieweit sich die normierte Doppelkompetenz von Strafrichter und Fahrerlaubnisbehörde in Bezug auf fahrerlaubnisbezogene Sanktionen als „Fluch oder Segen“ erweist. Im Mittelpunkt stehen dabei das Ob und Wie einer Bindungswirkung gegenüber der Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 3 Abs. 3, 4 StVG.

Email: halecker@europa-uni.de

*Klinik für Psychiatrie, Sozialpsychiatrie und Psychotherapie,  
Medizinische Hochschule Hannover, Deutschland*

K. MÜLLER-VAHL

## Cannabis als Medizin

Cannabis wurde über Jahrtausende in zahlreichen Kulturen als Heilmittel genutzt. Nachdem es Anfang des 20. Jahrhunderts nahezu in Vergessenheit geriet, hat das Interesse an der therapeutischen Nutzung von Cannabis und seinen Inhaltsstoffen in den vergangenen Jahren wieder sprunghaft zugenommen. Es ist anzunehmen, dass Medikamente auf Cannabisbasis ein breites therapeutisches Potenzial besitzen. Sie werden derzeit am häufigsten zur Behandlung von Appetitlosigkeit, Übelkeit, Spastik bei Multipler Sklerose, neuropathischen Schmerzen und anderen neurologischen und psychiatrischen Erkrankungen verschrieben. Allerdings ist die Studienlage bei vielen Anwendungsgebieten mangelhaft. Die Verträglichkeit Cannabis-basierter Medikamente gilt allgemein als gut.

Es wird angenommen, dass Cannabis-basierte Medikamente ihre Wirkung überwiegend durch spezifische Effekte an Bindungsstellen im körpereigenen Cannabinoid-System entfalten – und nicht etwa durch eine unspezifische Dämpfung oder Sedierung. So konnten in den vergangenen Jahren neben zentralen (CB1) und peripheren (CB2) Cannabinoid-Rezeptoren auch körpereigene Botenstoffe (so genannte Endocannabinoide wie Anandamid und 2-AG) identifiziert werden.

In Deutschland können mittels Betäubungsmittelrezept Cannabis-basierte Medikamente wie Nabiximols, Nabilon und Dronabinol (Tetrahydrocannabinol, THC) verschrieben werden. Seit Inkrafttreten des neuen Cannabisgesetzes im März 2017 sind auch Cannabisblüten (aktuell 14 verschiedene Sorten) verschreibungsfähig. Laut Gesetz sollen die Kosten dieser Behandlungen für schwer kranke Patienten, für die keine Therapiealternativen zur Verfügung stehen, von den Krankenkassen übernommen werden.

Email: mueller-vahl.kirsten@mh-hannover.de

*Rechtsmedizin Düsseldorf, Forensische Toxikologie, Deutschland*

D. DALRUP

## Cannabismedikation und Fahreignung

In einem im Internet abrufbaren Merkblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom November 2015 mit dem Titel „Drogen als Medikament – Hinweis für die Beurteilung der Fahreignung“ heißt es u. a., dass, wenn Zweifel an der Fahreignung von Patienten unter Dauermedikation bestehen, diese mit einem ärztlichen Gutachten und einer Überprüfung der psychophysischen Leistungsfähigkeit ausgeräumt werden müssen. Die Fragestellung an die Gutachter sollte lauten: „Ist die Krafftahreignung trotz der bekannten Erkrankung und der damit in Verbindung stehenden Dauermedikation (mit Medizinal-Cannabisblüten) gegeben?“ Noch etwas genauer wird der VGH Baden-Württemberg in seinem Beschluss vom 31.01.2017 (10 S 1503/16), bei dem der Kläger im Rahmen seiner ärztlich begleiteten Selbsttherapie Medizinal-Cannabis aus der Apotheke und gleichzeitig – aus Kostengründen – illegal beschafftes Cannabis konsumiert hatte. Der VGH führt in seiner Begründung unter anderem Folgendes aus: „Während bei der illegalen regelmäßigen Einnahme von Cannabis die Fahreignung ohne weiteres ausgeschlossen ist (Nummer 9.2.1 der Anlage 4 der FeV), ist bei einer ärztlich verordneten Therapie mit Cannabis eine einzelfallorientierte Beurteilung der Fahreignung unter Würdigung der individuellen Aspekte erforderlich, die sowohl aus verkehrsmedizinischer Sicht die Erkrankung, ihre Symptome, die medikamentenspezifischen Auswirkungen und die ärztliche Überwachung der Medikamenteneinnahme erfasst als auch aus verkehrspsychologischer Sicht die individuelle Leistungsfähigkeit, die Fähigkeit zur Kompensation von ggf. festgestellten Leistungseinschränkungen, die Compliance des Patienten gegenüber der Therapie, die Fähigkeit zur Risikoeinschätzung und auch die Gefahr der missbräuchlichen Einnahme überprüft.“ An diesen Vorgaben sollte man sich orientieren, wenn die Fahreignung bei einer Cannabismedikation geprüft werden muss. Hierbei macht es aus pharmakologisch-toxikologischer Sicht zunächst einmal keinen Unterschied, ob das Betäubungsmittel legal oder illegal erworben wurde, solange die Qualitäten vergleichbar sind. Somit können auch die bisherigen Erfahrungen über die psychophysischen Leistungsminderungen, die Dauerkonsumenten von illegal erworbenen Cannabisprodukten zeigten, für die Beurteilung der Fahreignung genutzt werden. Etwas anders würde es aussehen, wenn sich die in der Ärztezeitung vom 07.03.2017 veröffentlichten Vorschläge durchsetzen, dass die Cannabisblüten pulverisiert werden und von der Apotheke den Patienten ein kleiner Dosierlöffel zur Verfügung gestellt wird, sodass diese eine genau definierte Menge des Cannabisproduktes verwenden können. Wenn das Pulver dann mithilfe eines elektrischen Verdampfers unter definierten Bedingungen erhitzt und, so weiter der Vorschlag, der Dampf dann nach und nach vollständig inhaliert wird, so wäre eine reproduzierbare/einheitliche Dosierung der Cannabisinhaltsstoffe vorstellbar. In jedem Fall sollten bei der Prüfung der Fahreignung unter Cannabistherapie begleitend Blutuntersuchungen auf THC und seine Metabolite vorgenommen werden. Es erscheint nicht unrealistisch, dass die Mehrzahl der Patienten mit guter Compliance eine Konzentration an THC-COOH unterhalb von 150 ng/mL aufweisen, d. h. unterhalb der Konzentration liegen, ab der – nach verfestigter Verwaltungsrechtsprechung – erst der regelmäßige Konsum (von illegal erworbenem Cannabis) unterstellt wird.

Email: fortoxi@uni-duesseldorf.de

---

*Fahrzeugsystemdaten GmbH, Dresden, Deutschland*

J. BÖNNINGER, A. EICHELMANN, U. SCHÜPPEL

## Automatisiertes und vernetztes Fahren: Potentiale und Herausforderungen der technischen Entwicklung im Fahrzeug

Seit der Erfindung des Verbrennungsmotors wurden Kraftfahrzeuge zunehmend automatisiert. Neben dem Antrieb werden dem Fahrer seitdem immer mehr Fähigkeiten abgenommen. In den ersten Jahrzehnten nach seiner Erfindung musste das Automobil noch vom Fahrer alleine gesteuert werden, ohne dass ihn das Auto unterstützte. In kritischen Situationen – z. B. bei Über- oder Untersteuerung auf glatter Straße – waren die Autofahrer oft überfordert und konnten einen Unfall nicht vermeiden. Nach einer Phase der mechanischen, elektrischen, hydraulischen und pneumatischen Steuerung von Fahrfunktionen wurden mit dem Einzug der Computer in die Fahrzeuge die Grundlagen für eine elektronische Steuerung von Funktionen gelegt. Um Unfälle zu vermeiden oder deren Folgen zu mindern, wurden dem Fahrer erste „Assistenten“ an die Seite gestellt, die ihm in kritischen Situationen helfen sollten (z. B. ESP, ABS). Der technische Fortschritt geht seither weiter: Die Anstrengungen, die Sicherheit der Menschen im Straßenverkehr stetig weiter zu verbessern [1], haben in den vergangenen Jahren zu einer dynamischen Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik geführt. Neben neuen Assistenzsystemen werden Schritt für Schritt auch Chauffeurfunktionen im Straßenverkehr eingeführt. Diese werden zwar auf Basis der heute bereits bekannten Systeme entwickelt, doch gehen sie über die Assistenz in der Handlungsausführung hinaus und übernehmen einzelne Fahraufgaben komplett. So sind bereits heute Stauassistenten in einigen Fahrzeugen verfügbar und in Kürze werden auch Chauffeurfunktionen (z. B. bei Autobahnfahrten) Realität werden. Neben der Automatisierung spielt dabei die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Umwelt eine immer größere Rolle. Es ist abzusehen, dass der Straßenverkehr durch den Austausch von Informationen effizienter, umweltfreundlicher und sicherer gestaltet werden wird. Dabei sind in Zukunft neue Formen der Mobilität denkbar, z. B. fahrerlose Zustellautos [2] oder automatisiertes Valet Parking [3]. Die Informationen, die dafür in den Steuergeräten des Fahrzeuges verarbeitet werden, sind vergleichbar mit denen, die wir Menschen über unsere eigenen Sensoren (z. B. Augen, Gleichgewichtssinn) aufnehmen und verarbeiten, wenn wir zu Fuß unterwegs sind. Während für die Wahrnehmung und Verarbeitung der Informationen im Fahrzeug bereits Lösungen existieren, liegt eine Herausforderung in der Gestaltung der Kommunikation der Fahrzeuge mit dem Fahrer und anderen Verkehrsteilnehmern (Mensch-Maschine-Schnittstelle). Der Vortrag gibt einen Überblick über die Potentiale und die noch bestehenden Herausforderungen der technischen Entwicklung auf dem Weg zum automatisierten und vernetzten Fahren.

### Literatur

- [1] BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2011). Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Online: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?__blob=publicationFile) (22.03.2016)
- [2] DHL Trend Research (2014). Self-driving vehicles in logistics – a DHL perspective on implications and use cases for the logistics industry. Online: [https://www.dhl.de/content/dam/dhlde/images/ueber\\_uns/content/dhl\\_self-driving\\_vehicles.pdf](https://www.dhl.de/content/dam/dhlde/images/ueber_uns/content/dhl_self-driving_vehicles.pdf) (22.03.2017)
- [3] Lemmer, K. (2014). Autonomes Fahren und Fahrerassistenz. Online: [http://mobilitaet.rootfeld-development.de/fileadmin/user\\_upload/ClusterMobility/Bildarchiv/Daten/Vortrag\\_Prof.\\_Lemmer\\_.pdf](http://mobilitaet.rootfeld-development.de/fileadmin/user_upload/ClusterMobility/Bildarchiv/Daten/Vortrag_Prof._Lemmer_.pdf) (22.03.2017)

Email: [juergen.boenninger@fsd-web.de](mailto:juergen.boenninger@fsd-web.de)

*CIECA – International Commission for Driving Testing, Rijswijk, Niederlande*

R. CLAESEN

## Automatisiertes Fahren und die Zukunft der Fahrprüfung und -ausbildung

Die Erwartungen an das automatisierte und autonome Fahren sind hoch. Bei aller Euphorie über diese positiven Entwicklungsperspektiven darf nicht verkannt werden, dass mit der fortschreitenden Automatisierung im Fahrzeug auch veränderte Anforderungen an die Ausbildung des Fahrers gestellt werden: Dessen Rolle wandelt sich vom aktiv Handelnden („aktiver Operateur“), der das Fahrzeug bedient, hin zum passiven Systemüberwacher. Zu den Pflichten des Fahrzeugführers gehört u. a. auch die bestimmungsgemäße Verwendung des Systems und der Fahrer muss „wahrnehmungsbereit“ sein und die Fahrzeugsteuerung bei einer Übernahmeaufforderung durch das System unverzüglich übernehmen. Dies setzt nicht allein eine besondere Vertrautheit mit dem System, sondern auch die Verwendungsfähigkeit voraus, die erst erworben werden muss und kaum über das Lesen eines Handbuchs erreichbar erscheint. Vor dem Hintergrund der GDE-Matrix, aus der hervorgeht, dass ein Kraftfahrer während der Fahrausbildung dazu befähigt werden soll, sicher, verantwortungsbewusst und energiesparend fahren zu lernen, leiten sich eine ganze Reihe an Herausforderungen für die Fahrausbildung und -prüfung ab: Welche Fertigkeiten und Kompetenzen benötigt ein Fahrer für die unterschiedlichen Stufen der Automation? Wie lassen sich diese Anforderungen trainieren und prüfen? In den nächsten Dekaden wird es unterschiedliche Automatisierungsstufen auf den Straßen geben, also einen Mix aus Fahrzeugen ohne Automatisierung, solchen mit Assistenzsystemen und teilweiser Automatisierung und vollautomatisierte Fahrzeuge mit Fahrgästen, die nicht mehr selbst fahren. Wie soll auf diese Entwicklung in Ausbildung und Prüfung reagiert werden, durch unterschiedliche oder gar neue Führerscheinklassen? Wie soll einer möglichen Dequalifizierung entgegengewirkt werden?

In dieser Präsentation wird erörtert, wie CIECA diesen Herausforderungen begegnet. Zudem wird die Verkehrspraxis zu Ausbildung und Prüfung im Bereich automatisierten Fahrens in den Niederlanden vorgestellt.

Email: rene.claesen@cbr.nl

*KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, Österreich*

D. PATZ

## ICH FAHR DICH! Über die Akzeptanz autonomen Fahrens im Spannungsfeld Mensch und Technik mit besonderem Fokus auf verkehrssicherheitsrelevante Aspekte

Synopsis: Automatisierte Mobilität wird nachhaltige Auswirkungen auf die Gesellschaft in vielen verschiedenen Bereichen haben. Für die Verkehrssicherheit könnte es zu einer Reduktion von Unfällen und Beinahe-Unfällen kommen. Doch gleichzeitig zeigt sich, dass Menschen dem autonomen Fahren skeptisch gegenüberstehen. Das Vertrauen in die neue Technik scheint bei vielen Menschen gering oder nicht gegeben zu sein. In mehreren Studien haben wir die Akzeptanz autonomen Fahrens untersucht und auf Basis der Ergebnisse Maßnahmen abgeleitet, die zur Erhöhung der Akzeptanz von autonomen Fahren beitragen und dadurch die Verkehrssicherheit erhöhen.

Hypothese: Menschen vertrauen autonomen Fahrzeugen noch nicht und stehen diesen skeptisch gegenüber. Mehr Information und Wissen über diese Technik führt zu einer höheren Akzeptanz. Nur, wenn Menschen dieser neuen Technik vertrauen, hat diese die gewünschten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Material/Methode: Wir nähern uns dem Spannungsfeld Mensch und Technik auf mehreren Ebenen:

Literaturrecherche und Darstellung des wissenschaftlichen Stands zu Forschungen im Spannungsfeld Technologie und Mensch, v. a. in Hinblick auf die Akzeptanz vom autonomen Fahren;

Jährlich durchgeführte quantitative Akzeptanzstudie repräsentativ für die österreichische Bevölkerung (n=1.000): Vergleich der Ergebnisse aus dem Vorjahr und mit internationalen Studien;

Qualitative Untersuchung zum „Autonomen Fahren“: Durchführung einer qualitativen Untersuchung, um Motive, Ängste und Wünsche an das autonome Fahren zu analysieren;

Workshop, Diskussion und Erweiterung der Ergebnisse mit internationalen ExpertInnen bei einer Konferenz zu „Automatisiertes Fahren – Verkehrssicherheit und der Faktor Mensch“.

Erste Ergebnisse: Erste Ergebnisse zeigen, dass ÖsterreicherInnen autonomem Fahren weiterhin skeptisch gegenüberstehen, aber durchaus mehr über diese neue Technologie erfahren wollen („engaged skepticism“). Rund 69% der Befragten gaben 2017 an, dass sie gerne mehr über autonomes Fahren wissen wollen. Die Informationen sollen dabei von ExpertInnen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit kommen. Unklarheit herrscht v.a. wie sich die Phase des Mischverkehrs gestalten soll und wie die Interaktion mit selbstfahrenden Fahrzeugen funktionieren soll. Die Ergebnisse der Studien zeigen, dass „Probieren dieser neuen Technologie“ Skepsis reduziert.

Schlussfolgerung: Es ist wichtig, den Menschen aktiv in Entwicklungen rund um das autonome Fahren einzubinden und ihm die Möglichkeit zu geben, diese neue Technologie zu erleben. Ausgehend von unseren Forschungen in Österreich haben wir mögliche Maßnahmen entwickelt, die zu einer Förderung der Auseinandersetzung mit autonomem Fahren beitragen soll. Diese Maßnahmen sind dabei nicht regional beschränkt, sondern können international dazu beitragen, die Akzeptanz zu erhöhen und so die sukzessive, aber stetig voranschreitende Einführung von autonomen Fahrzeugen aktiv zu begleiten und den Menschen in den Mittelpunkt der Überlegungen zu rücken.

Email: daniela.patz@kfv.at

*Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Deutschland*

S. THISEN

## Alkoholkonsum im Radverkehr und dessen Auswirkungen auf motivationales und intentionales Trink- und Fahrverhalten (...denn die trinkenden Radler wissen (nicht?), was sie tun?)

Münster ist die Fahrradhauptstadt von Deutschland. Dort lebe ich seit 2012 und studiere Psychologie an der Westfälischen Wilhelms-Universität. Bis heute ist es für mich teilweise faszinierend sowie vielfach unbegreiflich zu erleben, wie Menschen sich dort als Fahrradfahrer verhalten.

Dies trifft insbesondere auf das Fahren unter Alkoholeinwirkung zu. Neben zu beobachtenden Ausfallerscheinungen offensichtlich alkoholisierten Radfahrer fallen Gruppen von Personen unterschiedlichen Alters auf, die während der Fahrt insbesondere in den Abend- und Nachtstunden in der Stadt ungeniert Bier, Wein und Schnaps konsumieren.

Einer Umfrage in Münster zufolge wird bewusst das Fahrrad gewählt, um Alkohol trinken zu können.

Die Beobachtungen und Erfahrungen im hiesigen Leben und Erleben führten dazu, dass ich mich in meiner Bachelor-Thesis unter dem Titel „...denn sie wissen (nicht?), was sie tun. Über die Motivation alkoholisiert Fahrrad zu fahren“ dem Phänomen Trinken und Radfahren näherte.

Zur Untersuchung konzipierten wir eine Studie mit Fragebögen u.a. zur Theorie des geplanten Verhaltens, zur Risikobereitschaft und zum individuellen Alkoholkonsum.

Von 525 Probanden berichteten knapp 72 %, selbst alkoholisiert Fahrrad zu fahren, knapp 10 % von diesen auch nach Mischkonsum.

Drei Prozent der Trunkenheitsfahrer wurden erwischt und fast alle gaben an, auch danach wieder alkoholisiert Fahrrad gefahren zu sein.

Die alkoholisiert radelnde Gruppe konsumierte ihrer Selbstauskunft nach signifikant mehr Alkohol in riskanten und gefährlichen Mengen begründet durch Verstärkungs-, Bewältigungs-, Konformitäts- und soziale Trinkmotive, wies eine höhere Ausprägung in Sensation Seeking auf und schätzte die Wahrscheinlichkeit für Unfälle bei alkoholisiertem Fahrrad- und Autofahren geringer ein als die nüchtern fahrende Gruppe.

Bezüglich der Überprüfung der Theorie des geplanten Verhaltens, dem Hauptaugenmerk der Untersuchung, zeigte sich, dass Personen mit negativeren Einstellungen bezüglich Trunkenheitsradfahrten, einer höheren wahrgenommenen Verhaltenskontrolle sowie einem stärkeren moralischen Normbewusstsein weniger geneigt waren, selbst alkoholisiert Fahrrad zu fahren.

Als weiteres Ergebnis ergab die Befragung, dass neben dem Gefahrenbewusstsein auch das intentionale Handeln und die Einschätzung eigener Fähigkeiten unter Alkoholeinfluss bei mangelnder Trennungsbereitschaft von Konsum und Fahren stark beeinträchtigt waren. Retrospektiv waren sich die Befragten der Gefährdung bewusst. Zudem legen die berichteten Trinkgewohnheiten vielfach den Schluss auf eine Toleranzentwicklung nahe.

2016 forderte die Fahrerlaubnisbehörde Münster 77 Personen zur Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens aufgrund von Radfahren unter Alkoholeinfluss über 1,6 ‰ auf. Nur 21 Betroffene konnten eine positive MPU beibringen; 46 Personen ist die Fahrerlaubnis entzogen worden bzw. haben im Verfahren darauf verzichtet.

Unsere Studie verdeutlicht die Wichtigkeit weiterer Forschung zu Alkohol im Radverkehr. Weitere Analysen des gesammelten Datenmaterials stehen noch aus.

Email: sarah.thissen@web.de

*Institut für Rechtsmedizin der LMU München, Unfallforschung/ Biomechanik, Deutschland<sup>1</sup>)  
DEKRA Automobil GmbH, Niederlassung Chemnitz, Analytische Gutachten, Deutschland<sup>2</sup>)*

A. WAGNER<sup>1</sup>), T. FUCHS<sup>1</sup>), A. KOLBIG<sup>2</sup>), S. PELDSCHUS<sup>1</sup>)

## Analyse der Variabilität menschlicher Gesichtsmaße und Gesichtskonturen zur Bildidentifikation anhand von Radarfotos

Fragestellung: Videoüberwachung als Sicherheitsmaßnahme im Straßenverkehr nimmt in der heutigen Gesellschaft stetig zu, um die Grundlage für eine gerechte und nachvollziehbare Beurteilung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu schaffen (HAFFNER, SKOPP und GRAW, 2010). Häufig wird in analytischen Gutachten die Identität von Personen anhand von Radarfotos bestimmt. Die Identifikation erfolgt dabei anhand einer Reihe auf dem Tatfoto erkennbarer qualitativer Gesichtsmerkmale, die mit den gleichen Merkmalen auf einem häufig in höherer Bildqualität vorliegenden Vergleichsfoto eines Verdächtigen verglichen werden.

Dieser klassische Ansatz verwendet jedoch keine quantifizierbaren Variablen und ist damit immer auch abhängig von der subjektiven Wahrnehmung des Betrachters. Zudem bezieht er nur selten die Variabilität der zur Identifikation verwendeten Gesichtsmerkmale mit ein. Weiterhin ist nach Wissen der Autoren bislang nicht bekannt, welchen Einfluss der Qualitätsunterschied zwischen Radar- und Vergleichsfoto sowie der Bildwinkel auf die verschiedenen Gesichtsmerkmale und damit auf deren Eignung zur Identifikation haben.

In dieser Studie wird anhand eines Kollektivs von Radar- und Vergleichsfotos von 36 Individuen in Seiten- und Frontalperspektive untersucht, wie stark anthropometrische Messstrecken des Gesichts (nach KNUBMAN, 1988) sowie bestimmte Gesichtskonturen (Stirn- und Nasenprofil, äußere Ohrkontur) in der Bevölkerung variieren. Weiterhin wird analysiert, welche dieser Variationen im Radarfoto wiedergegeben werden. Angewandt werden hierbei deskriptive und multivariate statistische Methoden.

Ergebnisse: In ersten Auswertungen der Daten konnte ein Ranking anthropometrischer Messstrecken erstellt werden, die – nach Berücksichtigung des Messfehlers – stärker bzw. schwächer in der Bevölkerung variieren und sich somit unterschiedlich gut für die Identifikation eignen. Weiterhin wurden Konturen identifiziert, die auf den hoch auflösenden Vergleichsfotos eine Variation aufweisen, die jedoch nicht auf den Radarfotos derselben Person zu sehen ist. Die Analyse der unterschiedlichen anthropometrischen Maße nach Bildwinkel zeigt, wie gut welches Maß bei welchem Bildwinkel noch erfassbar ist.

Schlussfolgerungen: Die Ergebnisse legen die Empfehlung nahe, bei der Identifikation die unterschiedlich gute Abbildung wesentlicher Gesichtsmerkmale und ihrer Variation auf den schlechter aufgelösten Radarfotos zu berücksichtigen. Weiterhin bieten die deskriptiven statistischen Auswertungen der Variation und Abgreifbarkeit gängiger anthropometrischer Messstrecken eine Ergänzung zu klassischen Identifikationsverfahren.

#### Literatur

- [1] Knußmann, R. (1988). Anthropologie-Handbuch der vergleichenden Biologie des Menschen. Stuttgart, New York: Gustav Fischer Verlag
- [2] Haffner, H.-T., Skopp, G., & Graw, M. (2010). Begutachtung im Verkehrsrecht – Fahrtüchtigkeit – Fahreignung – traumatomechanische Unfallrekonstruktion – Bildidentifikation. Springer

Email: anja.wagner@med.uni-muenchen.de

*Institut für Rechtsmedizin, Universitätsmedizin Greifswald, Deutschland*

C. ECKHOFF, D. BRACKROCK, K.-P. PHILLIPP, B. BOCKHOLDT

## Klärung eines tödlichen Arbeitsunfalles durch Rekonstruktion

Einleitung: Im Jahr 2015 ereigneten sich in Deutschland 329 tödliche Arbeitsunfälle in Betrieben (Statistik Arbeitsunfallgeschehen 2015 der DGUV). Dass es auch beim Entladen von LKW zu tödlichen Unfällen kommen kann, zeigt der folgende Fall, bei welchem bereits durch die rechtsmedizinische Leichenschau Diskrepanzen zum zunächst vermuteten Ablauf festgestellt werden konnten.

Sachverhalt: Im August 2016 wurde ein Produktionsmitarbeiter tot vor einer Laderampe eines Betriebes liegend aufgefunden. Zunächst bestand der Verdacht, er sei von der Laderampe gestürzt und habe sich hierbei die tödlichen Verletzungen zugezogen.

Eine erste rechtsmedizinische Ereignisortbesichtigung und -leichenchau erbrachte Hinweise auf eine massive stumpfe Gewalteinwirkung gegen den Kopf. Dies ließ sich bei der anschließend durchgeführten Obduktion bestätigen: Beidseits fanden sich im Schläfenbein Impressionsfrakturen. Außerdem war es zu einer Schädelbasisquerfraktur mit daraus resultierender todesursächlicher Hirnquetschung gekommen. Andere relevante Verletzungen konnten nicht festgestellt werden.

Zusammenfassend ergaben sich damit Hinweise für eine stattgehabte Einklemmung des Kopfes zwischen zwei Objekten. Dies dürfte normalerweise nicht passieren, da Produktionsmitarbeiter den Produktionsbereich nicht verlassen dürfen. Dieser Bereich ist außerdem bis zum Erreichen der Entladeposition des rückwärts an die Laderampe heransetzenden LKW durch ein Rolltor geschlossen, das erst von dem Mitarbeiter geöffnet wird. Zur Klärung der Umstände des Todesfalls wurde unsererseits eine Rekonstruktion am Ereignisort angeregt.

Rekonstruktion: Hier konnte direkt vor Ort durch mehrmalige Simulation des Anfahrens an die Laderampe mit dem vermutlich involvierten LKW gezeigt werden, dass im Rahmen des Anfahrens an die Laderampe, bzw. bei Erreichen der Entladeposition Abstände zwischen der Verkleidung der Laderampe und dem Sattelaufleger des LKW erzielt werden konnten, die geeignet waren, eine Einklemmung eines Körperteils, z. B. eines Kopfes, herbeizuführen.

Beurteilung: Es konnte nach der Rekonstruktion geschlussfolgert werden, dass der Betroffene wahrscheinlich mit nach vorn geneigtem Oberkörper, den Kopf nach vorne gestreckt, unter dem vermutlich zum Teil geöffneten Rolltor hervortrat und mit dem Kopf zwischen den Sattelaufleger des sich noch im Anfahrvorgang befindlichen LKW und die Laderampenverkleidung geriet. Um die Laderampe herum angebrachte Gummimanschetten verdeckten den entsprechenden Bereich und machten es dem LKW-Fahrer unmöglich, den Vorfall zu bemerken.

Email: claudia.eckhoff@uni-greifswald.de



---

*Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Öffentlichkeitsarbeit, Bonn, Deutschland*

A.-S. BÖRRIES

## Vorsicht Sekundenschlaf – Kampagne des DVR gegen Müdigkeit am Steuer

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat im Oktober 2016 mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) sowie weiterer Partner die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ gestartet. Ziel ist es, auf die Gefahr von Müdigkeit am Steuer aufmerksam zu machen und präventive sowie akute Maßnahmen aufzuzeigen: Zur Vermeidung von Müdigkeit am Steuer sollte für einen gesunden Wechsel von Schlaf- und Wachzeiten gesorgt werden. Im akuten Fall von Müdigkeit am Steuer sollte dagegen eine Pause mit einem Kurzschlaf von zehn bis 20 Minuten oder etwas Bewegung an der frischen Luft eingelegt werden.

Zum Auftakt der Kampagne und damit zur Verbreitung dieser Botschaften fand am 9. Dezember 2016 ein bundesweiter Aktionstag an elf Autobahnraststätten statt. Autofahrende erhielten dort ein Erste-Hilfe-Set gegen Müdigkeit am Steuer mit Informationen zum Thema. Die Kampagne wird von aktiver Pressearbeit für unterschiedliche Zielgruppen und weitere Informationen auf unterschiedlichen Kanälen wie dem Internet- und dem Facebook-Auftritt des DVR begleitet.

Als Grundlage für die Erarbeitung der über die unterschiedlichen Kanäle zu spielenden Informationen führte der DVR im Vorfeld (Oktober 2016) über das Meinungsforschungsinstitut TNS Emnid eine telefonische Umfrage unter 1.000 Autofahrenden über 18 Jahren durch. Die Ergebnisse zeigen, dass 20 Prozent der Befragten schon einmal am Steuer eingeschlafen sind (Männer etwa doppelt so häufig wie Frauen). Weitere sechs Prozent sind schon häufiger beim Autofahren eingenickt. Trotzdem unterschätzen viele der Befragten dieses Unfallrisiko. 45 Prozent glauben, Müdigkeit durch ihre Erfahrung ausgleichen zu können, 43 Prozent sind überzeugt, den Zeitpunkt des Einschlafens sicher vorhersehen zu können und 17 Prozent fahren trotz ihrer Müdigkeit einfach weiter. Die Ergebnisse zeigen zudem, dass viele der Befragten auf die falschen Maßnahmen setzen. 60 Prozent lassen frische Luft aus dem offenen Fenster rein, 38 Prozent trinken koffeinhaltige Getränke und 30 Prozent drehen die Musik im Radio auf.

Dieses Verhalten ist gefährlich, denn Müdigkeit wirkt beim Autofahren ähnlich wie Alkohol. 17 Stunden ohne Schlaf beeinträchtigen das Reaktionsvermögen vergleichbar mit 0,5 Promille Alkohol im Blut, 22 Stunden mit Schlafmangel wirken auf die Reaktionsfähigkeit schon wie 1,0 Promille Blutalkohol. Die Konzentrationsfähigkeit lässt dann nach, so dass u. a. die aktuelle Geschwindigkeit und Abstände beim Autofahren falsch eingeschätzt werden können. Wer dann kurz einnickt, legt in drei Sekunden bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h über 80 Meter im Blindflug zurück.

Im Rahmen einer Präsentation soll auf die Relevanz von ausreichend Schlaf, die Gefahr von Müdigkeit am Steuer und auf die Ergebnisse der TNS-Emnid-Umfrage sowie die Kampagne „Vorsicht Sekundenschlaf“ eingegangen werden. Evtl. können im Rahmen der Präsentation bereits Ergebnisse einer face-to-face Befragung von 300 Lkw-Fahrenden zum Thema Müdigkeit vorgestellt werden, die in diesem Jahr durchgeführt werden soll.

Email: [asboeries@dvr.de](mailto:asboeries@dvr.de)

*TU Berlin, Deutschland*

M. MINGE, H.-G. KOLLRA, P. BRIELER

## Alkoholinduzierte Hangover: Diskussion von Ursachen, Einflussfaktoren und Auswirkungen auf das Führen von Kraftfahrzeugen

Als Hangover wird die Beeinträchtigung kognitiver und psychomotorischer Fähigkeiten nach dem übermäßigen Konsum von Alkohol bezeichnet, wobei charakteristisch ist, dass die Blutalkoholkonzentration zu diesem Zeitpunkt bereits null Promille beträgt. Während die Erforschung von Ursachen und Auswirkungen

eines Hangovers international bereits eine längere Tradition hat und aktuell deutlich intensiviert wird, gibt es bei Wissenschaftlern im deutschsprachigen Raum bislang ein nur zurückhaltendes Interesse an diesem Thema. Bezüglich der Auswirkungen eines Hangovers verdichten sich Befunde, dass Gedächtnisleistungen, Aufmerksamkeitsprozesse (insbesondere Vigilanz) und Reaktionszeiten signifikant beeinträchtigt werden. Bezogen auf die Fahrtüchtigkeit bedeutet dies, dass eine Zunahme von Fahrfehlern um bis zu 20 Prozent beobachtet werden kann und ein verlangsames sowie unsicheres Reagieren in kritischen Situationen wahrscheinlicher wird. Bei der Identifikation möglicher Einflussfaktoren, wie z. B. Alter, Geschlecht, Alkoholgewöhnung sowie Menge, Dauer und Art der konsumierten alkoholischen Getränke, zeigen sich aufgrund methodischer Unzulänglichkeiten im Versuchsdesign oft widersprüchliche Ergebnisse bzw. sind viele der Studien nur mangelnd vergleichbar. Hier ist eine systematischere Vorgehensweise zukünftig wünschenswert. Unter Verkehrssicherheitsaspekten ist es erstrebenswert, Hangover zuverlässig quantifizieren und dessen Auswirkungen auf die aktuelle Fahrtüchtigkeit bestimmen zu können. Die bislang verfügbaren Messinstrumente fokussieren sich vor allem auf die Erhebung subjektiver Daten mittels Fragebogenverfahren (z. B. Hangover Symptoms-Scale, Acute Hangover Scale, Alcohol Hangover Severity Scale). Die Erfassung biologischer Marker stellt eine heutzutage vielversprechende Alternative dar, um zurückliegenden Alkoholkonsum verlässlich nachzuweisen. Oft wird hierfür auf Ethylglucuronid (EtG) oder Ethylsulfat (EtS) als Biomarker zurückgegriffen, wobei deren diagnostische Spezifität nicht gänzlich unumstritten ist. Als weiterer Marker wird in jüngster Zeit das Abbauprodukt Fettsäureethylster (FSEE) als Nachweis für langanhaltenden bzw. chronischen Alkoholkonsum diskutiert. Um die Zuverlässigkeit von Aussagen abzusichern, wird es auch in Zukunft sehr wahrscheinlich gängige Praxis bleiben, verschiedene Biomarker in Kombination zu interpretieren. Inwieweit Biomarker genutzt werden können, um kurzfristig zurückliegenden Alkoholkonsum und die Auswirkungen eines Hangovers anzuzeigen, ist bislang empirisch nicht validiert. Dieser Beitrag fasst den aktuellen Forschungsstand zum Thema Hangover zusammen. Außerdem werden die aktuellen Möglichkeiten zur Hangover-Messung aufgezeigt und diskutiert. Erkenntnisfortschritte zum Hangover sind nicht allein auf die Tüchtigkeit beim Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr beschränkt, sie betreffen ebenso den Luft- und Schifffahrtbereich sowie sämtliche Tätigkeiten an komplexen sowie sicherheitskritischen Mensch-Maschine-Arbeitsplätzen.

Email: michael.minge@gmx.de

*Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg, Medizinische Fakultät,  
Bereich Arbeitsmedizin, Deutschland*

K. WESEMANN, S. DARIUS, I. BÖCKELMANN

## Untersuchungen zum Schlafverhalten und zur Schlafqualität bei Bus- und Straßenbahnfahrern im Schichtdienst

Bus- und Straßenbahnfahrer sind einer Vielzahl Belastungsfaktoren und daraus resultierender Beanspruchung ausgesetzt. Unregelmäßiger Schichtdienst, dauernde Aufmerksamkeit und Konzentration im Straßenverkehr, Zeitdruck bei einzuhaltenden Fahrplänen mit Anschlussverbindungen, hohe Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer sowie belastende Situationen bei Unfällen können Einbußen an Schlafqualität zur Folge haben. Ziel dieser Studie ist es, Schlafdauer, Schlafqualität und die Erholungsunfähigkeit der im Schichtdienst tätigen Bus- und Straßenbahnfahrer zu erfassen.

An der Studie nahmen 53 Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe einer Großstadt teil, die in zwei Gruppen eingeteilt wurden: 29 Verwaltungsangestellte als Kontrollgruppe (K; Alter:  $47,2 \pm 10,5$  Jahre) sowie 24 Bus- und Straßenbahnfahrer im Schichtdienst (SD; Alter:  $45,4 \pm 11,0$  Jahre). Die Fahrer waren zum Zeitpunkt der Datenerhebung im Mittel 21,4 Jahre im Schichtdienst tätig. Folgende Parameter wurden mittels Fragebögen erhoben: Schlafdauer und Schlafqualität (Pittsburgh Sleep Quality Index, PSQI) und die Erholungsunfähigkeit (Fragebogen zur Analyse belastungsrelevanter Anforderungsbewältigung, FABAs). Außerdem wurden Fragen zur subjektiven Arbeitsbelastung gestellt.

79 % der Probanden der Gruppe SD fühlen sich durch die Arbeit erschöpft und ausgebrannt. Bei der Gruppe K war dies bei 45 % der Fall ( $p < 0,05$ ). Außerdem wird die durchschnittliche tägliche Arbeitsbelastung von 79 % der Gruppe SD als hoch bis sehr hoch eingeschätzt (Gruppe K: 48 %,  $p < 0,05$ ). Auffällig ist, dass die Schlafdauer der Gruppe SD bei der Frühschicht mit  $5,4 \pm 1,2$  Stunden signifikant reduziert ist im Vergleich zur Spätschicht

( $6,9 \pm 1,0$  h,  $p < 0,001$ ). Die Schlafdauer der Gruppe K beträgt  $6,5 \pm 0,9$  h und unterscheidet sich signifikant von der Gruppe SD bei Frühschicht ( $p < 0,01$ ). In der Gruppe K ist die Schlafqualität im PSQI mit  $5,7 \pm 2,2$  Punkten bereits leicht eingeschränkt. Die Schlafqualität der Gruppe SD war mit  $7,0 \pm 1,7$  Punkten signifikant noch mehr beeinträchtigt ( $p < 0,01$ ). Die Anzahl der Jahre im Schichtdienst korrelierte mit den Einbußen an Schlafqualität ( $r = 0,37$ ;  $p < 0,01$ ). Die Gruppen unterschieden sich nicht in Bezug auf die Erholungsunfähigkeit (K:  $14,59 \pm 3,10$ ; SD:  $13,0 \pm 4,03$  Punkte). Ein Zusammenhang zur Dauer der Schichtarbeit wurde hier nicht festgestellt.

Die Erholungsfähigkeit scheint bei den Bus- und Straßenbahnfahrern stabil zu sein. Möglicherweise ist dies auf einen healthy-worker-Effekt zurückzuführen. Es ist zu überlegen, ob die Einbußen an Schlafqualität über eine Änderung des Schichtsystems eingedämmt werden könnten.

Email: kristin.wesemann88@googlemail.com

*Institut für Rechtsmedizin der LMU München, Unfallforschung/Biomechanik, Deutschland*

R. ARANDA, T. FUCHS, S. PELDSCHUS

## Machbarkeitsstudie zur Wirksamkeitsanalyse persönlicher Schutzausrüstung mit virtuellen Menschmodellen

Motorisierte Zweiradfahrer gehören zu den gefährdetsten Verkehrsteilnehmern und sind bei Verkehrsunfällen aufgrund von fehlendem strukturellen Schutz einem erhöhten Risiko ausgesetzt, schwere Verletzungen zu erleiden.

Ein Schwerpunkt der aktuellen Forschungsaktivität ist daher die Entwicklung von passiven Sicherheitssystemen für Situationen, in denen ein Unfall nicht mehr verhindert werden kann. In diesem Bereich stellen virtuelle Menschmodelle entwicklungsfähige Werkzeuge dar, um persönliche Schutzausrüstung bewerten zu können.

In dieser Studie wird der Einsatz virtueller Finite Elemente (FE) Menschmodelle dahingehend betrachtet, ob sie mögliche Knochenfrakturen voraussagen können. Im Fokus stehen Verletzungen der Gelenke, die unter schweren Aufprallbedingungen und in verschiedenen Crashszenarios entstehen. Die Implementation von FE Simulationen unter Verwendung des THUMS V4 Menschmodells sowie eine Validierung der Methodik wird präsentiert. Die Studie soll die Bewertung zertifizierter persönlicher Schutzausrüstung sowie neuartiger Schutzausrüstungskonzepte, wie selbstaufblasbare Protektoren, hinsichtlich ihrer Wirkung und Effektivität in Bezug auf realistische biomechanische Grundlagen ermöglichen.

Email: raul.aranda@med.lmu.de

*Charité-Universitätsmedizin Institut für Arbeitsmedizin, Berlin, Deutschland*

W. WELZ, C. GROBE-SIESTRUP, A. FISCHER, G. PREUB

## Auswirkungen auditiver Reize auf die Konzentrationsfähigkeit in simulierten Straßenverkehrssituationen

Einleitung: Im Jahr 2015 konnte in Deutschland ein Anstieg der Verkehrstodesfälle um 2,4 % auf 3459 Personen gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden [1]. Die Konzentration auf das Verkehrsgeschehen kann durch die akustische Beschallung über Kopfhörer erheblich eingeschränkt werden. In den USA konnte eine Verdreifachung der Unfalltodesopfer unter Kopfhörer tragenden Jugendlichen zwischen 2004 und 2011 verzeichnet werden [2].

Studienziel: 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. 3 gleichgroße Probandenkollektive (n=30) wurden mit Musik- und Hörspielbeschallung einer Kontrollgruppe gegenübergestellt. Mit Hilfe des Wiener Testsystems wurde ein verkehrspsychologischer Test, bestehend aus 5 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 3 Testgruppen mit unterschiedlicher Beschallung.

Schlussfolgerungen: Vorausgegangene Studien zeigten signifikante Unterschiede im Reaktionsverhalten bei unterschiedlicher Art der Beschallung [3, 4, 5]. Andere Studien konnten Einflüsse auf die räumliche Verarbeitung bei gleichzeitiger Darbietung von Sprachinhalten nachweisen [6]. In unserer Studie traten keine signifikanten Unterschiede zwischen den 3 Probandengruppen ohne auditive Beeinflussung, mit Musikdarbietung bzw. Hörspieldarbietung auf. 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] Lichenstein 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

*Institut für Rechtsmedizin der LMU München, Unfallforschung/Biomechanik, Deutschland<sup>1</sup>  
Hochschule Furtwangen, Campus Tuttlingen, Furtwangen, Deutschland<sup>2</sup>*

K. BAUER<sup>1</sup>), C. PELTZ<sup>1</sup>), M. GRAW<sup>1</sup>), S. PELDSCHUS<sup>1,2</sup>)

## Potentialanalyse aktueller Fahrerassistenzsysteme in Hinblick auf die Vermeidbarkeit von tödlichen Landstraßenunfällen

Im Jahr 2015 starben rund 60 % aller tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer auf Landstraßen, obwohl hier lediglich 25 % aller Unfälle mit Personenschaden registriert wurden [1]. Unfälle auf Landstraßen sind demnach besonders häufig schwerste Unfälle, obwohl im Bereich der Fahrzeugentwicklung kontinuierlich an der Implementierung und Optimierung von zahlreichen Fahrerassistenzsystemen gearbeitet wird.

Im Rahmen dieses Projektes wurden aktuelle Fahrerassistenzsysteme im Bereich Fahrstabilität, Längs- und Querdynamik auf ihr Potential untersucht, schwerste Landstraßenunfälle vermeiden oder abmildern zu können. Als zu betrachtende Systeme wurden das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), der automatische Notbremsassistent (EBA) und der Spurhalteassistent (LKA) ausgewählt.

Basierend auf Daten des statistischen Bundesamtes und der Datenbank tödlicher Verkehrsunfälle am Institut für Rechtsmedizin der LMU wurden zunächst typische Unfallszenarien ausgewählt. Diese sind der Fahrnfall mit Verlust der Fahrstabilität, der Fahrnfall mit Abkommen in der Kurve und der Kreuzungsunfall. Für jeden Unfalltyp wurde ein Realunfall aus der Datenbank des Instituts für Rechtsmedizin ausgewählt und detailliert rekonstruiert. Anschließend wurde eine rechnergestützte Potentialanalyse für die ausgewählten Assistenzsysteme durchgeführt. Dabei wurden sowohl ausgewählte Systemparameter der Assistenzsysteme als auch die Unfälle selbst in gewissen Bandbreiten variiert. Damit soll der Einfluss der einzelnen Systemparameter abgeschätzt werden, um zusätzlich Hinweise auf möglichst vielversprechende zukünftige Entwicklungsschwerpunkte erarbeiten zu können.

Insbesondere der Spurhalteassistent als auch der Notbremsassistent scheinen ein hohes Potential zur zukünftigen Vermeidung von schweren Verkehrsunfällen bzw. der Reduktion der Unfallschwere aufzuweisen. Der Spurhalteassistent ist dabei unter Voraussetzung einer idealen Arbeitsweise bereits mit heutigen Systemparametern als vielversprechend einzustufen. Eine optimale technische Umsetzung ist jedoch noch nicht realisiert, wobei auch Verbesserungspotential in der Infrastruktur liegt. Der Notbremsassistent kommt bei Landstraßenunfällen in aktuellen Konfigurationen an seine Grenzen. Hier hat insbesondere die Variation des Zeitpunktes des Bremsengriffs vor der Kollision großen Einfluss. Selbst geringe Verlängerungen der Bremszeit haben mitunter große Auswirkungen auf die Unfallschwere, wobei hier insbesondere bei Kreuzungsunfällen die Problematik von möglichen Fehlauflösungen weiter untersucht werden muss.

In Hinblick auf zukünftige Optimierungen und dem sich sehr schnell entwickelnden und immer komplexeren Bereich der Fahrerassistenzsysteme müssen neben technischen und infrastrukturellen Aspekten jedoch auch rechtliche Problematiken diskutiert werden. Nur so können Voraussetzungen geschaffen werden, um in Zukunft die Zahl der schwersten und tödlichen Verkehrsunfälle weiter zu reduzieren.

#### Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt, Wiesbaden. Fachserie 8 Reihe 7: Verkehr und Verkehrsunfälle 2015: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Email: klaus.bauer@med.lmu.de

*Praxis für Rechtsmedizin Leipzig, Verkehrsmedizin, Deutschland*

U. BÖHM

## Die medizinische Untersuchung von Inhabern einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 – untersuchen wir richtig?

Bei der routinemäßigen Untersuchung von Berufskraftfahrern im Rahmen der Eignungsuntersuchung für Inhaber eines Führerscheins der Gruppe 2 entsteht zunehmend der Eindruck, dass diese Personengruppe mehrheitlich über einen schlechteren Gesundheitszustand verfügt als eine gleichaltrige Gruppe, die nicht dieser Tätigkeit nachgehen. Über einen Zeitraum von sechs Monaten sollte diese Hypothese geprüft werden.

Methode: Im Rahmen der Eignungsuntersuchung für Inhaber eines Führerscheins der Gruppe 2 wurden im Zeitraum Dezember 2015 bis Mai 2016 prospektiv die nach Anlage 5.1 FeV erforderlichen Daten von 229 Menschen anonym erhoben. Anhand der Angaben zur beruflichen Tätigkeit wurde einem Kollektiv von Berufskraftfahrern (Personen- und Güterverkehr) eine Kontrollgruppe von Kraftfahrern gegenübergestellt, die aus anderen bzw. nicht beruflichen Gründen über einen Führerschein der Gruppe 2 verfügten. Die erhobenen Daten wurden mit dem Statistikprogramm SPSS für Windows bearbeitet.

Ergebnisse: Der Vergleich beider Gruppen erbrachte im Hinblick auf Anzahl der Erkrankungen nach ICD 10, Medikamenteneinnahme und körperliche Fitness erhebliche Unterschiede zuungunsten der Berufskraftfahrer. Zudem fand sich in der Verumgruppe ein deutlich höherer Anteil von Nikotinabhängigkeit und Verdacht auf schädlichen Gebrauch von Alkohol.

Schlussfolgerung: Das Ergebnis widerspiegelt die Resultate zahlreicher Studien zur Gesundheit von Berufskraftfahrern, die seit den 1960er Jahren in unterschiedlichem Umfang durchgeführt werden. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Verkehrsdichte, dem zunehmenden Güter- und Individualverkehr und dem Aspekt, dass

immer mehr ältere und kränkere Berufskraftfahrer unterwegs sind, kommt der Eignungsuntersuchung nach Anlage 5.1 FeV ein hoher Stellenwert im öffentlichen Gesundheitswesen zu.

Bei der Eignungsuntersuchung nach Anlage 5.1 handelt es sich derzeit jedoch um eine reine Routineuntersuchung, die in mehr als 95 % der Fälle bestanden wird. Für wichtige Kriterien, wie die Erhebung einer Alkoholanamnese, Feststellung des Herzinfarkt- und Schlaganfallrisikos sowie einer Bewertung des Risikos eines Sekundenschlafs fehlen im Rahmen der Eignungsuntersuchung nach Anlage 5.1 FeV die Ressourcen, da nahezu die gesamte Diagnostik auf den Angaben des jeweils Untersuchten beruht. Auch die Möglichkeit entsprechender Sanktionen ist als gering einzuschätzen.

Anhand der eigenen Untersuchungsergebnisse und der Ergebnisse der Literaturrecherche werden systematische Lücken in der Fahreignungsbegutachtung für Berufskraftfahrer aufgezeigt. Es ist naheliegend, dass der insgesamt schlechte Gesundheitszustand dieser Personengruppe für die sich seit einigen Jahren wieder erhöhende Anzahl der Unfälle im Güterverkehr mitursächlich ist.

Email: [info@rechtsmedizin-leipzig.de](mailto:info@rechtsmedizin-leipzig.de)

*Praxis für Rechtsmedizin Leipzig, Verkehrsmedizin, Deutschland*

U. BÖHM

## Die Bedeutung der „Leberwerte“ im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik

Nach den Vorgaben des Qualitätsmanagements für die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) bei Alkoholfragestellung gehört die Blutentnahme (BE) zur Leberdiagnostik nach wie vor zum Mindestuntersuchungsumfang des medizinischen Teils der MPU. Von der Bundesanstalt für Straßenwesen wird die BE im Rahmen der MPU dagegen nicht ausdrücklich gefordert. Im Rahmen der Untersuchung nach Anlage 5.1 FeV kann eine BE am Untersuchungstag zur Diagnosesicherung zumindest herangezogen werden.

Üblicherweise werden die aktuellen Werte für ALAT (GPT) = Alanin-Aminotransferase und ASAT (GOT) = Aspartat-Aminotransferase erhoben. Dabei handelt es sich um so genannte Transaminasen, die in allen Organen, hauptsächlich aber der Leber, vorkommen. Die ALAT ist ein spezifischer Marker für eine Lebererkrankung, dagegen kann die ASAT auch bei Herz- oder Skelettmuskelerkrankungen erhöht sein. Ferner wird die GGT = Gamma-Glutamyl-Transferase bestimmt, welche bei praktisch allen Leber- und Gallenwegserkrankungen erhöht sein kann. Die GGT-Erhöhung ist eine Kenngröße für Galle-Sekretionsstörungen und v. a. für den chronischen Konsum größerer Mengen Alkohol.

Eine venöse Blutentnahme stellt einen invasiven medizinischen Eingriff dar, welcher grundsätzlich eine Aufklärung durch den Arzt/die Ärztin und ein Einverständnis des Untersuchten voraussetzt. Nicht nach diesen Kriterien vorgenommene venöse Blutentnahmen können auch bei sorgfältigem Vorgehen als ärztliche Behandlungsfehler normiert werden und erhebliche juristische Konsequenzen haben.

Es wird dargestellt, in welchen Fällen eine Erhebung der genannten Laborwerte im Rahmen der MPU bei Hypothese A3 (Alkoholgefährdung) medizinisch sinnvoll (indiziert) sein kann, nachdem für die Hypothesen A1 (Alkoholabhängigkeit) und A2 (Kontrollierter Umgang mit Alkohol nicht möglich) aufgrund der geforderten Abstinenznachweise bei diesen Fragestellungen im Regelfall keine medizinische Indikation für eine Blutentnahme zur Erhebung von ALAT, ASAT und GGT (mehr) besteht. Die Frage, inwieweit Blutuntersuchungen die medizinische Entscheidungsfindung, ob Inhaber einer Fahrerlaubnis der Gruppe 2 körperlich und geistig geeignet sind, ein entsprechendes Fahrzeug zu führen, erleichtern könnten, wird diskutiert.

Email: [info@rechtsmedizin-leipzig.de](mailto:info@rechtsmedizin-leipzig.de)

*Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Anstalt des öffentlichen Rechts, Berlin, Deutschland*

M. HUETTEN

## Curriculum Verkehrsmedizinische Begutachtung

Die verkehrsmedizinische Tätigkeit fordert die Ärzte in Diagnostik und Therapie, Beratung und Aufklärung, Begutachtung und Forschung.

Ziel des von der Bundesärztekammer 2016 neu konzipierten Curriculums ist die Steigerung verkehrsmedizinischer Kompetenz bei Ärzten, damit sie einerseits die Patienten verantwortungsvoll in Krankheit und Alter in Hinblick auf die Mobilität begleiten und andererseits qualitativ hochstehende Gutachten im Rahmen der gesamtgesellschaftlichen Ansprüche erstatten können. Das Curriculum „Verkehrsmedizinische Begutachtung“ wendet sich an alle Ärzte, die ihre Kenntnisse in der Verkehrsmedizin erweitern wollen. Ziel ist es, dabei ein grundlegendes allgemeines Wissen in der Verkehrsmedizin für die Patientenaufklärung und -beratung und darüber hinaus Fachärzten umfassende Kompetenzen für die Erstellung von verkehrsmedizinischen Gutachten zu vermitteln.

Bei Bedarf werden auch Kenntnisse für die Probenentnahme im Rahmen von Abstinenzchecks gemäß Kriterien für die Chemisch-Toxikologische-Untersuchung (CTU-Kriterien) geschult.

Modul I Basiswissen Verkehrsmedizin – Patientenaufklärung und Beratung

Modul II Relevante Regelwerke für die verkehrsmedizinische Begutachtung (eLearning mit Lernerfolgskontrolle)

Zu beachten ist, dass die Module I und II Eingangsvoraussetzung für das Absolvieren der weiteren Module sind!

Modul III Verkehrsmedizinische Begutachtung

Modul IV Spezielle Erkrankungen und Funktionsstörungen sowie Kompensationsmöglichkeiten – verkehrsmedizinische Qualifikation nach § 11 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 FeV

Unabhängig von dieser gutachterlichen Tätigkeit können entsprechend qualifizierte Ärzte die Aufgabe der Entnahme von Urin- oder Haarproben, die im Rahmen von Abstinenzkontrollprogrammen erforderlich sind, übernehmen. In Modul V werden die Inhalte vermittelt, die über das in den Modulen I-IV hierzu erworbene Wissen hinaus erforderlich sind. Das Modul V wird fakultativ angeboten.

Modul V CTU-Kriterien, chemisch-toxikologische Analytik, Probenentnahme

Die Durchführungsverantwortung für die Curricula liegt bei den Landesärztekammern, die z. T. schon in 2017 entsprechende Fortbildungen anbieten.

Email: manuela.huetten@bvg.de

*Institut für Psychologie, Universität Leipzig, Klinische Psychologie und Psychotherapie, Deutschland*

N. HANUM, K. RESCHKE

## Analyse des Fahrverhaltens in Indonesien mit dem Manchester Driving Behavior Questionnaire (DBQ)

Problem: Die Bevölkerungszahl und die Fahrzeugnutzung in Indonesien stiegen in den zurückliegenden Jahren stetig an. Unfälle, Staus und andere Verkehrsprobleme werden aber nicht nur durch die Verkehrsdichte, sondern auch durch schlechte Fahrpraktiken bedingt (Ministerium für Verkehr und Umwelt, Indonesien, 4. EST Forum Asien, 2009). Die schwierige Verkehrslage und eine hohe Anzahl von Verkehrsunfällen in Indonesien waren der Ausgangspunkt der Studie, um eine generelle Erstbeurteilung des Fahrverhaltens verschiedener Gruppen von Verkehrsteilnehmern in Indonesien zu ermitteln.

Methode: Der Manchester Driving Behavior Questionnaire (DBQ) wurde in einer schriftlichen Befragung eingesetzt, um Charakteristiken der indonesischen Verkehrsteilnehmer (ohne Fußgänger) zu beschreiben. Der Manchester Driving Behavior Questionnaire (DBQ) wurde in indonesisch hin und rückübersetzt. Die Stichprobe bildeten 299 Fahrer aus drei Städten (Jakarta (N=135), Semarang (N=98) und Yogyakarta (N=66)) auf der Insel



Java in Indonesien. Zur Erzielung differenzieller Befunde wurden die Art der Fahrerverhalten der indonesischen Fahrer mit den Skalen „Aggressives Fahren; Gewalttätiges Fahren; Fahrfehler; Verfehlungen und Delikte“ beschrieben.

Ergebnisse: Die jüngeren Fahrer zeigten einen höheren negativen Grad in allen Dimensionen des Fahrerhaltens. Es gab keine Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Fahrern und keine Unterschiede im Fahrerverhalten bezüglich der Art des Fahrzeugs. Im Ergebnis eine Clusteranalyse konnten indonesische Fahrer drei Clustern zugeordnet werden: Cluster 1 – Ausgezeichnete Fahrer (N=98), reagierende, nicht aggressive Fahrer; Cluster 2 – Normale Fahrer (N=64), zeitweilig unter Spannung und Druck und Cluster 3 – Aggressive, nicht regelkonform fahrende Fahrer (N=136). Diskutiert werden verschiedene Faktoren, die zu Unfällen führen können, wie die unzureichende Infrastruktur, menschliches Versagen, mangelnde Fahrsicherheit im Straßenverkehr und eine geringe Strafverfolgung. Die Ergebnisse differenzieren erstmals verkehrssicherheitsrelevante Gruppen indonesischer Fahrer.

Schlussfolgerungen: Entwicklungsnotwendigkeiten der Verkehrspsychologie und besonders der Intervention bei abweichenden Fahrerhalten werden diskutiert.

Email: dhea\_nadia@yahoo.com

*BG Verkehr, Hamburg, Deutschland<sup>1)</sup>  
Institut für Arbeitsschutz der DGUV, St. Augustin, Deutschland<sup>2)</sup>*

M. FISCHER<sup>1)</sup>, B. OSTERMANN<sup>2)</sup>, J. HEDTMANN<sup>1)</sup>

## Stress beim Abbiegen, Traumatisierung durch Unfälle – Situationsanalyse und wirksame Prävention durch Kamera-Monitor-Systeme

Problemstellung: Abbiegeunfälle zwischen Lkw und Personen, die zu Fuß gehen beziehungsweise mit dem Fahrrad unterwegs sind, haben oftmals schwerwiegende Folgen. Schwer verletzte und getötete Personen sind die Folge. Untersuchungen der BG Verkehr haben ergeben, dass als Folge des Unfalls zusätzlich nicht selten Traumata bei dem Fahrpersonal festzustellen sind. Diese beeinträchtigen den privaten und beruflichen Alltag enorm. Teilweise waren auf Traumatisierungen bis zu 300 Krankheitstage je Fall zurückzuführen. Erschwert wurde die Heilung des Fahrpersonals durch die subjektiv unklar empfundene Schuldfrage, denn in der Regel wurde angegeben, vor dem Unfall den schwächeren Verkehrsteilnehmer nicht gesehen zu haben. Hinzu kommt, dass sich zahlreiche Fahrer für die Folgen dieser Unfälle vor Gericht verantworten müssen.

Herangehensweise: Die BG Verkehr hat als vielversprechende Präventionsmaßnahme für die Unternehmen und Versicherten in ihrem Zuständigkeitsbereich Kamera-Monitor-Systeme (KMS) als zusätzliche Sichthilfe untersuchen lassen. Diese können durch eine bessere Sicht in die Bereiche neben dem Fahrzeug helfen, Abbiegeunfälle zu vermeiden. Das Institut für Arbeitsschutz der DGUV (IFA) und das Institut für Arbeit und Gesundheit der DGUV (IAG) haben für eine Studie im Auftrag der BG Verkehr Eigenschaften vorhandener Systeme, Anforderungen aus Normen und Richtlinien sowie vorhandene Forschungsergebnisse betrachtet. Hinzu kamen Analysen von Unfällen und Simulationen der Sicht aus dem Fahrzeug, um herausfinden zu können, in welchen Bereichen des Lkw Sichteinschränkungen zu Unfällen führen können. Zwei umfangreiche Befragungen, an denen sich über 2300 Fahrzeugführende von Mitgliedsunternehmen beteiligten, konzentrierten sich auf die Aufmerksamkeit beim Abbiegen, die Beanspruchung der Beschäftigten sowie die Nutzung der KMS.

Ergebnisse: Neben detaillierten Ergebnissen zur Beschaffenheit und dem Verbau der Hardware kam die Studie bei der Befragung der Fahrer unter anderem zu folgenden Ergebnissen:

Die meisten Kamera-Monitor-Systeme:

- reduzieren den empfundenen Stress,
- sorgen für eine entspanntere Fahrt, weil sich die Fahrzeugführenden sicherer fühlen,
- bieten die Vorteile, Sichtbereiche zu erweitern und sich schneller einen Überblick zu verschaffen,
- werden ergänzend zu den Spiegeln genutzt,
- werden als wenig ablenkend eingeschätzt,
- erfordern nur eine geringe Eingewöhnungszeit,
- sind leicht benutzbar,
- sollten nach Ansicht vieler Testpersonen als Pflichtausstattung an Lkw vorgeschrieben werden.

Email: michael.fischer@bg-verkehr.de

*Allianz Zentrum für Technik, Ismaning, Deutschland<sup>1)</sup>  
Psychologische Hochschule Berlin, Deutschland<sup>2)</sup>*

J. KUBITZKI<sup>1)</sup>, W. FASTENMEIER<sup>2)</sup>

## Fahrerablenkung durch nicht-technische Ursachen

Das Smartphone steht zu Recht im Fokus der Ablenkungsdebatte, verdoppelt bis verzehnfacht es doch nachweislich das Unfallrisiko. Aber darüber darf nicht vergessen werden, dass auch viele nicht-technische Faktoren Ursache von Ablenkung sind – auch hier bestehen Zusammenhänge zum Unfallrisiko. Fahrfremde Aktivitäten wie Essen, Trinken, Streit unter Fahrzeuginsassen oder telefonierende Beifahrer spielen eine unterschätzte Rolle für die Verkehrssicherheit. Das Allianz Zentrum für Technik führte 2016 mit dem Institut Mensch Verkehr Umwelt und dem Makam Market Research eine Repräsentativhebung unter 1.600 Autofahrern in Deutschland, Österreich und der Schweiz durch. Erfasst wurden die Prävalenz der Ablenkung und die in der Unfallforschung zentralen Fahrermerkmale einschließlich Unfallbelastung und Fahrleistung. Die Ergebnisse zur Ablenkung durch Technik wurden auf dem vergangenen DGVP/DGVM-Symposium vorgestellt. Das Poster berichtet über Ergebnisse zu nicht-technischen Quellen der Fahrerwegwendung. Vorgestellt werden Prävalenzen, Zusammenhänge zu Fahrermerkmalen (Alter, Geschlecht, Fahrleistung, Zahl täglicher Pkw-Wege, Berufsfahrer) sowie Zusammenhänge der Ablenkung zur Unfallrate.

Der aus Einzelfragen aggregierte Faktor soziale Interaktion im Auto veranschaulicht die Bedeutung: Mit 84 (Deutschland, Schweiz) bzw. 91 Prozent (Österreich) bestätigt die überwiegende Mehrheit der Autofahrer, durch Mitfahrer abgelenkt zu sein; je ein Drittel bestätigt störendes Verhalten bzw. aggressive, gereizte Situation (Deutschland). Auch Zusammenhänge mit einer höheren Unfallrate konnten ermittelt werden. Das Poster greift wesentliche Einzelergebnisse auf. Zusätzlich wurde der Frage nachgegangen, ob der Zusammenhang der Unfallrate mit nicht-technischer Ablenkung durch das Vorhandensein technischer Ablenkung beeinflusst ist. Dass diese Frage nicht leicht zu beantworten ist, veranschaulicht die Ablenkungsquelle Kleidung und Körperpflege: Der Zusammenhang zur Unfallrate verliert seine Signifikanz bereinigt um den Ablenkungsfaktor Händische Handynutzung/Handyverstöße (also bei ausschließlicher Betrachtung von Fahrern ohne Handyverstöße); in der Gruppe der Fahrer mit Handyverstößen aber ist die Gruppe mit Ablenkung durch Kleidung und Körperpflege gegenüber der Gruppe ohne diese Ablenkung hoch signifikant mit einer höheren Unfallrate behaftet. Zum Vergleich die Technik: Innerhalb der Fahrergruppe mit als auch innerhalb der Gruppe ohne händischer Handynutzung ist die Gruppe der Fahrer mit Navigatorgebrauch beim Fahren mit einer höheren Unfallrate behaftet.

Die Daten sprechen für ein recht differenziertes Bild vom abgelenkten Fahrer. Der gefährdende Effekt des Navigierens (als sehr typische fahrbezogene, aber fahrfremde Nebenaufgabe von Autofahrern) setzt sich jederzeit durch – Aktivitäten ohne Bezug zur Fahraufgabe dagegen gewinnen ihre Bedeutung umso eher, als noch weitere Wegwendungen vorkommen und stützen damit die Annahme vom ablenkungsaffinen Fahrer. Die Ergebnisse mahnen, sich in Verkehrspädagogik, Prävention und Verkehrsrecht nicht einseitig auf Smartphone, Tablet und verwandte Geräte zu kaprizieren, um Fahrerablenkung zu bekämpfen. Nicht nur der gesamte Straßenverkehr ist ein komplexes soziales System, sondern auch jeder einzelne Teilnehmer.

Email: joerg.kubitzi@allianz.de

---

DEKRA Akademie GmbH, MPD, Berlin, Deutschland

T. LIEMANDT

## Hausaufgaben in verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahmen

In der Psychotherapie haben Hausaufgaben eine lange Tradition. Ebenso sind sie für die Arbeit mit verkehrsauffälligen Kraftfahrern bedeutsam, um das Interventionsziel zu erreichen. Psychotherapie wird häufig definiert als ein geplanter, zielorientierter Prozess, um problematische, die Lebensführung beeinträchtigende Erlebens- und Verhaltensweisen eines Patienten zu verändern (FEHM & HELBIG, 2008). Eine Sonderstellung nehmen dabei die verkehrspsychologischen Rehabilitationsmaßnahmen ein: Bei allen Formaten verkehrspsychologischer Rehabilitation handelt es sich ebenfalls um zielgerichtete Aktivitäten innerhalb eines Arbeitsbündnisses zwischen Rehabilitator (Berater, Kursleiter, Verkehrstherapeut) und Rehabilitand (Klient, Kursteilnehmer, Kunde). Jedoch werden sie i. d. R. als Kurzzeitmaßnahme durchgeführt. So beträgt die Dauer einer verkehrspsychologischen Einzelintervention im Vergleich zu den Richtlinienverfahren durchschnittlich 10 bis 20 Einzelstunden über zwei bis zwölf Wochen und Maßnahmen im Gruppensetting 10 bis 22 Stunden über 2 bis 28 Wochen. Länger andauernde Interventionen bilden eher die Ausnahme. Es wird deutlich, dass solche Maßnahmen aufgrund der Kürze und des Umfangs besonderer Methoden zu einer nachhaltigen Einstellungs- und Verhaltensänderung bedürfen. Ein wichtiges methodisches Element verkehrspsychologischer Rehabilitationsmaßnahmen stellen dabei „Hausaufgaben“ dar. In diesem Poster wird die Bedeutung von Hausaufgaben für den Arbeitsbereich deutlich gemacht. Dazu werden Arbeitsblätter für einzelne Anlassgruppen exemplarisch vorgestellt und Hinweise für die praktische Anwendung im verkehrspsychologischen Arbeitsfeld gegeben.

Email: liemandt@msn.com

*KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Recht & Normen, Wien, Österreich*

B. SALAMON

## Reform des Probeführerscheins in Österreich

Mit dem vorgezogenen Führerschein für 17-Jährige, der Mehrphasenausbildung und einer Probezeit verfügt Österreich über ein Bündel an Maßnahmen, die speziell das Unfallrisiko junger Lenker reduzieren sollen. Als erster Teil dieses Mosaiks an Maßnahmen wurde 1992 der Probeführerschein eingeführt. Seitdem unterliegen Führerscheineulinge einem zweijährigen Beobachtungszeitraum. In einer Evaluierung fünf Jahre nach Einführung konnte gezeigt werden, dass die Maßnahme das Unfallrisiko von Fahranfängern maßgeblich reduzieren konnte. Seither wurde der Probeführerschein jedoch keiner Überprüfung und Anpassung mehr unterzogen, bis 2016 aktuelle Indikatoren für eine Reform analysiert wurden, darunter Unfallzahlen, Forschungsstand und internationale Erfahrungen mit Probeführerscheinsystemen sowie Fahrverhaltensdefizite junger Lenker.

Die Unfallzahlen legen nahe, dass junge Lenker auch nach dem Ablauf der Probezeit von zwei Jahren noch eine Problemgruppe darstellen: In Österreich sind rund 4,5 % aller verletzten Pkw-Lenker 19 Jahre alt, 19-Jährige machen allerdings nur ca. 1,2 % der Gesamtbevölkerung aus. Ab 19 Jahren fällt der Anteil der verletzten Lenker zwar, bleibt aber bis 23 Jahre bei über 3 %. Der Anteil der Alkoholunfälle, an denen junge Lenker Hauptunfallverursacher sind, nimmt nach Ende der zweijährigen Probezeit noch zu. Eine Verlängerung der Probezeit kann daher eine wirksame Maßnahme zur weiteren Reduzierung der Unfallzahlen junger Lenker sein, wenngleich sich im internationalen Vergleich zeigt, dass der Großteil der Länder die Probezeit auf zwei Jahre beschränkt.

International betrachtet beinhalten Probeführerscheinsysteme i. d. R. eine Kombination zwischen Einschränkungen, wie etwa einem Alkoholverbot, und strengeren Konsequenzen für Verstöße. In Österreich ist das Kernstück – neben der Promillegrenze von 0,1 – ein Katalog von Delikten, die zu einer Nachschulung und einer Probezeitverlängerung führen. Zu diesen Delikten zählen etwa Geschwindigkeitsüberschreitungen, Vorrangverletzungen und gefährliches Überholen. Die 1992 erfolgte Auswahl der Delikte erscheint aus heutiger Sicht jedoch reformbedürftig: Das Handyverbot etwa ist nicht enthalten – eine Lücke angesichts der in einer aktuellen Befragung festgestellten Tatsache, dass rund 25 % der 17–20-Jährigen zumindest gelegentlich Nachrichten schreiben oder Kommunikations-Apps nutzen, unter den 21–24-Jährigen sogar noch mehr. Darüber hinaus wurden in einer

Studie zum Fahrverhalten junger Lenker Verhaltensweisen identifiziert, die spezifische Fahrverhaltensdefizite dieser Altersgruppe widerspiegeln – wie etwa das Verhalten gegenüber Radfahrern und Fußgängern – und als Grundlage für Maßnahmen im Probeführerschein dienen können.

Ab 01.07.2017 wird die Probezeit auf Grundlage der oben angeführten Erkenntnisse nun auf drei Jahre verlängert. Zusätzlich werden Verstöße gegen das Handyverbot in den Deliktskatalog für Probeführerscheinbesitzer aufgenommen.

Email: birgit.salamon@kfv.at

*KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Forschung & Wissensmanagement, Wien, Österreich<sup>1</sup>)  
BRSI (Belgium Road Safety Institute), Brüssel, Belgien<sup>2</sup>)*

D. KNOWLES<sup>1</sup>), A. POMMER<sup>1</sup>), S. BOETS<sup>2</sup>), C. DESMET<sup>2</sup>)

## Menschliches Versagen als Ursache innerstädtischer Motorradunfälle – Blick- und Fahrverhalten von Pkw-Lenkern mit und ohne Motorrad- führerschein im Vergleich

Eine aktuelle österreichweite Begutachtung von Motorradunfallstellen im Ortsgebiet zeigte, dass Motorradunfälle sich v. a. an komplexen und unübersichtlichen Kreuzungen ereignen und in erster Linie Pkw daran beteiligt sind (KFV, 2016). Neben Regelverstößen sind es Blick- und Fahrfehler, die MotorradlenkerInnen beim Fahrstreifenwechsel und beim Abbiegen gefährden. Sie sind oftmals darauf zurückzuführen, dass Motorräder aufgrund ihrer schmalen Silhouette Fahrmanöver setzen, die mit dem Pkw nicht möglich und daher für Pkw-LenkerInnen unerwartet sind.

Ziel: In der Fachliteratur finden sich einzelne Belege dafür, dass Pkw-LenkerInnen, die gleichzeitig auch MotorradlenkerInnen sind, Motorräder generell rascher wahrnehmen als Pkw-LenkerInnen ohne Motorradführerschein (z. B. ROGÉ et al., 2011). Im Rahmen einer Fahrsimulatorstudie soll dies anhand typischer Unfallszenarien bestätigt und zusätzlich dementsprechende Unterschiede im Fahrverhalten untersucht werden. Die Erkenntnisse sollen in die Fahraus- und -weiterbildung einfließen.

Methode: Zwischen März und April 2017 absolvieren jeweils etwa 30 erfahrene Pkw-Lenker [1] mit und ohne Motorradführerschein Fahrten in einem statischen Fahrsimulator mit Automatikgetriebe (siehe Abbildung 1). Die Fahrumgebung wird hierbei in einer Virtual Reality-Brille dargestellt, in die ein Eyetracker integriert ist, der die Augen- und Blickbewegungen registriert. Parallel dazu werden Fahrdaten (z. B. Fahrgeschwindigkeit, Beschleunigung, Bremsverhalten, Lenkwinkeleinschlag, Spurtreue) aufgezeichnet. Um eventuelle Fehler und Verzögerungen aufgrund genereller Wahrnehmungsunterschiede zwischen den Probanden ausschließen zu können, absolvieren alle Lenker außerdem im Vorfeld diverse Wahrnehmungstests (Trail making test A, Attention related field of view test, Useful field of view test). Mit Hilfe eines Fragebogens werden im Anschluss an die Untersuchung außerdem Fahrerfahrungen und Einstellungen zum Motorrad- und Pkw-Fahren abgefragt.

Ergebnisausblick: Die Ergebnisse der Studie werden bis Juli 2017 in Form eines Berichts aufbereitet. Die bislang stattgefundenen Testfahrten geben Grund zu der Annahme, dass zwischen erfahrenen Pkw-Lenkern mit und ohne Motorradführerschein tatsächlich Unterschiede bestehen. Ob sich das Blick- und Fahrverhalten tatsächlich signifikant unterscheidet, kann jedoch erst nach Abschluss und Auswertung aller Testungen gesagt werden.

Darüber hinaus zeigt sich schon jetzt, dass es trotz der Verwendung modernster Simulationstechnik unmöglich ist, für alle Probanden identische kritische Situationen herbeizuführen, da sich die potenziellen Unfallgegner am Fahrverhalten des jeweiligen Probanden orientieren und dieses, wie auch im realen Straßenverkehr, trotz gleicher Instruktionen variiert.

#### Literatur

- [1] Da die sogenannte Fahrsimulatorkrankheit bei Frauen und mit steigendem Alter wesentlich häufiger auftritt und zudem Motorräder in erster Linie von Männern gelenkt werden, wurde die Stichprobe auf Männer mittleren Alters eingeschränkt.

Email: daniela.knowles@kfv.at



Abb. 1: Simulator-Setup.



Abb. 2: Screenshot eines simulierten Unfallszenarios.

*Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen (bnv), Hannover, Deutschland<sup>1</sup>)  
Universität Erlangen, Institut für Arbeitsmedizin, Deutschland<sup>2</sup>)*

K. F. Voss<sup>1</sup>), A. Voss<sup>2</sup>)

## Empirische Untersuchungen zur Ermittlung von Ansätzen für eine erfolgreiche Intervention bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern

Fragestellung: Empirische Untersuchungen zu Merkmalen verkehrsauffälliger Autofahrer haben ergeben, dass Personen mit einem nachlässigen Umgang mit Verkehrsregeln eine große Gruppe stellen. Das führt zu der Fragestellung, ob dieses Ergebnis bestätigt werden kann und welche Merkmale den nachlässigen Umgang auslösen und befestigen.

Methode: Es werden Antworten aus dem „Test verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale“ (TVP) erhoben. Sie stammen von Personen (N=40), die im Straßenverkehr aufgefallen sind, überwiegend mit Geschwindigkeitsdelikten. Die Antworten werden folgenden Persönlichkeitsmerkmalen zugeordnet: Extraversion, emotionale Stabilität, Gewissenhaftigkeit, Offenheit für Erfahrungen, Verträglichkeit und Bagatellisierung. Dabei wird jedes Merkmal sowohl allgemein betrachtet als auch verkehrsspezifisch. Hinzu kommen noch Aussagen zur Bereitschaft zur Anpassung an Verkehrsvorschriften und zum Trinkverhalten. Die Summe der Antworten zu den Merkmalen wird in Normwerte transformiert. So entsteht für jede Person ein Profil über die sechs Merkmale im Allgemeinen und im verkehrsspezifischen Fall. Damit ist ein Vergleich der Einzelergebnisse mit der Referenzstichprobe möglich.

Ergebnisse: In Bezug auf folgende Merkmale ergeben sich deutliche Abweichungen der Einzelergebnisse von der Referenzstichprobe: Verträglichkeit, Bagatellisierung und emotionale Stabilität. Das heißt, dass Personen, die im Straßenverkehr auffallen, im täglichen Leben eher verträglich sind und eher bereit, Lasten von anderen zu übernehmen. Fehler, die sich im Straßenverkehr bei der Übernahme der Lasten ergeben, werden bagatellisiert. Das trägt zu einer hohen emotionalen Stabilität bei, die ihrerseits die Motivation zu einem Lernprozess im Straßenverkehr beeinträchtigt. Im Hinblick auf die anderen Merkmale gibt es entweder eine volle Übereinstimmung mit der Referenzstichprobe oder Abweichungen, die eher unsystematisch erscheinen.

Schlussfolgerung: Mit diesen Ergebnissen wird mit der Verträglichkeit ein Ansatz für eine erfolgreiche Intervention bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern freigelegt.

Email: dr.voss@verkehrspsych-praxis.de

*Leipzig, Deutschland*

S. KOSCHEWSKI

## Die Entwicklung der Verkehrspsychologie an der Universität Leipzig

Das Poster gibt einen Überblick über die Entwicklung der Verkehrspsychologie als Anwendungsdisziplin der Psychologie an der Universität Leipzig. Dabei wird der Bogen von den Anfängen der Verkehrspsychologie vor ca. 100 Jahren (Hugo Münsterberg, Eignungstest für Straßenbahnfahrer zur Reaktionsfähigkeit), der Leipziger Wissenschaftstradition folgend, bis zur gegenwärtigen Entwicklung Verkehrspsychologischer Interventionen gespannt.

Email: sylvia.koschewski@gmx.de

*TU Chemnitz, Klinische Psychologie, Chemnitz, Deutschland<sup>1</sup>)  
Universität Leipzig, Institut für Rechtsmedizin, Leipzig, Deutschland<sup>2</sup>)*

S. MÜHLIG<sup>1</sup>), A. GÜNZEL<sup>2</sup>), J. PAULICK<sup>1</sup>), J. DREIBLER<sup>2</sup>)

## Crystal im Straßenverkehr: Ein drastisch unterschätztes Problem? Totalerhebung der toxikologischen Analysen aller Blutproben illegaler Drogen anlässlich Verkehrskontrollen in Sachsen für das Jahr 2013

Das Problem von Methamphetaminkonsum und der Prävalenz von methamphetaminbezogenen Störungen hat in einigen Regionen Deutschlands in den letzten 10 Jahren dramatisch zugenommen. Die Anzahl der methamphetaminbezogenen Beratungsfälle in der Sächsischen Suchtberatung (Suchtberatungsstellen) hat sich allein seit 2009 etwa verdreifacht, die der schweren Fälle in der stationären Akutversorgung in sächsischen Kliniken im gleichen Zeitraum sogar versiebenfacht. Bundesweit liegt Amphetamin bereits auf dem Spitzenplatz der Fälle erstauffälliger Konsumenten und der polizeilichen Sicherstellungsfälle. Klienten der Suchtberatung berichten, dass sie vor der ersten Kontaktaufnahme mit dem Hilfesystem zwischen 5 und 10 Jahre regelmäßig Methamphetamin konsumiert haben. Daraus ist zu schließen, dass in Sachsen eine große Anzahl bislang nicht erkannter und unauffälliger Konsumenten existieren muss. Ein möglicher epidemiologischer Zugang zu einer unselegierten Konsumentengruppe besteht über die im Straßenverkehr erstauffällig gewordenen Crystal-Meth-Konsumenten. Für das Bundesland Sachsen liegen im Rechtsmedizinischen Institut Leipzig die Protokolle und Resultate aller Blutproben vor, für die anlässlich von Verkehrskontrollen eine toxikologische Analyse der Blutproben beantragt wurde. Diese Totalerhebung für das Bundesland Sachsen und das Jahr 2013 umfasst N=1.458 Personen mit Positivresultat auf mindestens eine illegale psychoaktive Substanz. Die Fälle mit illegalen Drogen verteilen sich wie folgt: Crystal: 81,8 %; Cannabis: 38,7 %; Opioide: 1,2 %; Kokain: 0,8. Es waren überwiegend Männer sowie Personen zwischen 25 und 40 Jahren unter den Crystal-Konsumenten. Die Spannweite der ermittelten Methamphetamin-Konzentrationen reicht von 7 ng/ml bis 2.265 ng/ml, bei einem Mittelwert von 274,09 ng/ml. Zum Vergleich: Die therapeutische Dosis von Pervitin® liegt bei 20 ng/ml, die Maximaldosis bei 40 ng/ml. Die mittlere Methamphetamindosis der im Straßenverkehr auffälligen Fahrer beträgt somit etwa das 10-fache der therapeutischen Dosis; die höchste gemessene Dosierung liegt sogar über 100-fach oberhalb der Therapiedosis. Dies deutet auf eine erhebliche Toleranzentwicklung bzw. einen hohen Abhängigkeitsgrad dieser Verkehrsteilnehmer hin.

Email: stephan.muehlig@psychologie.tu-chemnitz.de

*Praxis für Rechtsmedizin Leipzig, Verkehrsmedizin, Deutschland<sup>1</sup>)  
MVZ Labor Dessau GmbH, Deutschland<sup>2</sup>)*

U. BÖHM<sup>1</sup>), M. BÖTTCHER<sup>2</sup>)

## Nachweis von Cannabinoiden im Haar im Rahmen der Fahreignungs- diagnostik (Kasuistik)

Wir berichten über einen Langzeit-Cannabiskonsumenten, der aufgrund einer Drogenfahrt seinen Führerschein verlor. Im Rahmen der Vorbereitung auf eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) war ein Abstinenzbeleg erforderlich.

Der Mann stellte nach seinen Angaben den Cannabiskonsum zum 31.12.2013 ein und unterzog sich im August 2014 erstmals einer toxikologischen Haaranalyse, bei welcher aus einer 6 cm langen Haarsträhne vom Hinterhauptthöcker THC (0,2 ng/mg Haar) nachgewiesen wurde. Bei zuvor jahrelangem regelmäßigem Konsum lag dieser Wert durchaus noch im erwarteten Bereich. Im weiteren Verlauf wurden im Abstand von ein bis maximal vier Monaten über etwa eineinhalb Jahre Kopfhaaaranalysen durchgeführt, welche bei vom Klienten angegebener strikter Cannabiskarenz Werte zwischen 0,06 und 0,32 ng/mg Haar erbrachten. Die Haaranalysen wurden in verschiedenen, jeweils nach DIN EN ISO 17025 akkreditierten Labors durchgeführt.



Nach einer eingehenden klinischen Untersuchung in der probenentnehmenden Einrichtung mit Erhebung der BTM-Anamnese im März 2016 wurde durch den Klienten mitgeteilt, dass seine Ehefrau Cannabis konsumiere, meist außerhalb, mitunter auch in einem abgetrennten Bereich (Balkon) innerhalb der gemeinsamen Wohnung.

Der Klient unterzog sich nunmehr einem einjährigen Abstinenzkontrollprogramm mittels Urinalysen, welche jeweils unauffällig blieben. Daraufhin wurden Nachuntersuchungen des Kopfhaares auf den THC-Metaboliten 11-Nor-9-carboxy-delta9-tetrahydrocannabinol (THC-Carbonsäure) von Kopfhhaarproben vor und nach der einjährigen durch Urinproben belegten Cannabisabstinenz beauftragt. Die Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor.

Schlussfolgerung: Nach den Vorgaben der aktuellen Beurteilungskriterien (Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung, 3. Auflage 2013) ist geeignetes Untersuchungsmaterial mit geeigneten Methoden auf die Anwesenheit psychoaktiver Stoffe zu prüfen. Hierbei wird die Haaranalyse auf Cannabinoide als besonders anspruchsvoll hervorgehoben, da der Nachweis von THC im Kopfhhaar nicht zwingend einen aktiven Konsum belegt. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Cannabiskonsums in der Bevölkerung (2014 haben ca. 1/5 der 18-25jährigen mindestens einmal Cannabis konsumiert) ist zu fragen, ob bei entsprechender Anamnese generell die Möglichkeit zu schaffen ist, bei Haaranalysen auf Cannabinoide diese entsprechend getrennt zu untersuchen. Der Nachweis von THC-Carbonsäure im Haar legt die Körperpassage nahe und widerlegt die Annahme von Passivkonsum. Ein positives Ergebnis bei einer Haarprobe auf Cannabinoide sollte zudem gerade im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik stets sachverständig interpretiert werden.

Email: info@rechtsmedizin-leipzig.de

*MVZ Labor Dessau GmbH, Deutschland*

M. BÖTTCHER, J. NEUMANN, F. PICHT, O. BECK

## Ethylglucuronid im Serum im Vergleich zu direkten (Phosphatidylethanol, Ethanol) und indirekten ( $\gamma$ -GT + MCV, CDT) Alkoholmarkern bei Personen mit Verdacht auf gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum

Einleitung: Ethylglucuronid (EtG) hat sich als Marker eines kürzlichen Alkoholkonsums in der Abstinenzüberwachung etabliert. Bisher wurden meist indirekte Marker wie Carbohydrate Deficient Transferrin (CDT), das durchschnittliche Volumen der Roten Blutkörperchen (MCV) und Gamma-Glutamyltransferase ( $\gamma$ -GT) als Indikatoren für gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum genutzt. Bei chronischer Alkoholexposition kommt es jedoch vermutlich zu einer Akkumulation von EtG, da die gebildete Menge über der Eliminierten liegen kann. Eventuell könnten sich daher über die EtG-Konzentration Rückschlüsse auf einen gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum ziehen lassen.

Methoden: EDTA-Vollblut und Serumproben wurden durch venöse Blutentnahme gewonnen und die Proben bis zur Analyse bei  $-24\text{ }^{\circ}\text{C}$  gelagert. MCV und  $\gamma$ -GT wurden mittels klinisch chemischen Standardmethoden ermittelt (Roche Diagnostics und Axonlab). Beide Parameter wurden kombiniert als ein Alkoholmarker definiert (Cutoff  $\gamma$ -GT: Männer  $< 1,05\text{ }\mu\text{mol/L}^*$ ; Frauen:  $< 0,75\text{ }\mu\text{mol/L}^*$ ; Cutoff MCV:  $> 95\text{ fL}$ ). CDT wurde als Anteil Disialotransferrin (Cutoff: 2 %) mit einer kommerziell erhältlichen HPLC Applikation (Chromsystems) bestimmt. Die EtG-Konzentration im Serum wurde mit einer akkreditierten UPLC-MS/MS (Waters Acquity/Xevo TQ-S) Methode ermittelt (Cutoff: 1 ng/mL). Phosphatidylethanol (PEth) (16:0/18:1) im Vollblut wurde ebenfalls mittels UPLC-MS/MS (Waters Acquity/Xevo TQ-S) bestimmt (Cutoff:  $0,05\text{ }\mu\text{mol/L}$ ). Die Alkoholkonzentration (Cutoff: 0,1 g/L) wurde aus dem EDTA-Plasma enzymatisch (ADH-Methode) auf einem Olympus AU 680 ermittelt.

Ergebnisse: Untersucht wurden insgesamt 525 Proben von 515 Patienten (410 Männern, 105 Frauen). Bei allen Personen bestand der Verdacht auf gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum. Von 525 Proben waren insgesamt 297 Proben positiv und 228 Proben negativ auf EtG im Serum.

Die Probenpopulation wurde entsprechend ihrer Marker PEth,  $\gamma$ -GT + MCV und CDT eingeteilt (PEth=A,  $\gamma$ -GT + MCV=B, CDT=C), wobei ein \* = „positiv für diesen Marker“ und ein = = „negativ für diesen Marker“ entspricht. Gruppe: A+ B+ C+ umfasst also alle Proben, die PEth und CDT positiv, jedoch MCV +  $\gamma$ -GT negativ sind.

Gruppe: A<sup>+</sup>+ B<sup>+</sup>+ C<sup>-</sup> (n=168): EtG positiv: n=117, Median: 38 ng/mL; EtG >100 ng/mL: n=39 (23 %); EtG >500 ng/mL: n=11 (6,5 %); Alkohol positiv: n=12 (7 %)

Gruppe: A<sup>+</sup>+ B<sup>+</sup>+ C<sup>-</sup> (n=42): EtG positiv: n=41, Median: 320 ng/mL; EtG >100 ng/mL: n=30 (71 %); EtG >500 ng/mL: n=17 (40 %); Alkohol positiv: n=6 (14 %)

Gruppe: A<sup>+</sup>+ B<sup>+</sup>+ C<sup>+</sup>: (n=76): EtG positiv: n=73, Median: 306 ng/mL; EtG >100 ng/mL: n=50 (66 %); EtG >500 ng/mL: n=31 (41 %); Alkohol positiv: n=20 (26 %)

Gruppe: A<sup>+</sup>+ B<sup>+</sup>+ C<sup>+</sup> (n=50): EtG positiv: n=50, Median: 1457 ng/mL; EtG >100 ng/mL: n=39 (78 %); EtG >500 ng/mL: n=31 (64 %); Alkohol positiv: n=23 (46 %)

Schlussfolgerung: Ist mindestens einer der indirekten Biomarker für übermäßigen Alkoholkonsum positiv, ist die Median-Konzentration von EtG im Serum mindestens neunmal höher als in der Gruppe A<sup>+</sup>+ B<sup>+</sup>+ C<sup>-</sup>.

Die Verteilung der EtG-Konzentrationen im Serum scheint in den Gruppen, in denen nur ein Biomarker positiv ist, vergleichbar zu sein.

In der Gruppe, in der alle Alkoholmarker positiv sind, liegt der Median der EtG-Konzentration deutlich über jener der Gruppen, in denen nur ein Biomarker positiv ist. In dieser Gruppe ist fast die Hälfte der Proben auch positiv auf Alkohol.

Die EtG-Konzentration im Serum scheint eingeschränkt Rückschlüsse auf einen gewohnheitsmäßigen Alkoholkonsum zuzulassen. EtG ist als alleiniger Marker allerdings nur bei mehrfacher Spiegelbestimmung aussagekräftig.

Email: michael.boettcher@laborpraxis-dessau.de

*Forensisch Toxikologisches Centrum, München, Deutschland*

F. MÜBHOFF, C. WIEDFELD, J. KRÜGER

## Vergleich der Drogenkonzentration (§ 24a StVG) in Serumproben mit und ohne Zusatz von Natriumfluorid

Hintergrund: Um dem allgemein bekannten Problem des Abbaus von Cocain entgegenzuwirken, werden Blutproben zur forensisch-toxikologischen Analytik häufig routinemäßig mit Natriumfluorid (NaF) als Stabilisierungsreagenz versetzt. In Fällen, in denen dem forensischen Toxikologen nur Proben mit NaF-Zusatz zur Verfügung stehen, ist es eine entscheidende Frage, ob auch die Konzentrationen der anderen im Anhang zum § 24a StVG aufgeführten Drogen durch den Zusatz von NaF beeinflusst werden.

Material und Methode: Es wurde eine vergleichende Studie anhand von positiv getesteten Routineproben durchgeführt. Das Blut wurde jeweils zur gleichen Zeit entnommen und je in eine Venüle mit und ohne NaF-Zusatz gesammelt. Nach Probeneingang in unser Labor wurde das Plasma direkt mittels Zentrifugation gewonnen. Für den Nachweis von Cocain, Benzoylcegonin (BEC), Ecgoninmethylester (EME), Morphin, Amphetamin, 3,4-Methylendioxyamphetamin (MDMA) und 3,4-Methylendioxyamphetamin (MDA) wurden 100 µL Serum mittels Proteinfällung aufgearbeitet. Für den Nachweis von Δ<sup>9</sup>-Tetrahydrocannabinol (THC), 11-nor-9-Carboxy-THC (THC-COOH) und 11-Hydroxy-THC (THC-OH) wurden 500 µL Serum mittels Flüssig-Flüssig-Extraktion aufgearbeitet. Alle Extrakte wurden mittels LC-MS/MS gemessen und zur Quantifizierung der Analyten wurden geeignete deuterierte interne Standards verwendet.

Ergebnisse: Bisher wurden folgende positive Proben ausgewertet: Cocain (n=11), BEC (n=72), EME (n=69), Morphin (n=16), Amphetamin (n=78), MDMA (n=17), MDA (n=6), THC (n=46), THC-COOH (n=49) und THC-OH (n=40). In Proben mit NaF-Zusatz war die Konzentration von Cocain, BEC und Amphetamin signifikant erhöht. Hingegen zeigten sich für EME, THC, THC-COOH und THC-OH signifikant niedrigere Konzentrationen in den NaF-Proben. Diese Studie soll noch weitergeführt werden, um ein größeres Kollektiv an Proben in die Bewertung mit einzubeziehen.

Diskussion: Wie zu erwarten ist durch den Zusatz von NaF ein deutlicher Einfluss auf die Konzentration von Cocain und dessen Metaboliten zu beobachten. Allerdings sind vor allem die erhöhten Amphetamin-Konzentrationen (im Durchschnitt +7 %) und die erniedrigten Konzentrationen von THC und dessen Metaboliten (im Durchschnitt -16-22 %) in Proben mit NaF-Zusatz von größtem Interesse und sollten zukünftig bei der Begut-

achtung solcher Proben berücksichtigt werden. Durch sehr starke Hämolyse waren die meisten NaF-Proben vergleichbar zu Vollblut, was eine mögliche Erklärung für die beobachteten Konzentrationsunterschiede darstellt.

Schlussfolgerung: Speziell im Hinblick auf die strikten Grenzwerte im Anhang zu § 24a StVG stellen auch geringe systematische Konzentrationsunterschiede von Drogen durch den Zusatz von NaF eine entscheidende Relevanz für den Gutachter dar.

Email: f.musshoff@uni-bonn.de

*Evangelische Hochschule Nürnberg & Institut für Innovative Suchtbehandlung und Suchtforschung,  
Nürnberg, Deutschland*

J. KÖRKELE

## Abstinenz und Konsumreduktion (Kontrolliertes Trinken): Forschungsstand und Implikationen für die MPU/MPU-Vorbereitung

Hintergrund: Das Erreichen von Alkoholabstinenz ist bei vielen suchtbelasteten Menschen mit einer Reihe positiver Folgen für sie selbst, ihr soziales Umfeld und die Gesellschaft verbunden. Allerdings ist die Mehrzahl dieser Menschen für ein gänzlich alkoholfreies Leben und entsprechende Behandlungen nicht zu gewinnen, u. a. weil lebenslange Abstinenz nicht ihren Lebensvorstellungen entspricht. Wird – wie vielfach – eine Abstinenzbehandlung oder ein „Abstinenzschwur“ erzwungen, ist mit zielbedingtem Widerstand (fehlende „compliance“, „Durchziehen“ einer Maßnahme/MPU ohne intrinsische Abstinenzmotivation) und dementsprechend nur mäßigen Erfolgen zu rechnen.

Demgegenüber findet das Ziel einer Reduktion des Alkoholkonsums bei wesentlich mehr Menschen mit einer Alkoholproblematik Anklang (MANN & KÖRKELE, 2013). Seit 50 Jahren liegen – vom Mainstream lange nicht beachtet – Forschungsbefunde (inkl. systematischer Reviews und Metaanalysen) und Praxisanwendungen mit der Zielsetzung einer Alkoholkonsumreduktion vor (KÖRKELE, 2014a; KÖRKELE, 2015). Vor allem die verhaltenstherapeutischen Behandlungsansätze zum selbstkontrollierten Trinken (KT) haben sich über das gesamte Spektrum der Alkoholkonsumstörungen kurz- und langfristig als wirksam zur Reduktion des Alkoholkonsums und alkoholassoziierter Probleme erwiesen (a. a. O.).

Analyse der Beurteilungskriterien: Eine Analyse der aktuellen Beurteilungskriterien (SCHUBERT, DITTMANN & BRENNER-HARTMANN, 2013) zeigt, dass das Konstrukt des Kontrollierten Trinkens vage bleibt und die Forschung zum Kontrollierten Trinken bislang kaum Eingang gefunden hat. Stattdessen erhält die lebenslange Abstinenz als Voraussetzung für die Wiederherstellung der Fahreignung einen unangemessen hohen Stellenwert (Hypothesen A1 und A2). Den Beurteilungskriterien liegt offensichtlich ein auf JELLINEK (1960) zurückgehendes endogenes Krankheitsmodell zugrunde, das mit der Forschung und neuen Entwicklungen im Suchtbereich (z.B. DSM-5) nicht in Einklang zu bringen ist (vgl. KÖRKELE, 2014b).

Folgerungen: Die Hypothesen A1, A2 und A3 der Beurteilungskriterien (v. a. Kapitel 5) bedürfen angesichts des state of the art zu Kontrolliertem Trinken einer Neujustierung. In der Vorbereitung auf eine MPU sowie im

Begutachtungsprozess ist es wesentlich stärker als bislang erforderlich, die aktuellen Erkenntnisse zur Trinkmengenreduktion zu rezipieren und den Behandlungsprogrammen zum Kontrollierten Trinken, deren Wirksamkeit empirisch abgesichert ist, einen entsprechenden Stellenwert einzuräumen.

#### Literatur

- [1] Jellinek, E. M. (1960). The disease concept of alcoholism. New Haven: Connecticut
- [2] Körkel, J. (2014a). Kontrolliertes Trinken. So reduzieren Sie Ihren Alkoholkonsum. Stuttgart: Trias Verlag
- [3] Körkel J (2014b): Alkoholtherapie: Vom starren Abstinenzparadigma zu einer patientengerechten Zielbestimmung. Suchtmedizin 16: 5, 211–222
- [4] Körkel J (2015): Kontrolliertes Trinken bei Alkoholkonsumstörungen: Eine systematische Übersicht. Sucht, 61, 147–174
- [5] Mann K, Körkel J (2013): Trinkmengenreduktion: ein ergänzendes Therapieziel bei Alkoholabhängigen? Psychopharmakotherapie, 20, 193–198
- [6] Schubert, W., Dittmann, V. & Brenner-Hartmann, J. (Hrsg.) (2013). Urteilsbildung in der Fahreignungsbeurteilung. Beurteilungskriterien (3. Aufl.). Bonn: Kirschbaum Verlag

Email: joachim.koerkel@evhn.de

*Technische Universität Dresden, Institut für Klinische Psychologie und Psychotherapie, Deutschland*

G. BÜHRINGER

## Fahreignung bei Abhängigkeit und Missbrauch: Planung und Evaluation therapeutischer Interventionen

Verkehrsteilnehmer mit diagnostizierten Substanzstörungen können nach erfolgreicher Therapie ihre Fahrerlaubnis wiedererlangen. Bei der Planung und Evaluation entsprechender Therapien gibt es verschiedene Herausforderungen:

### 1. Erfolgsrisiko

Aus Therapiestudien ist bekannt, dass – bei hoher Varianz und je nach Substanz und Rahmenbedingungen – nur etwa 30 % bis 60 % der Personen ihr riskantes Verhalten einstellen. Wie kann die Erzielung positiver Ergebnisse optimiert werden, damit Personen nach Behandlung und Rückfall möglichst nicht untauglich am Verkehr teilnehmen? Dazu müssen verschiedene Aspekte beachtet werden:

- Fachliche Voraussetzungen für Interventionen
- Anamneseinhalte
- Motivationsförderung
- Therapieinhalte
- Therapeutische Verfahren
- Therapiestruktur und Therapiedauer
- Kriterien für Therapieerfolg

### 2. Kontrollrisiko

Personen mit Substanzstörungen tendieren aus unterschiedlichsten Gründen zur Verheimlichung und Verleugnung eines (erneuten) Konsums. Aufgrund des Risikos für eine Selbst- und Fremdgefährdung ist eine sorgfältige Kontrolle eines möglichen riskanten Konsums notwendig. Dazu müssen verschiedene Maßnahmen berücksichtigt werden:

- Motivatorische Maßnahmen
- Einbeziehung Dritter
- Laborkontrollen
- Fahrkontrollen

Der Vortrag stellt zu den genannten Kriterien einer fachgerechten Behandlung wissenschaftliche Erkenntnisse und praktische Erfahrungen zusammen.

Email: gerhard.buehringer@tu-dresden.de

Referat U1 – Fahreignung, Fahrausbildung, Kraftfahrerrehabilitation, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach, Deutschland

M. ALBRECHT

## Entwicklung der Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung

Die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung werden fortlaufend überarbeitet. Derzeit sind die Kapitel 3.13 „Alkohol“ und 3.14 „Betäubungs- und Arzneimittel“ in Überarbeitung. Hierzu wurden zwei Expertengruppen gebildet.

Neue diagnostische Leitlinien (DSM, ICD) und neue Erkenntnisse aus der Suchtforschung sowie aktuelle Gesetzesänderungen (insbesondere die Verschreibungs- und Erstattungsfähigkeit von Cannabisblüten) machen eine umfassende Überarbeitung der Kapitel notwendig. Kriterien für eine Überprüfung der Fahreignung bei Konsum psychoaktiver Substanzen sind zu entwickeln, ebenso wie die Festlegung von Voraussetzungen für eine Herstellung der Eignung nach vorhergegangenem Entzug. Vorschläge für eine Anpassung der Regelungen der Fahrerlaubnisverordnung werden ebenfalls formuliert, wobei der Rahmen der EU-Führerscheinrichtlinie einzuhalten ist.

Email: Albrecht@bast.de

*Pima-mpu GmbH, Aachen, Deutschland*

C. WEIMANN-SCHMITZ

## Medizinische Aspekte zur Fahreignungsbegutachtung multimorbider Autofahrer

Der motorisierte Straßenverkehr stellt hohe Anforderungen an die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit. Dem Wunsch nach einer möglichst langewährenden, aktiven Teilnahme am Straßenverkehr, können jedoch gesundheitliche Einschränkungen entgegenstehen.

Als multimorbide gilt ein Patient, wenn er über einen längeren Zeitraum an mehr als einer Erkrankung leidet. Die Zahl dieser Patienten nimmt seit Jahren zu.

Bereits in der Normalbevölkerung leiden 20–30 % der Menschen an mehreren Krankheiten gleichzeitig. Für Deutschland hat die Analyse von Krankenkassendaten älterer Versicherter (>65 Jahre) erstmals zeigen können, dass bei den Senioren bereits 62 % wegen drei oder mehr chronischen Erkrankungen behandelt werden.

Schmerz ist das häufigste Krankheitssymptom überhaupt. Fast 90 % der behandelten Patienten erhielten mehr als fünf Medikamente, die möglichen Interaktionen zwischen den Medikamenten sind groß (Deutsches Ärzteblatt 2017, 114 <120>).

Probleme ergeben sich vor allem bei Neueinstellung, Dosissteigerung oder Interaktion mit anderen Medikamenten.

U.a. Analgetika, Antihypertensiva, Antidiabetika, Psychopharmaka und andere Medikamente können die Fahrtüchtigkeit beeinflussen.

Physiologische Alterungsprozesse mit Funktionseinbußen des Herz-Kreislauf-Systems, des Bewegungsapparates oder der sensorischen Funktionen können zu Leistungseinschränkungen führen, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Die früher eintretende Erschöpfung von Reserven und verminderte Kompensationsmöglichkeit in Krisensituationen zeigt dabei große interindividuelle Unterschiede, die aber auch abhängig von der lebenslang erworbenen Fahrpraxis sind. Vor allem Seh- und Hörstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und degenerative Erkrankungen des Bewegungsapparates sowie dementielle Erkrankungen sind altersspezifische pathologische Ursachen eingeschränkter Fahrtüchtigkeit.

Ältere Autofahrer mit kognitiven Einschränkungen schätzen ihre Defizite oft nicht realistisch ein.

Bei der Beurteilung der Fahrtauglichkeit multimorbider Menschen muss der Gutachter im Sinne einer Güterabwägung zwischen dem Recht auf individuelle Mobilität und der möglichen Gefährdung der allgemeinen Verkehrssicherheit entscheiden.

Neben kognitivem Status, Visus und (Poly-)Medikation ist der Einfluss insbesondere chronischer Erkrankungen zu prüfen. Dabei ist weniger die einzelne Diagnose als vielmehr die Auswirkung einer Erkrankung auf die sensomotorische Leistungsfähigkeit von Bedeutung.

Im Regelfall führen mehrere Erkrankungen sowie die damit einhergehende Medikation zu einer nicht nur vorübergehenden fahreignungsrelevanten Herabsetzung der psychophysischen Leistungsfähigkeit. Nicht das Vorliegen der Erkrankung an sich ist dabei aus Sicht der Fahreignung häufig das Problem, sondern die mangelnde Kenntnis über die Erkrankung, das mangelhafte Befolgen ärztlicher Ratschläge und eine damit einhergehende unzuverlässige Medikation.

Email: c.weimann-schmitz@pima-mpu.de

*Institut für Rechtsmedizin der LMU München, Unfallforschung/Biomechanik, Deutschland*

M. GRAW

## Analyse aktueller Bahnunfälle – Bahnunfall bei Bad Aibling: Ermittlungsergebnisse aus rechtsmedizinischer Sicht

Am 09.02.2016 um 06:46:56 Uhr ereignete sich auf der Bahnstrecke Holzkirchen-Rosenheim zwischen Bad Aibling und Kolbermoor auf der eingleisigen Strecke ein Frontalzusammenstoß zwischen zwei Regionalzügen der Bayerischen Oberlandbahn. Hierbei kam es zu einer Vielzahl an Verletzten und Getöteten, fast ausschließlich Erwachsene aus der Region: 12 Getötete, 26 Schwerverletzte (= mind. 1 Tag stationärer Krankenhausaufenthalt), 63 Leichtverletzte. Durch den Unfall beziffert sich der Schaden allein an beiden Züge auf ca. 10 Millionen Euro. Die Leichenöffnungen der 12 Verstorbenen erbrachten jeweils ein letales Polytrauma infolge massiver stumpfer Gewalteinwirkung.

Hinweise auf eine technische Ursache erbrachten die Ermittlungen nicht, vielmehr zeigten sie als Ursache ein menschliches Versagen in Form fahrlässigen Verhaltens des Fahrdienstleiters, weil er am Handy ein Online-Spiel bediente. Vom Landgericht Traunstein wurde er wegen fahrlässiger Tötung in zwölf Fällen und fahrlässiger Körperverletzung in 85 Fällen zu dreieinhalb Jahren Haft verurteilt.

Email: matthias-graw@med.uni-muenchen.de

*Ingenieurbüro Will, Stuttgart, Deutschland*

M. WILL

## Analyse aktueller Bahnunfälle – Bahnunfall bei Bad Aibling: Technische Rekonstruktion

- Unfallereignis am 09.02.2016 und dessen Folgen
- Untersuchungsauftrag der Staatsanwaltschaft:
  - Regelkonforme Ausbildung, Berechtigung, Überwachung und Handlungsweise des beteiligten Fahrdienstleiters und der beiden beteiligten Triebfahrzeugführer?
  - Regelkonformer Zustand der Eisenbahn-Infrastruktur (Gleise, Weichen, Stellwerk, Zugfunkanlage, Bahnstromversorgungsanlage) und der Fahrzeuge?
  - Rekonstruktion des technischen Ablaufs

- Verfügbare Daten und deren Aussagekraft
  - im Stellwerk,
  - bezüglich Zugfunk,
  - in den Fahrzeugen und
  - sonstige Daten
- Abgleich der Daten und Ergebnis

Email: martin-will@gmx.com

*kbo-Inn-Salzach-Klinikum Wasserburg/Inn, Abteilung Neuropsychologie und Psychiatrische Klinik der Ludwig-Maximilians-Universität München, Arbeits- und Forschungsbereich Fahreignung, Deutschland*

A. BRUNNAUER

## Bahnunfall bei Bad Aibling aus der Perspektive unterschiedlicher Disziplinen: Neuropsychologische Begutachtung – Vergessen bei starker Ablenkung

Auch wenn bisher keine validen Zahlen zur Ablenkung durch die Benutzung eines Handys als Unfallursache vorliegen, so steht die Nutzung des Smartphone mit einer anzunehmenden Beteiligung von 20 bis 30 % an Unfällen mit Personenschaden vermehrt im Fokus von Risikoanalysen. Eine Besonderheit stellt der Bahnunfall von Bad Aibling im Jahr 2016 dar, bei dem das Spielen eines Online-Computerspiels auf dem Handy während der Arbeit möglicherweise zu einer Reihe von Fehlentscheidungen des Fahrdienstleiters geführt hat. In dem Vortrag werden die in der neuropsychologischen Begutachtung zentralen Fragestellungen, inwiefern wurden die betrieblichen Steuerungshandlungen durch in der Person bzw. im Zusammenhang mit dem Computerspiel begründete kognitive Beeinträchtigungen verursacht, dargestellt. Anhand kognitionspsychologischer Überlegungen werden sowohl unmittelbare als auch mittelbare Auswirkungen der Spielehandlungen auf die betrieblichen Steuerungshandlungen anhand der Zugkatastrophe von Bad Aibling diskutiert.

Email: Alexander.Brunnauer@kbo.de



## 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 Scharnstraße 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:

<sup>1)</sup> Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

<sup>2)</sup> Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.

<sup>3)</sup> 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](mailto:pueschel@uke.de) bzw. [blutalkohol@europa-uni.de](mailto:blutalkohol@europa-uni.de) zur Verfügung.

### Notice to authors

Papers of a predominantly scientific nature are to be sent to:

Prof. Dr. med. KLAUS PUSCHEL, 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](mailto: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 Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56  
email: [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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 keywords 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:

- <sup>1)</sup> Hentschel, *Straßenverkehrsrecht*, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.
- <sup>2)</sup> Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.
- <sup>3)</sup> 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](mailto:pueschel@uke.de) or [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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 88-49, 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 88-49, 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



Steintor-Verlag

Verlagsort Lübeck

C 6194 F

Vol. 54 No. 6 · November 2017 · Jahrgang 2017

# 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 a. M.)

Prof. Dr. med. A. Büttner (Rostock)

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

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

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. Mußhoff (München)

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

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

Prof. Dr.-Ing. A. Slemeyer (Lübeck)

Prof. Dr. med. A. Thierauf-Emberger (Freiburg i. Br.)

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

# Annual volume on CD-ROM



Alle 6 Ausgaben als

## Jahresband 2016 auf CD-ROM

Verknüpfungen: Vom Autorenverzeichnis, Stichwortverzeichnis, Inhaltsverzeichnis zu den Beiträgen  
Integrations: from the list of authors, key word directory, index to the articles

Verfügbar: Januar 2017 / Available: January 2017

Bestellungen bitte an / Please send orders to:

**Steintor-Verlag in Dräger+Wullenwever print+media Lübeck GmbH & Co. KG**

Postfach / PO Box 32 48 D-23581 Lübeck (Germany)

E-Mail: [info@steintor-verlag.de](mailto:info@steintor-verlag.de)

**54,- EURO**

+ Versandkosten / + p&p

## INHALTSVERZEICHNIS

M. Methling, M. Neumann, F. Krumbiegel Ethylglucuronid als Alkoholmarker – Haare und Fingernägel im Vergleich .....	337
S. Lehmann, M. A. Rothschild, M. Jübner Fundamentale Fehlmessung der Atemalkoholkonzentration – eine Falldarstellung .....	346
U. Franke Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht 2016/2017 .....	351
Zur Information	
Europäischer Drogenbericht 2017 .....	363
Drogen- und Suchtbericht 2017 .....	367
BASt: Begutachtung der Fahreignung 2016 .....	371
Bund gegen Drogen und Alkohol im Straßenverkehr e. V. Neuer Präventionsspot „Nur nüchtern ans Steuer“ .....	374
Präsident Dr. Peter Gerhardt wiedergewählt, Dr. Garbe wird neuer Schatzmeister .....	374
56. Deutscher Verkehrsgerichtstag – Ankündigung – .....	376
Laudatio	
„Senator-Lothar-Danner-Medaille“ in Gold für die Firma Dräger Safety – Forschungsabteilung (Gerhardt) .....	378
Rechtsprechung	
62. Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 8. Juni 2017 – Vorsätzliche Trunkenheitsfahrt – .....	382
63. Oberlandesgericht Bamberg, Beschluss vom 4. Mai 2017 – Verkürzung der Dauer eines Regelfahrverbotes – .....	383
64. Kammergericht Berlin, Beschluss vom 3. Mai 2017 – Absehen von einem Regelfahrverbot – .....	385
65. Landgericht Berlin, Beschluss vom 29. September 2017 – Verkürzung der Sperrfrist gemäß § 69a Abs. 7 StGB – .....	386
66. Amtsgericht Dortmund, Urteil vom 18. Juli 2017 – Beschränkung des Einspruchs gegen Bußgeldbescheid – .....	387
67. Amtsgericht Zeitz, Urteil vom 13. Juni 2017 – Absehen vom Regelfahrverbot – .....	387
68. Amtsgericht Köln, Beschluss vom 31. Mai 2017 – Örtliche Zuständigkeit für Entscheidung über Blutprobenentnahme gemäß § 81a Abs. 2 StPO – .....	388



69. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 17. August 2017	
– Mangelndes Trennungsvermögen bei gelegentlichem Cannabiskonsum – .....	390
70. Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 21. September 2017	
– Mangelndes Trennungsvermögen bei gelegentlichem Cannabiskonsum – .....	392
71. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 30. Mai 2017	
– Darlegungserfordernisse bei Anordnung einer MPU – .....	394
72. Verwaltungsgericht Berlin, Beschluss vom 5. Mai 2017	
– Zweifel an charakterlicher Eignung eines Polizeivollzugsdienst- anwärters wegen Trunkenheitsfahrt mit Fahrrad – .....	397
73. Verwaltungsgericht Neustadt (a. d. Weinstraße), Beschluss vom 29. September 2017	
– Fahreignungsüberprüfung wegen Rauschtat ohne Bezug zum Straßenverkehr – .....	399

Institut für Rechtsmedizin der Charité – Universitätsmedizin Berlin

MAXIMILIAN METHLING, MARCEL NEUMANN, FRANZISKA KRUMBIEGEL

## Ethylglucuronid als Alkoholmarker – Haare und Fingernägel im Vergleich

### Ethylglucuronide as a biomarker for alcohol consumption – A comparison between hair and nails

#### Einleitung

Im Rahmen der forensisch toxikologischen Arbeit hat der Nachweis eines akuten und chronischen Alkoholkonsums einen sehr hohen Stellenwert und ist seit Jahren Gegenstand umfangreicher Forschung. In den letzten Jahren hat sich der direkte Phase-II-Metabolit des Alkohols Ethylglucuronid (EtG) aufgrund seiner hohen diagnostischen Spezifität und Sensitivität in verschiedenen Routine-Einsatzgebieten, wie dem Workplace-Drug-Testing, der Transplantationsmedizin, der Leichentoxikologie sowie der Fahreignungsdiagnostik, bewährt. Mit Hilfe der Haaranalytik und basierend auf Empfehlungen [1] der Society of Hair Testing (SoHT) ist heute eine retrospektive Unterscheidung zwischen chronisch-exzessivem Trinkverhalten ( $>30$  pg/mg EtG), normalem Trinkverhalten ( $>7$  pg/mg –  $30$  pg/mg EtG) und Abstinenzverhalten/mäßigem Normaltrinkverhalten ( $<7$  pg/mg EtG) innerhalb der letzten 3 Monate vor der Probennahme möglich. Diverse Situationen wie z. B. Haarausfall, mangelnder Haarwuchs, aber auch z. B. ein fortgeschrittener Verwesungszustand im Rahmen der Leichentoxikologie können dazu führen, dass keine Haare für einen retrospektiven Substanznachweis zur Verfügung stehen. Weiterhin kann eine aggressive Haarkosmetik, wie Färben oder Bleichen, zu einer Erniedrigung der EtG-Konzentration in den Haaren bis hin zu falsch negativ Befunden führen. Finger- und Fußnägel sind aufgrund ihrer, den Haaren ähnlichen, keratinen Matrix zuletzt immer mehr in den Fokus als mögliche Alternativmatrix gerückt. In diversen Veröffentlichungen [2–4] konnte gezeigt werden, dass Nägel sich als sinnvolle Alternative für diese Situationen eignen können. Der Nachweis von EtG in Nägeln wurde bisher nur in wenigen Veröffentlichungen [5–9] und lediglich an lebenden Probanden untersucht. Es konnte gezeigt werden, dass die EtG-Konzentrationen in Nagelrändern im Durchschnitt höher als in Haaren waren [5, 6, 8].

Das Ziel der vorliegenden Studie ist der Nachweis von EtG in Nagelrändern im Vergleich zu Haaren im Rahmen der Leichentoxikologie, da sich unseres Wissens aktuell keine Veröffentlichung mit der Untersuchung von post-mortem Nägeln befasst hat. Weiterhin sollen vergleichend Proben von lebenden Probanden untersucht werden. Dafür wurde zunächst eine empfindliche LC-MS/MS-Methode für den Nachweis von EtG in Nägeln und Haaren entwickelt und gemäß den Richtlinien der Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie (GTFCH) [10] entwickelt und validiert. Es wurden sowohl ein Kollektiv lebender Probanden ( $n=18$ ) mit einem normalen Trinkverhalten, als auch ein Kollektiv von Todesfällen ( $n=19$ ) mit bekanntem chronisch-exzessivem Alkoholkonsum für die Untersuchung herangezogen.

## **Material und Methoden**

### **Einschlusskriterien**

Die Teilnehmer aus der Gruppe der Normaltrinker rekrutierten sich aus dem Umfeld der Institutsmitarbeiter. Dazu wurden eine Einverständniserklärung, sowie ein Fragebogen zur Erhebung des Trinkverhaltens innerhalb der letzten 3 Monate vergeben. Der Fragebogen basierte auf einer modifizierten Kombination der time-line follow (TFLB)-Methode [11] und der quantity frequency (QF)-Methode [12]. Basierend auf dem Konsensus der Society of Hair Testing [1] (durchschnittlicher Alkoholkonsum <60 g Ethanol pro Tag) konnten die 18 Teilnehmer als Normaltrinker eingruppiert werden. Weiterhin wurde die Haarkosmetik erfasst und somit Teilnehmer mit colorierten oder getönten Haaren nicht in die Studie mit eingeschlossen.

Für die Gruppe der Todesfälle wurden Verstorbene mit einem bekannten chronisch-exzessivem Alkoholkonsum (basierend auf Informationen aus den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft, Aussagen von Ärzten bzw. Angehörigen und den morphologischen Erkenntnissen der Obduktion [13], z.B. Fettleber, Leberzirrhose, Alkohol, Hepatitis) in der Vergangenheit eingeschlossen.

### **Reagenzien und Chemikalien**

Für die Probenvorbereitung wurden Methanol (Fisher Scientific GmbH, Schwerte, Deutschland), Dichlormethan (Merck KGaA; Darmstadt, Deutschland) und im Labor hergestelltes Reinstwasser verwendet. Als mobile Phasen für die chromatographische Trennung der Analyten wurden Wasser (LC-MS grade) versetzt mit 0,01 % Ameisensäure (>99 % Reinheit, Acros Organics; Geel, Belgien) und Acetonitril (Fisher Scientific GmbH, Schwerte, Deutschland) verwendet. Die Reinstoffe für Ethylglucuronid-D5 (EtG-D5) und Ethylglucuronid wurden bei Medichem Diagnostica GmbH & Co KG (Steinenbronn, Deutschland) erworben.

### **Geräte und Software**

Die Analysen wurden auf einem LC-QQQ-Massenspektrometer (HPLC: LC-Infinity 1290 I, MS: 6460 Triple Quadrupol; Agilent Technologies, Waldbronn, Deutschland) mit Agilent Jet Stream ESI-Ionisationsquelle (Elektrospray-Ionisation) und mit Hilfe des multiple reaction monitorings (MRM) durchgeführt. Für die chromatographische Trennung wurde eine Hypercarb Säule (100 mm x 2.1 mm x 5  $\mu$ m, Thermo Fischer) verwendet. Mit den Softwares Agilent MassHunter Workstation B.06.00, Agilent MassHunter Optimizer, Agilent MassHunter Quantitative Analysis B.06.00 der Firma Agilent und Valistat 2.0 wurden die Messungen und die Datenauswertungen durchgeführt.

### **Leerproben der Haar- und Nagelproben**

Als Leermatrixproben für die Methodvalidierung fungierten Kinderhaare und Nagelclippings von Kindern. Es wurden Proben von Kindern für die Methodvalidierung herangezogen, da ein Alkoholkonsum und auch zusätzlich die Anwendung von Haarkosmetika ausgeschlossen werden konnte. Für die Untersuchungen der Matrixeffekte wurden Haar- und Nagelproben von fünf verschiedenen abstinent lebenden Freiwilligen verwendet.

### **Probennahme**

Bei einer Haarlänge >3 cm wurden die Haare geordnet und das kopfnahere Ende durch Bündeln gekennzeichnet und der proximale Abschnitt 0–3 cm analysiert. In den Fällen, bei denen die Haarlänge 3 cm aufwies, wurde die gesamte Haarlänge für die Untersuchung herangezogen. Es wurden im Rahmen dieser Arbeit keine Haarproben mit einer Länge <3 cm untersucht. Die Haarentnahme erfolgte in etwa bleistiftstarken Strähnen am Hinterkopf. Bei den Nagelproben wurde mit Hilfe einer Nagelschere das freie Ende des Fingernagels („clipping“) abgeschnitten. Bei den Todesfällen erfolgten die Probennahmen jeweils zu Beginn der Obduktion, um Kontaminationen mit Körperflüssigkeiten zu vermeiden. Die Proben wurden dunkel, kühl und trocken gelagert.

### **Probenvorbereitung**

Es wurden jeweils 50 mg Haare und 30 mg Nägel mittels einer Schere in kleine Stücke geschnitten, in ein 1,5 ml Eppendorf-Röhrchen überführt und anschließend mit 1 ml Dichlormethan für 30 min geschüttelt und gewaschen. Nach kurzem Vortexen und Zentrifugieren wurde die Waschlösung verworfen und die Proben erneut mit 1 ml Methanol gewaschen. Auch diese Waschlösung wurde nach Vortexen und Zentrifugation verworfen. Den getrockneten Proben wurden sechs Stahlkugeln ( $\varnothing=2$  mm) hinzugegeben und die Proben wurden anschließend mit Hilfe einer Kugelmühle (Retsch, Haan, Deutschland) für 5 min (Haare) bzw. 15 min (Nägel) bei einer Frequenz von 30 Hz gemahlen. Anschließend wurden 500  $\mu$ l Reinstwasser und 5  $\mu$ l der internen Standard-Lösung (2 ng/ $\mu$ l Ethylglucuronid-D5) zugesetzt, die Proben gevortext, zentrifugiert und für 48 h bei Raumtemperatur extrahiert. Der Überstand wurde mittels einer Spritze und PTFE-Filter ( $\varnothing=13$  mm, 0,2  $\mu$ m Porengröße, VWR International, USA) in ein Autosampler-Vial überführt und anschließend vermessen.

### **Chromatographie, Interne Standards, Massenübergänge**

Die Elution erfolgte isokratisch bei einer Zusammensetzung von 93 % Laufmittel A: Wasser +0,1 % Ameisensäure und 7 % Laufmittel B: Acetonitril über eine Zeit von 6 min. Mit Hilfe der Jet-Stream ESI-Ionisationsquelle erfolgte die Ionisation im Negativ-Modus bei einer Gas-Temperatur von 210 °C (Stickstoff, Flow 10 L/min), einem Nebulizer Pressure von 60 psi, Sheath Gas von 370 °C (Flow 10 L/min) und einer Kapillarspannung von 4000 V. Ethylglucuronid-D5 (EtG-D5) wurde als interner Standard verwendet. Die verwendeten Massenübergänge für EtG und EtG-D5 sind in Tabelle 1 dargestellt. Die Temperatur des Säulenofens betrug 40 °C.

### **Methodenvalidierung**

Die Validierung erfolgte gemäß den „Anforderungen an die Validierung von Analysemethoden“ (Anhang B) der GTFCH [10]. Als Selektivität wurde die Fähigkeit der Methode getestet, die Analyten selektiv und ohne Interferenzen durch Matrixbestandteile zu identifizieren. Dafür wurden jeweils sechs Leermatrixproben von Haaren und Nägeln mit und ohne Zugabe eines internen Standards vermessen. Der Kalibrierbereich wurde durch dotierte Haar- und Nagelproben im Bereich 6,5 pg/mg – 208 pg/mg für Haare und im Bereich 6,5 pg/mg – 417 pg/mg für Nägel in einer Sechsfach-Bestimmung für jedes Kalibrierlevel vermessen. Die Nachweis- und Bestimmungsgrenzen wurden gemäß DIN ISO 32645 bestimmt. Genauigkeit, Bias und Präzision wurden durch Messungen von dotierten

Matrixproben an fünf verschiedenen Tagen bestimmt. Weiterhin wurde die Stabilität durch Messung von sechs gepoolten und dotierten Matrixproben bestimmt, welche für 46 h im gekühlten Autosampler gelagert und zu verschiedenen Zeitpunkten gemessen wurden. Durch Vergleichsmessungen von sowohl sechs Standardlösungen, sechs dotierten Matrixproben und sechs dotierten Extraktproben wurden die Wiederfindung und Matrixeffekte bestimmt. Dafür wurden Proben von je sechs verschiedenen Freiwilligen in derselben Konzentration dotiert, wie für die Bestimmung der Genauigkeit und Stabilität.

## Ergebnisse

### Validierungsergebnisse

Die Ergebnisse der Linearität der Kalibrierung, der analytischen Grenzen und Genauigkeit sind in Tabelle 1 dargestellt. Nach statistischen Tests auf Ausreißer (Grubb's Test, 99 % Signifikanz), Varianzhomogenität (Cochran-Test) und Linearität (Mandel F-Test) mit Hilfe der Valstat 2.0 Software konnte die Linearität der Kalibrierung (Haare:  $R=0.9959$ , Nagel:  $R=0.9982$ ) über den gesamten Bereich gezeigt werden. Die Nachweisgrenzen (LOD) liegen zwischen 0,52 pg/mg für Haare und 2,24 pg/mg für Nägel, während die Bestimmungsgrenzen (LLOQ) zwischen 1,46 pg/mg für Haare und 3,49 pg/mg für Nägel liegen. Alle Untersuchungen im Rahmen der Validierung erfüllen die Anforderungen, welche in den Richtlinien der GTFCh gefordert sind.

	Haarmatrix		Nagelmatrix	
Massenübergänge	EtG: m/z 221,1 → 75,1 (Target) ; m/z 221,1 → 85,1 (Qualifier) EtG-D5: m/z 226,1 → 85,1 (Target) ; m/z 226,1 → 75,1 (Qualifier)			
Kalibrierbereich	3,9–250 pg/mg ( $R=0,9959$ )		6,5–417 pg/mg ( $R=0,9982$ )	
Nachweisgrenze	0,52 pg/mg		2,24 pg/mg	
Bestimmungsgrenze	1,46 pg/mg		3,49 pg/mg	
	QC1 (6 pg/mg)	QC2 (240 pg/mg)	QC1 (10 pg/mg)	QC2 (400 pg/mg)
Wiederholpräzision	4,77 %	5,50 %	4,41 %	3,30 %
Laborpräzision	5,50 %	5,53 %	5,97 %	7,84 %
Richtigkeit	3,00 %	3,41 %	-0,03 %	-0,43 %

Tab. 1: Übersicht Validierungsparameter und Massenübergänge.

### Kollektive

Nach Auswertung des Fragebogens wurden  $n=18$  Teilnehmer (22–45 Jahre, Anteil w/m = 22 % / 78 %) mit in das Kollektiv der lebenden Normaltrinker eingeschlossen. Darunter befanden sich nach eigenen Angaben auch 6 abstinent lebende Teilnehmer. Entsprechend jeweils sicher vorliegenden Hinweisen aus staatsanwaltlichen Ermittlungen auf einen chronisch exzessiven Alkoholkonsum in den Monaten vor dem Todeseintritt wurden  $n = 19$  Todesfälle (42–81 Jahre, Anteil w/m = 21 % / 79 %) als Kollektiv der Todesfälle in die Studie eingeschlossen.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Vergleichsmessungen für Haare und Nägel in den jeweiligen Kollektiven in Abb. 1 und Abb. 2 dargestellt. Werte oberhalb des Kalibrierbereiches wurden in den jeweiligen Fällen extrapoliert.

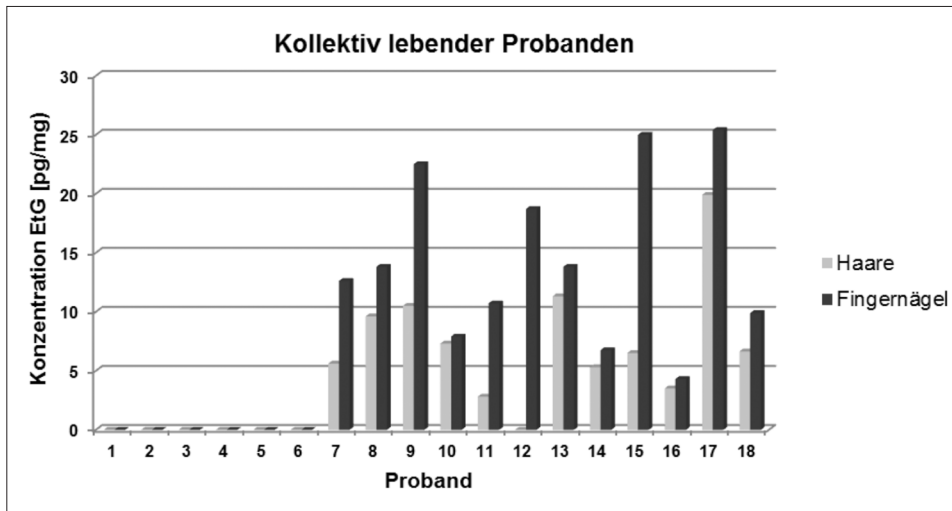


Abb. 1: Vergleich der EtG-Konzentrationen in Haaren und Nägel von Normaltrinkern.

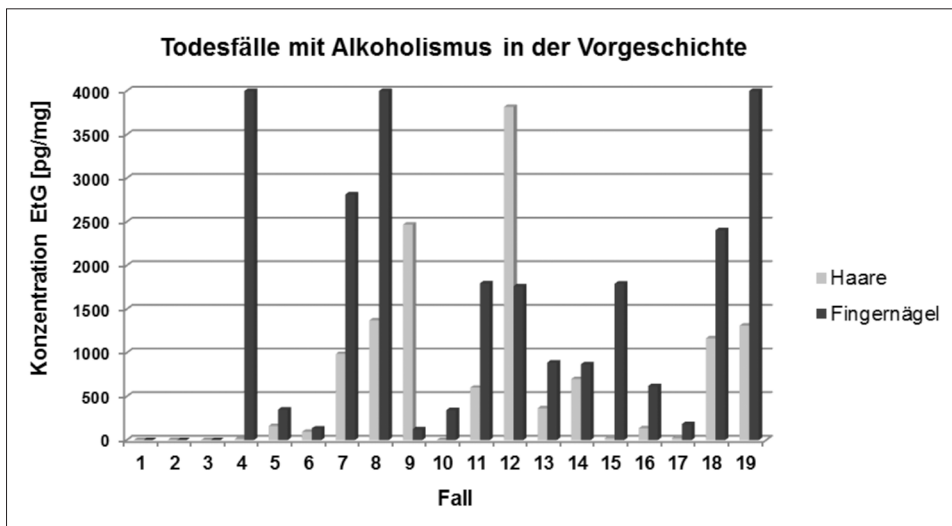


Abb. 2: Vergleich der EtG-Konzentrationen in Haaren und Nägel von Todesfällen mit chronisch-exzessivem Alkoholkonsum.

## Diskussion

Die Ergebnisse der Untersuchung des Kollektivs lebender Normaltrinker sind in Diagramm 1 dargestellt. Sie zeigen im Durchschnitt eine höhere EtG-Konzentration in Nagel-Clippings, als in den Haaren, wobei das Ausmaß der Erhöhungen noch Schwankungen unterworfen ist. Es konnte jedoch anhand der Proben der abstinent lebenden Probanden gezeigt werden, dass sich die negativen Befunde der Haaranalyse auch mittels Nagelanalyse bestätigen ließen. Dieses Ergebnis stimmt mit vorherigen Untersuchungen von BERGER

et. al [5] und MORINI et. al [8] bezüglich der durchschnittlich höheren EtG-Konzentrationen im Nagel überein. Anhand der Darstellung der Untersuchung der Todesfälle in Diagramm 2 ergibt sich ein deutlich diffuseres Bild mit schwankenden EtG-Konzentrationen innerhalb des Kollektivs. Die Konzentrationen im Nagel sind z. T. deutlich höher als in den Haaren, jedoch nicht durchgängig bei allen untersuchten Fällen.

Verschiedene Aspekte können hierbei eine Rolle spielen, wie z. B. unterschiedliche Untersuchungszeiträume bei Nägeln und Haaren, externe Kontamination durch Fäulnis- bzw. Körperflüssigkeiten oder Einflüsse durch unbekannte Haarkosmetik bei Todesfällen. Ein Grund dafür könnte eine längere Liegezeit in Körper- und Fäulnisflüssigkeit sein, sodass jeweils die Haare oder Finger selektiv kontaminiert worden sein können. Dies kann durch Lagerung und Transport des Leichnams ebenfalls begünstigt werden. Es konnte durch eine Studie belegt werden, dass die EtG-Konzentration in Schamhaaren anfällig für Kontaminationen durch Urin sind [14] und Schamhaare somit nicht im Rahmen eines Abstinenzbelegs verwendet werden dürfen. Daher scheint eine Erhöhung der EtG-Konzentration durch externe Kontaminationen wahrscheinlich. Um dies zu überprüfen wäre eine Untersuchung von Haaren und Nägeln vor und nach einer bewussten Kontamination mit Fäulnisflüssigkeit sinnvoll. Weiterhin sind genaue Angaben zur Haarkosmetik anhand der Vorgeschichte des Todesfalls schwer abzuleiten. Dadurch sind Einflüsse auf die EtG-Konzentration durch Färben oder Bleichen der Haare in der Zeit vor dem Todeseintritt nicht auszuschließen.

Diverse Studien haben bisher die Einlagerungsmechanismen von Arzneimitteln und basischen Drogen in Nägeln [3, 4, 15, 16] untersucht. Ähnlich den bekannten Mechanismen der Einlagerung in Haaren [17] werden dort externe Einlagerung über den Schweiß [15], sowie dem gegenüber stehend interne Einlagerungen über die Blutversorgung an der Nagelwurzel oder das Nagelbett [16] diskutiert. Für einige Betäubungsmittel konnte anhand einer segmentweisen Untersuchung ganzer Nägel bei Todesfällen eine deutlich höhere Konzentration im Nagelrand nachgewiesen werden [3]. Weitere Untersuchungen [18] haben gezeigt, dass der Arzneistoff Zopiclon bereits kurz nach Einmalgabe im Nagelrand zu finden ist, was die Hypothese einer hauptsächlichen Einlagerung über den Schweiß unterstützt. Die gemessenen Konzentrationen in einem Nagelrand stellen somit wahrscheinlich eine Kombination aus interner Einlagerung und externer Einlagerung über einen längeren Zeitraum von ca. 3–5 Monaten [15] dar. Studien zur Aufklärung der Einlagerungsmechanismen des EtG sind den Autoren bisher nicht bekannt. Aufgrund der hohen Wasserlöslichkeit wird für die Einlagerung von EtG in Haaren hauptsächlich eine externe Einlagerung durch den Schweiß angenommen [17]. Übertragen auf den Nagel könnte eine Akkumulation des Schweißes unter dem Nagelrand somit auch generell zu höheren Konzentrationen im Nagelrand führen und eine Erklärung für die Ergebnisse der Untersuchung der Gruppe der lebenden Normaltrinker und ein Hinweis auf einen hauptsächlichen Einlagerungsmechanismus im Nagel sein. Sollte die Einlagerung über das Nagelbett und die Nagelwurzel nur von geringem Anteil sein, so erscheint ein zeitaufgelöster Nachweis ähnlich der Segmentierung von Haaren sehr schwierig und nicht sinnvoll.

Eine Schwäche der durchgeführten Studie stellen die leicht unterschiedlichen Untersuchungszeiträume für die jeweilige Matrix dar. Während bei einer 3 cm langen Haarsträhne bei einem betrachteten Zeitraum von ca. 3 Monaten vor der Probenahme ausgegangen werden kann, deckt die Untersuchung des Nagelrandes aufgrund der hauptsächlich externen Einlagerung eine unklare Zeitspanne vor der Probenahme ab. Die Untersuchungszeit-



räume können somit nicht direkt miteinander verglichen werden. Weiterhin herrscht für das Kollektiv der Todesfälle keine absolute klare Kenntnis über den tatsächlichen Alkoholkonsum in den Monaten vor dem Todeseintritt. Hier kann nur auf Spekulationen und Hinweise der Ermittlungen und der Ergebnisse aus den Obduktionen zurückgegriffen werden.

## Fazit

Im Rahmen der durchgeführten Studie konnte zunächst eine schnelle und empfindliche LC-MS/MS-Nachweismethode für EtG in Haaren und Nägeln gemäß den Richtlinien der GTFCh validiert werden. Durch die Untersuchung der jeweiligen Kollektive konnten frühere Erkenntnisse über das Ausmaß einer EtG-Einlagerung in Nagelmaterial für lebende Probanden bestätigt werden und anhand der Untersuchungen in Leichenmaterial auch erstmals Hinweise für die Leichentoxikologie gewonnen werden. Für die Leichentoxikologie wäre die Analyse ganzer Nägel mit einer Segmentierung spannend, um bessere Einblicke in den Nachweis und die Einlagerungsmechanismen von EtG in post-mortalen Nagelproben zu erhalten. Weiterführende Untersuchungen mit einem größeren Kollektiv an untersuchten Todesfällen würden aufgrund der Vielzahl an unkontrollierbaren und unter Laborbedingungen retrospektiv kaum nachweisbaren Einflussfaktoren (z. B. Kontamination durch Auffindung in Fäulnisflüssigkeit oder Wasser, Schwitzen während des Sterbevorgangs) zu ähnlich schwankenden Ergebnissen führen. Die Untersuchung größerer Kollektive von Todesfällen scheint daher nicht sinnvoll. Dennoch wären gezielte Studien zum Einfluss von Körper- und Fäulnisflüssigkeiten auf die EtG-Einlagerung in Nägel und Haaren sinnvoll.

Eine Studie [5] (n=447) erfasste bereits ein größeres Probandenkollektiv mit definiertem Trinkverhalten, aus dessen Daten sich Hinweise auf eine mögliche Ableitung von Grenzwerten für eine Einschätzung des Trinkverhaltens in Nägeln ergaben und sich damit durchaus Potential für einen Einsatz von EtG als quantitativen Biomarker für erhöhten Alkoholkonsum in Nägeln zeigt. Aufgrund der noch nicht abschließend aufgeklärten Einlagerungsmechanismen in den Nagel und den Nagelrand, sowie den daraus überlappenden Zeitfenstern scheint eine Einschätzung des Alkoholkonsumverhaltens allerdings schwierig. Unterstützend für einen Nachweis über absolute Abstinenz im untersuchten Zeitraum sind Nägel jedoch eine gute und empfindliche Alternative, wenn keine Haare vorhanden sind oder Einflussfaktoren wie Haarkosmetik die Haaranalyse stören.

## Zusammenfassung

Die Untersuchung von Finger- und Fußnägeln rückt zunehmend als Alternative für den Nachweis der chronischen bzw. zurückliegenden Aufnahme von Substanzen in den Fokus der Forschung. Wir stellen die Entwicklung und Validierung einer LC-MS/MS-Methode zum Nachweis des Alkoholkonsummarkers Ethylglucuronid (EtG) in Nägeln und Haaren vor. Diese wurde im Rahmen einer vergleichenden Untersuchung der Einlagerung von EtG in Haaren und Nägeln mit Proben einer Gruppe lebender Normaltrinker (n=18) sowie post-mortem Proben von einer Gruppe von Todesfällen (n=19) mit bekanntem chronisch-exzessivem Alkoholkonsum eingesetzt. Für die Gruppe der lebenden Probanden konnte eine durchschnittlich höhere EtG-Konzentration in Nägeln im Vergleich zu den Haaren gefunden werden. In der Gruppe der Todesfälle zeigten sich größere Schwankungen der EtG-Befunde, die möglicherweise durch lagerungsbedingte Einflüsse (Liegen in Körper- oder Fäulnisflüssigkeit) erklärbar sind. Für einen Beleg absoluter Abstinenz sind Nägel jedoch eine sinnvolle Alternative.

**Schlüsselwörter**

Ethylglucuronid – Fingernägel – Abstinenz – alternative Matrix – Alkoholkonsumverhalten – Haare

**Abstract**

Recently the analysis of finger- and toenails is gaining more attention as an alternative matrix for the detection of chronic intake of substances. We present the development and validation of a LC-MS/MS-method for the detection of ethyl glucuronide, a direct marker for alcohol consumption, in hair and fingernails. The method was then used for a study to compare the incorporation of EtG in hair and nails in a group of living social drinkers (n=18) and in a group of post-mortem cases (n=19) with a known chronic alcohol abuse prior to death. For the group of living social drinkers the concentration in nails was higher than in the hair samples, while the group of post-mortem cases had greater fluctuation in the results. This could be related to influences from contamination from bodyfluids or fluids caused by putrefaction.

**Keywords**

ethyl glucuronide – fingernails – abstinence – alternative matrix – alcohol consumption behavior – hair

**Literatur**

- [ 1] Kintz P, Consensus of the Society of Hair Testing on hair testing for chronic excessive alcohol consumption 2011. *Forensic Sci Int*, 2012. 218 (1–3): p. 2
- [ 2] 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
- [ 3] Krumbiegel F, et al., The use of nails as an alternative matrix for the long-term detection of previous drug intake: validation of sensitive UHPLC-MS/MS methods for the quantification of 76 substances and comparison of analytical results for drugs in nail and hair samples. *Forensic Sci Med Pathol*, 2016. 12 (4): p. 416–434
- [ 4] Cappelle D, et al., Nail analysis for the detection of drugs of abuse and pharmaceuticals: a review. *Forensic Toxicology*, 2015. 33 (1): p. 12–36
- [ 5] Berger L, et al., Ethyl glucuronide in hair and fingernails as a long-term alcohol biomarker. *Addiction*, 2014. 109 (3): p. 425–31
- [ 6] Jones J, et al., Liquid Chromatography-Tandem Mass Spectrometry Assay to Detect Ethyl Glucuronide in Human Fingernail: Comparison to Hair and Gender Differences. *Am J Analyt Chem*, 2012. 3 (1): p. 83–91
- [ 7] Keten A, Zeren C, Arslan M M, Daglioglu N, Karanfil R, Sen B B, Determination of ethyl glucuronide in fingernails by LC/MS-MS *Rom J Leg Med*, 2013. 21: p. 67–72
- [ 8] Morini L, et al., Determination of ethyl glucuronide in nails by liquid chromatography tandem mass spectrometry as a potential new biomarker for chronic alcohol abuse and binge drinking behavior. *Anal Bioanal Chem*, 2012. 402 (5): p. 1865–70
- [ 9] Morini L, et al., Testing ethylglucuronide in maternal hair and nails for the assessment of fetal exposure to alcohol: comparison with meconium testing. *Ther Drug Monit*, 2013. 35 (3): p. 402–7
- [10] Peters T H M, Schmitt G, Hartung M, et al., Society of toxicological and forensic chemistry (GTFCh), Anforderungen an die Validierung von Analysemethoden. *Toxichem Krimtech*, 2009: p. 185–208
- [11] Sobell L C, Sobell M., Timeline follow-back: A technique for assessing self-reported ethanol consumption. *Measuring alcohol consumption: Psychosocial and biological methods*. Hrsg. von RZ Litten und J Allen, 1992: p. 41–72
- [12] Feunekes G I, et al., Alcohol intake assessment: the sober facts. *Am J Epidemiol*, 1999. 150 (1): p. 105–12
- [13] Hastedt M, et al., Fatty acid ethyl esters in hair as alcohol markers: estimating a reliable cut-off point by evaluation of 1,057 autopsy cases. *Forensic Sci Med Pathol*, 2013. 9 (2): p. 184–93
- [14] Pirro V, et al., A study of distribution of ethyl glucuronide in different keratin matrices. *Forensic Sci Int*, 2011. 210 (1-3): p. 271–7
- [15] Baumgartner M R, Nails: an adequate alternative matrix in forensic toxicology for drug analysis? *Bioanalysis*, 2014. 6 (17): p. 2189–91
- [16] Palmeri A, et al., Drugs in nails: physiology, pharmacokinetics and forensic toxicology. *Clin Pharmacokinet*, 2000. 38 (2): p. 95–110
- [17] Pragst F, Balikova M A, State of the art in hair analysis for detection of drug and alcohol abuse. *Clin Chim Acta*, 2006. 370 (1-2): p. 17–49

- [18] Madry M M, et al., Systematic investigation of the incorporation mechanisms of zolpidem in fingernails. *Drug Test Anal*, 2014. 6 (6): p. 533–41

#### Anmerkungen

Die vorliegende Publikation kam mit Unterstützung des Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. zustande.

#### Anschrift für die Verfasser

Maximilian Methling, M. Sc. Toxikologie  
Charité – Universitätsmedizin Berlin, corporate member of Freie Universität Berlin,  
Humboldt-Universität zu Berlin, and Berlin Institute of Health  
Institut für Rechtsmedizin - 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,  
Grapengießerstraße 30, 23556 Lübeck, Postfach 32 48, 23581 Lübeck

*Institut für Rechtsmedizin, Medizinische Fakultät, Universität zu Köln*

SABRINA LEHMANN, MARKUS A. ROTHSCHILD, MARTIN JÜBNER

## Fundamentale Fehlmessung der Atemalkoholkonzentration – eine Falldarstellung

### Fundamental mismeasurement of the breath alcohol content – a case report

#### **Einleitung**

Der Ersatz der Blutentnahme durch die Atemmessung zur Bestimmung der Alkoholkonzentration bei strafrechtlich relevanten Verkehrsvergehen wird kontrovers diskutiert. Die geschilderte Kasuistik führt deutlich vor Augen, wie wichtig die Möglichkeit der nachfolgenden Bestimmung einer Blutalkoholkonzentration (BAK) auch bei Vorliegen eines Atemalkohol-Vortestes sein kann.

Körperliche Untersuchungen und Blutentnahmen werden durch Ermittlungsbehörden in der Regel zur Beweissicherung bei Beschuldigten und Zeugen angeordnet, die unter dem Verdacht stehen, zum Zeitpunkt des in Rede stehenden Vorfalls unter der Einwirkung von Alkohol oder von anderen, auf das Zentralnervensystem wirkenden Stoffen gestanden zu haben. Die Entnahme von Blut zur Bestimmung der BAK wird ebenfalls angeordnet, wenn eine Messung der Atemalkoholkonzentration (AAK) nicht durchgeführt werden kann oder Anhaltspunkte für einen Nachtrunk bestehen [1]. Gemäß des gemeinsamen Erlasses der beteiligten Ministerien soll auf eine Blutentnahme grundsätzlich verzichtet werden, wenn ein Alkoholvortestgerät eine AAK von weniger als 0,15 mg/L oder eine beweissichere Atemalkoholanalyse eine AAK von weniger als 0,55 mg/L angibt und lediglich der Verdacht einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a Absatz 1 StVG besteht [1].

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD von 2013 wurde seitens der Bundesregierung die Absicht beschrieben, die Messungen der AAK generell bei strafrechtlich relevanten Verkehrsvergehen einzuführen: „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“ [2].

Große Bedenken hinsichtlich des Verzichts auf Blutentnahmen in derartig gelagerten Fällen äußerten unter anderem die Verbände Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin (DGRM), Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM), Gesellschaft für Toxikologische und Forensische Chemie (GTFCh) und der Deutsche Verkehrsgerichtstag (VGT). Die „Gemeinsame Stellungnahme zum Vorschlag des Verzichts auf eine Blutentnahme bei Verkehrsstraftaten unter Alkohol bzw. im „strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“ der DGRM, DGVM und GTFCh aus dem Jahr 2008 führt dezidiert auf, welche Möglichkeiten für eine Beweisführung bei dem Verzicht der Blutprobe nicht mehr zur Verfügung stehen [3]. Dabei werden unter anderem die Überprüfung der Ergebnisse bei einer Atemalkoholprobe, die Nachuntersuchung bei Zweifeln am technischen Zustand des Messgerätes, die Überprüfung der Identität des Betroffenen mittels DNA-Untersuchung, die Überprüfung auf eine zusätzliche Aufnahme weiterer zentral wirksamer Mittel und die

Überprüfung von Nachtrunkangaben sowie die Beurteilung der Plausibilität von Angaben hinsichtlich von Trinkgewohnheiten und geändertem Trinkverhalten in Fahreignungsfragen aufgeführt. Der Verzicht auf Blutentnahmen im Verkehrsstrafrecht wurde auch im Rahmen des 54. Deutschen Verkehrsgerichtstages erneut diskutiert. Hier wurde seitens des Arbeitskreises I des Deutschen Verkehrsgerichtstages festgestellt, dass die Atemalkoholanalyse gegenwärtig kein ausreichendes Beweismittel zur Feststellung „absoluter“ Fahrunsicherheit ist [4].

### Falldarstellung

Im August 2015 wurde in Köln gegen einen 28 Jahre alten Mann ein Strafverfahren wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit Körperverletzung eingeleitet. Nach Angaben eines Polizeibeamten sei der Mann auf die Straße vor einen Funkstreifenwagen gesprungen und hätte imitiert, mit einem imaginären Maschinengewehr das Fahrzeug zu attackieren. Bei der folgenden Feststellung der Personalien soll sich der Mann extrem aggressiv gezeigt haben. Die Beamten hätten sich entschieden, den Betroffenen in Gewahrsam zu nehmen, woraufhin dieser massiv Widerstand geleistet habe. Er habe zielgerichtete Tritte gegen die Beamten ausgeführt und diese bespuckt. Nach Fixierung sei dem Mann ein freiwilliger Atemalkoholtest mit dem Vortestgerät Dräger Alcotest® 6510 angeboten worden. Er habe eingewilligt, worauf ein Atemalkohol-Vortest um 09:26 Uhr von den Beamten durchgeführt worden sei. Dieser habe eine AAK von 0,07 mg/L ergeben.

Der Mann sei auf das Polizeirevier gebracht und dort einer ärztlichen Untersuchung unterzogen worden. Nach ärztlichem Bericht habe er eine deutliche Sprache aufgewiesen. Es wurden stark erweiterte Pupillen, ein benommenes Bewusstsein, ein abweisendes Verhalten und eine gereizte Stimmung dokumentiert. Nach Einschätzung des Blut entnehmenden Arztes machte der Mann den äußerlichen Anschein, als stünde er unter dem Einfluss von Drogen, jedoch nicht unter dem Einfluss von Alkohol. Um 11:44 Uhr (2 h und 18 min nach dem Vortest) wurde dem Mann eine Blutprobe entnommen und in der Folge die Bestimmung von Betäubungsmitteln im Blut durch die Polizeibehörde beauftragt. Die Bestimmung der BAK wurde nicht beauftragt, offenbar, da mit dem Vortestgerät eine AAK von nur 0,07 mg/L und damit deutlich unter dem Entscheidungswert von 0,15 mg/L ermittelt wurde. Bei der umfassenden chemisch-toxikologischen Untersuchung der Blutprobe wurde lediglich der Cocain-Metabolit Benzoylcegonin in einer Konzentration von 14 µg/L im Serum nachgewiesen.

Im ersten Hauptverhandlungstermin gab der Beschuldigte an, bis 15 Minuten vor Tathergang nahezu den gesamten Inhalt einer 0,7 L Flasche Wodka konsumiert zu haben. Er verneinte den Konsum von Betäubungsmitteln. Der Verteidiger beantragte aufgrund der Aussage seines Klienten eine Nachuntersuchung der Blutprobe hinsichtlich der Alkoholkonzentration. Die Verhandlung wurde unterbrochen und nach dem Vorliegen des Ergebnisses fortgesetzt. Das Ergebnis dieser Nachuntersuchung mittels der vorgeschriebenen vier Einzelmessungen ergab einen forensisch relevanten Mittelwert der BAK von 1,77 ‰.

Der Angeklagte wurde wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit Körperverletzung sowie einer damit verbundenen Sachbeschädigung zu einer Geldbuße von 150 Tagessätzen á 10 Euro verurteilt (AG Köln 528 Ds 106/16). In der Begründung des Urteils wurde angegeben, dass der Beschuldigte geständig gewesen und zuvor noch nicht einschlägig in Erscheinung getreten sei.

## Diskussion

**Sachverständigenicht:** Durch den Nachweis von Benzoylcegonin im Blutserum wurde die Aufnahme von Cocain sicher belegt. Hinsichtlich der geringen Konzentration des Metaboliten bei einer relativ hohen Halbwertszeit war aus toxikologischer Sicht kein relevanter akuter Einfluss auf die Steuerungsfähigkeit des Beschuldigten infolge der Cocain-Aufnahme zum Vorfallszeitpunkt anzunehmen. In Anbetracht der mit dem Vortestgerät Dräger Alcotest® 6510 ermittelten AAK (0,07 mg/L) sowie der Angaben des Polizeibeamten, dass das physische Leistungsvermögen des Beschuldigten weitgehend erhalten und das Verhalten zielgerichtet gewesen sei, ergaben sich aus sachverständiger Sicht zum Zeitpunkt des ersten Verhandlungstermins keine Hinweise auf einen akuten relevanten Substanzeinfluss, insbesondere durch Alkohol, zum Vorfallszeitpunkt. Dies war mit dem laut ärztlichen Bericht nicht merkbaren äußerlichen Anschein des Einflusses von Alkohol in Einklang zu bringen.

Aufgrund der Aussage des Beschuldigten, dass er kurz vor dem Tatzeitpunkt eine erhebliche Menge Alkohol konsumiert hatte, wurde eine nachträgliche Bestimmung der BAK beauftragt. Die Bestimmung erfolgte aus dem asservierten Blutserum mittels zwei verschiedener Headspace-Gaschromatographie-Flammenionisationsdetektor-Methoden (HS-GC-FID). Es wurde ein forensisch relevanter Mittelwert der BAK von 1,77 ‰ (Einzelwerte GC-Methode 1: 1,79 ‰ und 1,77 ‰; GC-Methode 2: 1,79 ‰ und 1,76 ‰) ermittelt. In der Folge ergab sich unter Berücksichtigung einer maximalen Abbaurates von 0,2 ‰/h sowie eines einmaligen Sicherheitszuschlages von 0,2 ‰ eine BAK von maximal 2,45 ‰ zum Tatzeitpunkt. Diese Werte belegen eine starke Alkoholisierung des Beschuldigten zum Tatzeitpunkt.

Einen wesentlichen Aspekt der Strafzumessung stellt eine mögliche Verminderung oder gar Aufhebung der Schuldfähigkeit dar. Aus toxikologischer Sicht ist dabei vor allem die Beurteilung einer möglichen substanz- beziehungsweise alkoholbedingten Beeinträchtigung der Steuerungsfähigkeit von Belang. Hierbei werden unter anderem das Verhalten vor, während und nach der Tat sowie die Konsumgewohnheiten des Beschuldigten berücksichtigt. Personen mit einer ausgeprägten Alkoholgewohnung können sich oft noch mit erheblichen Blutalkoholkonzentrationen planvoll und kontrolliert verhalten. Auch bei starker Alkoholisierung müssen infolgedessen erhebliche psychophysische Auffälligkeiten nicht zwingend erkennbar und auch die Einsichts- und Steuerungsfähigkeit nicht in erheblichem Maße vermindert sein.

Bei dem Beschuldigten wurde von einer Alkoholgewohnung ausgegangen, da er zum Tatzeitpunkt keine gravierenden Ausfallerscheinungen zeigte und einen regelmäßigen erheblichen Alkoholkonsum eingeräumt hatte. Dennoch fand im vorliegenden Fall, bei Annahme einer erheblichen alkoholbedingten Verminderung der Schuldfähigkeit seitens des Gerichts, eine Strafraumenverschiebung gemäß § 21 StGB Anwendung. Insofern folgte das Gericht hier nicht der Beurteilung des Sachverständigen, der aus toxikologischer Sicht zwar eine hochgradige alkoholbedingte Enthemmung, jedoch in Anbetracht des weitgehend erhaltenen psychophysischen Leistungsvermögens keine Eingangsvoraussetzungen für eine substanzbedingte erhebliche Verminderung der Steuerungsfähigkeit erkennen konnte.

**Hintergründe:** Die AAK-Messung am Tatort erfolgte mit einem nicht beweissicheren Vortestgerät – dem Dräger Alcotest® 6510. Dieses gilt grundsätzlich als zuverlässig und dient in Deutschland der Polizei als objektive Entscheidungshilfe, ob ein relevanter Ein-

fluss infolge einer Alkoholaufnahme vorliegen kann. Bejahendenfalls wird im Anschluss eine Bestimmung der AAK mit einem beweissicheren Messgerät durchgeführt beziehungsweise die Bestimmung der BAK durch ein akkreditiertes Labor beauftragt. Die Vortestgeräte unterliegen jedoch keiner Eichpflicht und die tägliche Routinearbeit in den rechtsmedizinischen Instituten zeigt, dass die Ergebnisse sowohl nach oben als auch nach unten erheblich von der tatsächlichen BAK abweichen können. Abweichungen der mittels Vortestgerät bestimmten AAK im Vergleich zur BAK von bis zu 0,5 ‰ können durchaus vorkommen (Auskunft des GTFCh-Arbeitskreises Alkoholkonsum und Nachtrunk).

Die im konkreten Fall ermittelte BAK (1,77 ‰) steht allerdings in keiner Relation zur im Rahmen des Vortestes gemessenen AAK (0,07 mg/L), so dass selbst unter Berücksichtigung einer möglichen Anflutungssymptomatik sowie anderer physiologischer Variationen (beispielsweise Nahrungsaufnahme, Trinkzeit, -intensität, Menge, Art und Alkoholkonzentration des aufgenommenen Getränkes [5]) von einer fundamental fehlerhaften Messung der AAK ausgegangen werden muss. Im Nachhinein kann nicht eruiert werden, wodurch die Diskrepanz der AAK zu der BAK entstanden ist. Möglicherweise war das Dräger-Messgerät defekt und/oder die AAK-Messungen wurden unsachgemäß von den Beamten durchgeführt. Auch eine Manipulation seitens des Beschuldigten muss in Erwägung gezogen werden. Dies war zu dem Zeitpunkt des Hauptverfahrens nicht mehr nachvollziehbar. Es erging eine diesbezügliche Mitteilung an die zuständige Polizeidienststelle, in der eine technische Überprüfung des Gerätes dringend empfohlen wurde.

## Fazit

Im gegenständlichen Fall ergab sich, trotz eines auffälligen Verhaltens, aufgrund des fehlerhaften Atemalkohol-Vortestes zunächst kein Verdacht auf eine relevante Beeinflussung zum Tatzeitpunkt infolge einer Alkohol-Aufnahme. Wäre dem Beschuldigten keine Blutprobe entnommen worden (hier nur erfolgt aufgrund des Verdachts einer Beeinflussung durch Betäubungsmittel), hätte die angegebene erhebliche Alkoholaufnahme nicht überprüft werden können. Die dargestellte Kasuistik verdeutlicht das mögliche Ausmaß von Fehlmessungen mit nicht beweissicheren Atemalkoholmessgeräten und weist auf die Relevanz der Blutentnahme auch bei Vorliegen eines Atemalkohol-Vortestes hin.

## Zusammenfassung

Mit einem Atemalkohol-Vortestgerät wurde bei einem Beschuldigten, welcher Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte leistete, eine AAK von 0,07 mg/L ermittelt. Aufgrund des Verdachtes, dass der Mann Betäubungsmittel konsumiert haben könnte, wurden die Entnahme einer Blutprobe und eine Untersuchung dieser Probe allein auf Betäubungsmittel und Medikamente beauftragt. Es konnte lediglich der Cocain-Metabolit Benzoylcegonin in geringer Konzentration nachgewiesen werden, insofern ergaben sich aus toxikologischer Sicht zunächst keine Hinweise für eine akute relevante Substanzbeeinflussung zum Tatzeitpunkt. Aufgrund der Angabe des Beschuldigten am ersten Hauptverhandlungstermin, kurz vor Tathergang eine Flasche Wodka konsumiert zu haben, wurde in der Hauptverhandlung eine Bestimmung der BAK in Auftrag gegeben. Diese erbrachte eine Konzentration von 1,77 ‰. Unter Berücksichtigung einer maximalen Abbaurate von 0,2 ‰/h sowie eines einmaligen Sicherheitszuschlages von 0,2 ‰ hätte folglich eine BAK von maximal 2,45 ‰ zum Tatzeitpunkt vorliegen können. Im Nachhinein kann nicht mehr eruiert werden, wodurch die Diskrepanz der AAK zu der BAK entstanden ist.

Der Fall belegt, wie essenziell wichtig die Möglichkeit der nachfolgenden Bestimmung einer BAK auch bei Vorliegen eines Atemalkohol-Vortestes sein kann.



**Schlüsselwörter**

Atemalkoholkonzentration – Blutalkoholkonzentration – Atemalkohol-Vortestgerät

**Summary**

The presented case report underlines the importance of a blood sample for the evidence in infringement and criminal offenses. A faulty determination of the breath alcohol content (BrAC) detected by a non-evidential breathalyser, could be emended by a subsequent determination of blood alcohol content (BAC) from an asservated blood sample.

**Keywords**

breath alcohol content – blood alcohol content – non-evidential breathalyser

**Literatur**

- [1] Ministerium für Inneres und Kommunales, Justizministerium, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr und Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung (2015), Feststellung von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln bei Straftaten und Ordnungswidrigkeiten; Sicherstellung und Beschlagnahme von Führerscheinen, Geltende Erlasse (SMBl. NRW.) mit Stand vom 29.08.2016
- [2] CDU/CSU/SPD. (2013). Deutschlands Zukunft gestalten, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 18. Legislaturperiode. <https://www.cdu.de/sites/default/files/media/dokumente/koalitionsvertrag.pdf>. Zugriffen: 7. Juli 2017
- [3] Deutsche Gesellschaft für Rechtsmedizin (DRGM), Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM) und Deutsche Gesellschaft für toxikologische und forensische Chemie (GTFCh) (2008) Gemeinsame Stellungnahme zum Vorschlag des Verzichts auf eine Blutentnahme bei Verkehrsstraftaten unter Alkohol bzw. im „strafrechtlich relevanten Konzentrationsbereich“. *Blutalkohol* 45, S. 249–250
- [4] Empfehlung des Arbeitskreis I, 54. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 27. bis 29.01.2016 ([http://www.gdv.de/wp-content/uploads/2016/01/Verkehrsgerichtstag\\_2016\\_Empfehlungen\\_Arbeitskreis\\_1.pdf](http://www.gdv.de/wp-content/uploads/2016/01/Verkehrsgerichtstag_2016_Empfehlungen_Arbeitskreis_1.pdf))
- [5] Heifer, U. (2000) 38. Deutscher Verkehrsgerichtstag (2000 in Goslar), Atemalkoholanalyse – Erfahrungen, Probleme, Erwartungen. *Blutalkohol* 37, S. 103–109

**Anschrift für die Verfasser**

Dr. Martin Jübner  
Forensischer Toxikologe GTFCh  
Institut für Rechtsmedizin  
Universitätsklinikum Köln (AöR)  
Melatengürtel 60/62  
50823 Köln  
Email: [martin.juebner@uk-koeln.de](mailto:martin.juebner@uk-koeln.de)

*Richter am Bundesgerichtshof*ULRICH FRANKE<sup>\*)</sup>**Aus der Rechtsprechung zum Straßenverkehrs(straf)recht  
2016/2017****Jurisdiction concerning traffic law – an overview 2016/2017****A. Vorbemerkung**

Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über wichtige Entscheidungen zum Straßenverkehrsrecht. Sie schließt an die Übersicht in BLUTALKOHOL 53, 434 (2016) an und behandelt, von wenigen Ausnahmen abgesehen, den Zeitraum zwischen Mitte 2016 und Herbst 2017. Im Mittelpunkt stehen dieses Mal Entscheidungen zum materiellen Verkehrsstrafrecht, vornehmlich solche des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs. Behandelt werden ferner einige Entscheidungen der Oberlandesgerichte, auch solche von prozessuellem Interesse. Hervorzuheben ist ferner eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs zur Höhe des nach § 29a OWiG anzuordnenden Verfalls.

**B. Gesetzliche Neuregelungen**

Zu Beginn dieser Übersicht ist ein kurzer Blick auf zwei wichtige gesetzliche Änderungen im Bereich des Straßenverkehrsrechts geboten. Am 21. Juni 2017 ist das Achte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16. Juni 2017 (BGBl. I 1648) in Kraft getreten. In seinen §§ 1a und 1b wird die Zulässigkeit des Betriebes von Kraftfahrzeugen mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen geregelt; ferner werden Rechte und Pflichten der Fahrzeugführer bei Nutzung derartiger Kraftfahrzeuge im Einzelnen festgelegt. In der überaus wichtigen, ebenfalls durch dieses Gesetz neu eingefügten Vorschrift des § 63a finden sich Bestimmungen zur Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit derartig automatisierten Fahrfunktionen.

Mit Wirkung vom 13. Oktober 2017 hat der Gesetzgeber in § 315d StGB außerdem erstmals eine Strafvorschrift geschaffen, die die Veranstaltung von und die Teilnahme an verbotenen Kraftfahrzeugrennen zum Gegenstand hat. Bislang behandelte das geltende Recht derartige Rennen als eine verbotene Form der übermäßigen Straßenbenutzung und ahndete Verstöße als Ordnungswidrigkeiten (§§ 29 Abs. 1, 49 Abs. 2 Nr. 5 StVO).

**C. Materielles Verkehrs(straf)recht****I. Vereinigte Große Senate des BGH, Beschluss vom 16. September 2016 – VGS 1/16, BGHZ 212, 48 = VersR 2017, 180**

Gemäß § 403 StPO kann der durch eine Straftat Verletzte gegen den Täter einen aus der Straftat erwachsenen vermögensrechtlichen Anspruch, der zur Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte gehört und noch nicht anderweit gerichtlich anhängig gemacht worden

<sup>\*)</sup> Der Verfasser ist seit 2009 Mitglied des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs, seit Anfang 2017 dessen stellv. Vorsitzender.

ist, im Strafverfahren geltend machen. Schon im Jahr 1955 hatte der Große Senat für Zivilsachen des BGH entschieden, dass bei der Bemessung einer billigen Entschädigung in Geld (Schmerzensgeld) alle Umstände des Falles berücksichtigt werden könnten, darunter auch die wirtschaftlichen Verhältnisse von Täter und Tatopfer.<sup>1)</sup> Dieser ständigen Rechtsprechung trat der 2. Strafsenat nunmehr mit der Begründung entgegen, eine Anknüpfung an die Vermögensverhältnisse sei mit dem aus der Menschenwürde folgenden sozialen Wert- und Achtungsanspruch nicht vereinbar.<sup>2)</sup> Im Übrigen verbiete sich die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Schädigers schon mit Blick auf das als Schadensersatzanspruch ausgestaltete Rechtsinstitut des Schmerzensgeldes. Dem sind die Vereinigten Großen Senate des BGH nicht gefolgt. Dem Tatrichter sei es gestattet, bei der Bemessung der Höhe des Schmerzensgeldes alle Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen, was auch die wirtschaftlichen Verhältnisse der Beteiligten umfasse. Dies ergebe sich bereits aus dem Gedanken der Billigkeit, der sich gegen jede Generalisierung sperre. Die Vorstellung, bestimmte Umstände des Einzelfalles könnten von vornherein aus abstrakt-generellen Erwägung heraus der Berücksichtigung durch den Tatrichter entzogen sein, stehe dazu in einem unauflöselichen Widerspruch.

## II. Zu den einzelnen Tatbeständen

### *1. § 226 Abs. 1 Nr. 2 StGB – BGH, Urteil vom 7. Februar 2017 – 5 StR 483/16, NJW 2017, 1763*

Angesichts der zahlreichen Fälle des bewusst zweckwidrigen Einsatzes eines Kraftfahrzeugs, über die die Rechtsprechung laufend zu entscheiden hat, ist auch in diesem Zusammenhang die im Schrifttum umstrittene<sup>3)</sup> Rechtsfrage von Bedeutung, ob es in Fällen der schweren Körperverletzung für die Dauerhaftigkeit des Verlustes der Gebrauchsfähigkeit eines Körperteils darauf ankommt, ob das Opfer eine ihm mögliche medizinische Behandlung wahrnimmt oder nicht. Der 5. Strafsenat hat nunmehr entschieden, dass es auf diesen Umstand für die Zurechnung nicht ankommt:

Der Entscheidung lag eine unfriedlich verlaufende Begegnung zweier Bewohner eines Asylbewerberheims zugrunde, in deren Verlauf der eine die Schläge des anderen mit einem Messer mit den Händen abwehrte und von dem Messer an seiner Hand getroffen wurde, so dass alle Beugesehnen von vier Fingern dieser Hand einschließlich der Nerven durchtrennt wurden. Dies führte zu einer weitgehenden Gebrauchsunfähigkeit der linken Hand. Eine wesentliche Besserung, so der Sachverständige, sei nicht zu erwarten. Nach den Feststellungen des Landgerichts waren die Bewegungseinschränkungen jedoch teilweise auch darauf zurückzuführen, dass der Geschädigte auf die erforderliche Nachbehandlung seiner Verletzungen verzichtete. Bei ordnungsgemäßer Physiotherapie wären die Einschränkungen der Beweglichkeit deutlich geringer gewesen. Das Landgericht bejahte deswegen die Voraussetzungen eines minder schweren Falles im Sinne des § 226 Abs. 3 StGB. Dies beanstandete die Staatsanwaltschaft mit ihrer Revision.

An der Vorhersehbarkeit im Sinne des § 226 Abs. 1 Nr. 2 StGB ändere, so der BGH, eine „Mitverursachung“ eines Teils der Bewegungseinschränkungen durch den Verzicht des Tatopfers auf Nachbehandlung nichts. Ein aus ärztlicher Sicht möglicherweise unvernünftiges Verhalten eines Geschädigten nach einer gravierenden Verletzung liege nicht außerhalb jeder Erfahrung. Einen tragfähigen rechtlichen Maßstab, anhand dessen Risiken und

<sup>1)</sup> BGH, Großer Senat für Zivilsachen, Beschluss vom 6. Juli 1955 – GSZ 1/55, BGHZ 18, 149.

<sup>2)</sup> BGH, Beschluss vom 8. Oktober 2014 – 2 StR 137/14, NSZ-RR 2015, 382.

<sup>3)</sup> Vgl. nur SSW-StGB/Momsen/Momsen-Pflanz, 3. Aufl., § 226 Rn. 3 m. w. N.

Qualen sowie sonstige Beschwerden gewichtet und dem Opfer dann „zugemutet“ werden könnten, gebe es nicht. Außerdem müsse die Körperverletzung im Sinne des § 226 Abs. 1 StGB nicht die ausschließliche Ursache des nicht wieder gut zu machenden Schadens sein.

## 2. § 315b StGB

### a) BGH, Beschluss vom 21. Juni 2016 – 4 StR 1/16, NZV 2016, 533

Nicht nur im Zusammenhang mit „oberlehrerhaftem“ Verhalten eines Verkehrsteilnehmers kann die Grenze zu einer Strafbarkeit wegen eines gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr (§ 315b Abs. 1 Nr. 2 StGB) überschritten sein.<sup>4)</sup> Der Tatbestand kann auch dann erfüllt sein, wenn der Täter den Hintermann ausbremst, um die Begehung einer weiteren Straftat zu ermöglichen, nachdem das Kraftfahrzeug des Hintermannes zum Stehen gekommen ist. Hier wie dort bedarf es indes eingehender Feststellungen zu den einzelnen Tatbestandsmerkmalen. Das Landgericht hatte in dem hier zu besprechenden Fall folgende Feststellungen getroffen:

Die Angeklagten wollten dem Nebenkläger, von dem sie wussten, dass er kurz zuvor in einer Spielothek 700 € gewonnen hatte, mit dem Auto zu einem bestimmten Ort folgen, dort anhalten und mit einer erfundenen Geschichte sowie der ebenso haltlosen Forderung nach Schadenswiedergutmachung zur Herausgabe dieses Geldbetrages veranlassen. Die Anwendung von Gewalt gegen ihn oder Drohungen mit gegenwärtiger Gefahr für Leib und Leben zogen sie dabei nicht in Betracht. Absprachegemäß überholten sie den Pkw des Nebenklägers auf einer Landstraße mit einer Geschwindigkeit von etwa 100 km/h. Sie setzten sich vor dessen Fahrzeug, reduzierten die Geschwindigkeit und bremsen sodann bis zum vollständigen Stillstand ab, weshalb der Nebenkläger mit seinem Fahrzeug ebenfalls scharf abbremsen musste, um eine Kollision zu vermeiden. Beide Fahrzeuge, die zunächst 15-20 m voneinander entfernt waren, kamen durch den Bremsvorgang im Abstand von wenigen Metern zueinander zu stehen. Nach den Feststellungen erkannten die Angeklagten das Risiko eines Zusammenstoßes, vertrauten aber darauf, dass es sich nicht verwirklichen werde.

Die Verurteilung wegen fahrlässigen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr hielt rechtlicher Prüfung nicht stand. Abgesehen davon, dass die Urteilsgründe keine Feststellungen zu den Werten der beteiligten Fahrzeuge enthielten, konnte der Senat ihnen die konkrete Gefährdung des Geschädigten oder einer Sache von bedeutendem Wert (seines Kraftfahrzeugs) nicht entnehmen. Die vom Landgericht angenommene Fallvariante eines Beinahe-Unfalls verstand sich angesichts der festgestellten Entfernungen zwischen den Fahrzeugen und wegen fehlender Anhaltspunkte für eine Vollbremsung der Täter auch nicht von selbst. Entsprechendes galt für den Schädigungsvorsatz.<sup>5)</sup>

### b) OLG Hamm, Beschluss vom 31. Januar 2017 – 4 RVs 159/16, DAR 2017, 391

Dieser Entscheidung liegt eine „Auseinandersetzung“ zwischen den beiden Insassen eines Kraftfahrzeugs einerseits und einem Fahrradfahrer andererseits zugrunde:

Die Erstgenannten fühlten sich von der Fahrweise des Radfahrers in einem verkehrsberuhigten Bereich provoziert und beschlossen, ihn zur Rede zu stellen. Der Fahrer des Pkws lenkte diesen schräg nach rechts, um dem Fahrradfahrer den Weg abzuschneiden. Noch während des Abdrängens öffnete der Beifahrer ein Stück weit die Beifahrertür. Der dadurch zu einer Notbremsung und einem plötzlichen Ausweichmanöver gezwungene Fahrradfahrer prallte gegen ein geparktes Fahrzeug und stürzte vom Rad. Das Amtsgericht verurteilte den Beifahrer gemeinsam mit dem Führer des Kraftfahrzeugs wegen gemeinschaftlichen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr in Tateinheit mit gefährlicher Körperverletzung zu einer Bewährungsstrafe.

<sup>4)</sup> Vgl. dazu Franke, Blutalkohol 53, 434, 437 (2016) m. Nachw. z. Rspr.

<sup>5)</sup> Dazu im Einzelnen SSW-StGB/Ernemann, 3. Aufl., § 315b Rn. 5 m. w. N.

Die Revision des angeklagten Beifahrers hatte keinen Erfolg. Dass er lediglich Beifahrer gewesen sei, stehe einer Verurteilung wegen des Straßenverkehrsdelikts nicht entgegen, da es sich bei § 315b Abs. 1 StGB nicht um ein eigenhändiges Delikt handle. Auch im Übrigen sei die Verurteilung rechtsfehlerfrei. Wer im fließenden Verkehr mit seinem Kraftfahrzeug einem anderen Verkehrsteilnehmer den Weg abschneidet, ohne durch die Verkehrslage irgendwie dazu veranlasst zu sein, und um dem anderen die Weiterfahrt unmöglich zu machen, bereite ein Hindernis im Sinne des § 315b Abs. 1 Nr. 2 StGB.<sup>6)</sup>

*c) BGH, Beschluss vom 15. März 2017 – 4 StR 53/17, NStZ-RR 2017, 224 [LS]*

In dieser Entscheidung hatte sich der BGH mit dem (recht seltenen) Fall eines vom Landgericht angenommenen versuchten gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr zu befassen:

Der Täter hatte auf der Flucht vor der Polizei den von ihm gefahrenen Pkw zweimal auf die Gegenfahrbahn der dreispurig ausgebauten Bundesstraße gelenkt, als das Polizeifahrzeug jeweils gerade zum Überholen ansetzte. Ferner hatte der Angeklagte diverse Gegenstände, unter anderem einen Feuerlöscher, nach hinten aus dem Fluchtfahrzeug geworfen, um den verfolgenden Streifenwagen auf Abstand zu halten. Das Landgericht hatte diese Fahrmanöver als Bereiten eines Hindernisses im Sinne des § 315b Abs. 1 Nr. 2 StGB gewertet und ausgeführt, der Angeklagte habe mit zumindest bedingtem Gefährdungsvorsatz hinsichtlich der konkreten Rechtsgutsgefährdung gehandelt. Die hochgefährliche Fahrweise des Angeklagten und das Werfen der Gegenstände aus dem Fahrzeug durch den Mittäter belegten, dass der Angeklagte die konkrete Gefährdung der Polizeibeamten und des Streifenwagens zumindest billigend in Kauf genommen habe.

Mit diesen Erwägungen war der Versuch eines gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr aus Sicht des BGH nicht belegt. Die insoweit erforderliche kritische Situation im Sinne eines Beinahe-Unfalls, die zu der latenten Gefährlichkeit der Tathandlung hinzu kommen muss, so dass es letztlich nur noch vom Zufall abhängt, ob das betreffende Rechtsgut verletzt wird oder nicht, war nicht festgestellt. Außerdem hatte sich das Landgericht nach den Urteilsgründen darauf beschränkt, einen bloßen Gefährdungsvorsatz, nicht aber den zumindest bedingten Schädigungsvorsatz festzustellen.

**3. § 315c StGB – BGH, Beschluss vom 22. November 2016 – 4 StR 501/16, NZV 2017, 135**

Das das Überholen eines Kraftfahrzeugs durch ein anderes in besonderer Weise dafür anfällig ist, eine der Todsünden des § 315c StGB zu erfüllen (§ 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b), zeigt die folgende Entscheidung:

Der Angeklagte befuhr an einem Sommerabend mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit eine Straße mit zwei Richtungsfahrbahnen in einem Stadtzentrum, nahm zum Zwecke des schnelleren Vorankommens mehrere Spurwechsel vor und beabsichtigte, als die Lichtzeichenanlage an einer Kreuzung etwa 40 m vor ihm auf Gelblicht umsprang, noch zu passieren, um nicht vor der Ampel warten zu müssen. Beide Fahrspuren waren indes vor ihm durch bereits bremsende Fahrzeuge belegt. So nahm er einen durchgängigen Spurwechsel von der linken über die mittlere auf die wenige Meter zuvor neu hinzugekommene und zu diesem Zeitpunkt freie Geradeausspur vor, die er wenige Fahrzeuglängen vor der Haltelinie erreichte. Seine Geschwindigkeit betrug nunmehr 109 km/h. Die Fahrerin eines Pkws auf der mittleren Spur beabsichtigte zu diesem Zeitpunkt einen Wechsel auf den rechten Fahrstreifen, blickte zweimal über die Schulter und setzte den Blinker; ihre Geschwindigkeit betrug zu diesem Zeitpunkt 30 km/h. Der Wagen des Angeklagten, den diese Fahrerin nicht sehen konnte, näherte sich von hinten. Wegen der Geschwindigkeit war der Angeklagte nicht in der Lage, auf den Spurwechsel dieser Verkehrsteilnehmer

<sup>6)</sup> So schon BGH, Beschluss vom 1. September 1967 – 4 StR 340/67, BGHSt 21, 301 sowie Beschluss vom 15. Dezember 1967 – 4 StR 441/67, BGHSt 22, 6; vgl. dazu MüKoStVR/Hagemeyer, § 315b Rn. 16 m. w. N.

merin rechtzeitig zu reagieren; es kam zu einer Kollision. Das Fahrzeug des Angeklagten schleuderte über den Kreuzungsbereich, prallte gegen den Mast der Ampelanlage und erfasste einen 26 Jahre alten Fahrradfahrer, der tödliche Verletzungen erlitt.

Die Revision des Angeklagten verwarf der Senat als unbegründet im Sinne des § 349 Abs. 2 StPO. Das Landgericht war zu Recht davon ausgegangen, dass der Angeklagte bei einem Überholvorgang falsch gefahren war und damit den Tatbestand des § 315c Abs. 1 Nr. 2 Buchst. b StGB erfüllt hatte. Denn ein falsches Fahren bei einem Überholvorgang liegt regelmäßig vor, wenn der Täter eine der in § 5 StVO normierten Regeln verletzt oder einen anderweitigen Verkehrsverstoß begeht, der das Überholen als solches gefährlicher macht, so dass ein innerer Zusammenhang zwischen dem Verkehrsverstoß und der spezifischen Gefahrenlage des Überholens besteht. Der Angeklagte sei im vorliegenden Fall, so der BGH, schon deshalb falsch gefahren, weil die gefahrene Geschwindigkeit ein Anhalten innerhalb der unübersehbaren Strecke unmöglich gemacht und gegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften verstoßen habe. Durch die Regelverstöße sei das Überholen als solches erheblich gefährlicher geworden. Dass die genannten Vorschriften (§§ 3 Abs. 1 Satz 4, Absatz 3 Nr. 1 StVO) auch dazu bestimmt seien, innerörtliche Überholvorgänge zu schützen, stehe außer Frage.

#### **4. § 316 StGB – HansOLG Hamburg, Beschluss vom 19. Dezember 2016 – 1 Rev 76/16, NZV 2017, 193 m. Anm. KERKMANN**

Diese Entscheidung hat ein im öffentlichen Straßenverkehr relativ selten anzutreffendes Fahrzeug zum Gegenstand, nämlich den sogenannten Segway.

Der Angeklagte befuhr in den frühen Morgenstunden mit seinem „Segway“ den Gehweg einer Straße, obwohl er – wie er wusste – wegen zuvor genossenen Alkohols absolut fahruntüchtig war. Er wies zur Tatzeit eine Blutalkoholkonzentration von mindestens 1,5 Promille auf.

Amtsgericht und Landgericht sahen das Fahrzeug als Kraftfahrzeug an, bestimmten die Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit hierfür nach dem Beweisgrenzwert von 1,1 Promille, verurteilten den Angeklagten zu einer Geldstrafe und ordneten die Entziehung der Fahrerlaubnis mit einjähriger Sperre an.

Das HansOLG Hamburg verwarf die Revision des Angeklagten. Ein „Segway“ unterliege dem Kraftfahrzeugbegriff des § 1 Abs. 2 StVG. Es unterfalle nicht den im Zusammenhang mit dem Thema „Elektromobilität“ neu eingeführten Maßgaben des § 1 Abs. 3 StVG für bestimmte Elektrofahrräder. Ergänzend begründete das Gericht diese Auslegung unter Rückgriff auf Regelungen der StVO sowie auf § 1 Abs. 1 und 2 MobHV. Obwohl das „Segway“ als elektronische Mobilitätshilfe im Sinne der MobHV von den Vorschriften über das Zulassungsverfahren ausgenommen ist, gelten auch insoweit vergleichbare Regelungen wie bei einem Mofa, das ebenfalls dem Kfz-Begriff unterliegt. Ferner gilt auch für dieses Fahrzeug die Versicherungspflicht aus § 1 PflVG. Danach findet für Trunkenheitsfahrten die Strafvorschrift des § 316 StGB Anwendung. Durch die Entscheidung ist obergerichtlich auch klargestellt, dass der vom BGH bestimmte Kfz-Beweisgrenzwert von 1,1 Promille ebenfalls Geltung hat.

### **III. Rechtsfolgen**

#### **1. § 56 Abs. 3 StGB – BGH, Urteil vom 6. Juli 2017 – 4 StR 415/16, NJW 2017, 3011**

In einer straßenverkehrsstrafrechtlichen Entscheidung, der ein sog. Raser-Fall zugrunde liegt, sah sich der BGH veranlasst, die Auslegung des Begriffs der Verteidigung der Rechtsordnung in § 56 Abs. 3 StGB durch die ständige Rechtsprechung in Erinnerung zu

rufen. Die Staatsanwaltschaft, deren Revision sich nur gegen den Rechtsfolgenausspruch der landgerichtlichen Entscheidung richtete, hatte nicht nur die (unzureichende) Höhe der gegen die beiden Angeklagten verhängten Strafen beanstandet, sondern auch die Bewährungsentscheidung. In der Begründung, mit der das Landgericht die Frage verneint hatte, ob die Verteidigung der Rechtsordnung eine Vollstreckung der verhängten Freiheitsstrafen gebietet, sah der Senat durchgreifende Rechtsfehler. Der BGH vermisste in diesem Zusammenhang insbesondere die für § 56 Abs. 3 StGB erforderliche umfassende Würdigung von Tat und Täter unter Einschluss generalpräventiver Erwägungen. Eine Versagung der Strafaussetzung zur Bewährung könne nur erfolgen, wenn diese für das allgemeine Rechtsempfinden unverständlich erscheinen müsste und dadurch das Vertrauen der Bevölkerung in die Unverbrüchlichkeit des Rechts erschüttert und von der über die Besonderheiten des Einzelfalls aufgeklärten Allgemeinheit als ungerechtfertigtes Zurückweichen vor der Kriminalität angesehen werden könnte.<sup>7)</sup> Gemessen daran hatte das Landgericht insbesondere das Vorliegen eines Fahrlässigkeitsdelikts sowie den Gesichtspunkt eines spontanen Fehlversagens in den Vordergrund gerückt, ohne sich ausreichend mit entgegenstehenden Umständen wie der äußerst aggressiven Fahrweise schon vor der eigentlichen Kollision sowie der bewussten Schaffung der Gefahr auseinanderzusetzen.

## 2. § 63 StGB – BGH, Urteil vom 14. Februar 2017 – 4 StR 565/16, StV 2017, 308

Die Bedeutung der Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus nach § 63 StGB ist im Bereich der allgemeinen Kriminalität ständig im Steigen begriffen. Die vorliegende Entscheidung befasst sich mit der Unterbringung nach § 63 StGB im Zusammenhang mit Verkehrsstraftaten.

Das Landgericht sprach den Angeklagten vom Vorwurf der vorsätzlichen Trunkenheit im Verkehr und des Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte in Tateinheit mit Beleidigung frei, da dieser bei Begehung der Tat aufgrund einer paranoiden Schizophrenie mit akuter psychotischer Symptomatik sowie einer Alkohol- und Cannabisintoxikation bei sekundärer Alkoholabhängigkeit und THC-Missbrauch schuldunfähig gewesen sei. Deshalb ordnete es seine Unterbringung in einem psychiatrischen Krankenhaus an, setzte deren Vollstreckung zur Bewährung aus und wies die Verwaltungsbehörde an, dem Angeklagten vor Ablauf von weiteren zwei Jahren keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Nach den Feststellungen trank der Angeklagte in seiner Wohnung Bier und fuhr am späten Abend zu einer Tankstelle, um weiteres Bier zu kaufen, wobei ihm bekannt war, dass er infolge des vorangegangenen Alkoholgenusses und des Konsums von Cannabis fahruntüchtig war. Schließlich fuhr er geradeaus über einen Kreisverkehr, auf dem sein Fahrzeug beschädigt wurde und liegen blieb. Zu diesem Zeitpunkt wurde er bereits von einer Polizeistreife mit eingeschaltetem Blaulicht verfolgt. Nachdem er einer Aufforderung der Polizeibeamten zum Verlassen seines Fahrzeugs keine Folge geleistet hatte, wurde er aus dem Fahrzeug gezogen und zur Durchführung weiterer Maßnahmen an das Auto gelehnt. In der Folge wurde er zunehmend aggressiver und musste deshalb gefesselt werden. Er unternahm mehrere Kopfstöße in Richtung eines Polizeibeamten, beleidigte diesen und versuchte, nachdem er in den Streifenwagen verbracht worden war, den neben ihm sitzenden Beamten erneut mit Kopfstößen zu treffen.

Der BGH hob die Anordnung der Unterbringung nach § 63 StGB auf, weil die Urteilsgründe nicht belegten, dass zwischen der psychischen Erkrankung des Angeklagten und den Anlasstaten ein symptomatischer Zusammenhang bestanden hatte. Die Unterbringungsanordnung setzt voraus, dass zweifelsfrei feststeht, dass der Unterzubringende bei Begehung der Anlasstat aufgrund eines sicher festgestellten psychischen Defekts schuldunfähig oder zumindest vermindert schuldfähig ist und die Tatbegehung auf diesem Zu-

<sup>7)</sup> St. Rspr. seit BGH, Urteil vom 8. Dezember 1970 – 1 StR 353/70, BGHSt 24, 40, 46.



stand beruht. Dazu muss der Tatrichter konkret darlegen, in welcher Weise sich die festgestellte psychische Störung bei Begehung der Tat auf die Handlungsmöglichkeiten des Betroffenen in der konkreten Tatsituation und damit auf die Einsichts- und Steuerungsfähigkeit ausgewirkt hat. Der festgestellte Anlass für die Trunkenheitsfahrt im vorliegenden Fall, also die Absicht, weiteren Alkohol zu kaufen, und die Situation im Zeitpunkt der Durchfahrt durch den Kreisverkehr, also die Verfolgung durch die Polizei, ließen nach den Feststellungen für sich genommen eine psychotische Handlungsmotivation nicht erkennen. Auch die anschließenden Widerstandshandlungen und Beleidigungen seien normal-psychologisch erklärbar.<sup>8)</sup>

## **D. Ordnungswidrigkeitenrecht**

### **I. § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO – Darstellungsanforderungen an das tatrichterliche Urteil**

Ein Verstoß gegen die in § 267 StPO normierten Darstellungsanforderungen im tatrichterlichen Urteil führt im Strafrecht und im Recht der Ordnungswidrigkeiten gleichermaßen nicht selten zu Aufhebungen in der Revisionsinstanz. Exemplarisch können dafür die beiden nachfolgenden Entscheidungen aus dem Bereich der Ordnungswidrigkeiten dienen, bei denen es zum einen um den Nachweis der Fahreigenschaft geht, zum anderen um hinreichende Belege für einen vorsätzlichen Abstandsverstoß.

#### **1. OLG Bamberg, Beschluss vom 29. Dezember 2016 – 3 Ss OWi 1566/16, juris**

Das OLG Bamberg hatte hier über folgenden Fall zu entscheiden:

Das Amtsgericht verurteilte den Betroffenen (im zweiten Rechtsgang) wegen einer fahrlässigen außerörtlichen Geschwindigkeitsüberschreitung zu einer Geldbuße und verhängte gegen ihn wegen eines beharrlichen Pflichtverstoßes ein Regelfahrverbot. Die Überzeugung des Gerichts von der Fahreigenschaft des Betroffenen beruhte auf den Darlegungen eines mit der Erstellung eines anthropologischen Gutachtens beauftragten und im Termin gehörten Sachverständigen. Die Bezugnahme auf ein Lichtbild des Betroffenen (§ 267 Abs. 1 Satz 3 StPO i. V. m. § 71 Abs. 1 OWiG) erfolgte nicht.

Die Rechtsbeschwerde des Betroffenen hatte mit der Sachrüge Erfolg. Das OLG Bamberg führte dazu u. a. aus:

„Wenn auch in Bußgeldsachen als Massenverfahren an die Abfassung der Urteilsgründe keine übertrieben hohen Anforderungen zu stellen sind, kann für sie als alleinige Grundlage für die sachlich-rechtliche Überprüfung des angefochtenen Urteils prinzipiell nichts anderes gelten als für Urteile in Strafsachen. Die Urteilsgründe müssen deshalb ... auch in Bußgeldsachen wenigstens so beschaffen sein, dass ihnen das Rechtsbeschwerdegericht im Rahmen der Nachprüfung einer richtigen Rechtsanwendung entnehmen kann, welche Feststellungen der Tatrichter zu den objektiven und subjektiven Tatbestandselementen getroffen hat und welche tatrichterlichen Erwägung der Bemessung der Geldbuße und der Anordnung oder dem Absehen von Nebenfolgen zu Grunde liegen. Dies gilt auch für die Beweiswürdigung ... Das Amtsgericht durfte sich deshalb nicht damit begnügen, lediglich – wenn auch wortreich – das Ergebnis der anthropologischen Begutachtung mitzuteilen, weil dem Rechtsbeschwerdegericht allein mit diesen Angaben ohne zusätzliche Ausführungen wenigstens zu den wesentlichen Anknüpfungstatsachen des Gutachtens eine Beurteilung seiner Schlüssigkeit und damit die rechtliche Nachprüfung des Urteils als Ergebnis einer gegenüber der sachverständigen Wertung selbstständigen Urteilsfindung schon im Ansatz verwehrt ist ... Insbesondere hätte – wenigstens zusammenfassend – dargestellt werden müssen, auf wie viele und welche konkreten übereinstimmenden medizinischen Körpermerkmale sich der anthropologische Sachverständige bei seiner Bewertung bezogen, wie er die Übereinstimmungen ermittelt, auf welches biostatistische Vergleichsmaterial sich die von ihm vorgenommene Wahrscheinlichkeitsberechnung gestützt und welche Beweisbedeutung er den einzelnen Merkmalen beigemessen hat ...“

<sup>8)</sup> Zu den verfassungsrechtlichen Anforderungen an eine Unterbringung nach § 63 StGB vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. Juli 2013 – 2 BvR 298/12, RuP 2014, 31, 32.

## 2. OLG Bamberg, Beschluss vom 19. Juli 2017 – 3 Ss OWi 836/17, juris

Die zunehmend digitale Aufzeichnung straf- bzw. bußgeldrechtlich erheblicher Vorgänge stellt die Gerichte verschärft vor das Problem, wie die auf den Aufzeichnungen verkörperten Vorgänge prozessordnungsgemäß in die Urteilsgründe aufgenommen werden können. Vor diesem Hintergrund ist der Inhalt des nachfolgend wiedergegebenen Leitsatzes einer weiteren Entscheidung des OLG Bamberg zwar mit Blick auf § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO eigentlich eine Selbstverständlichkeit, beleuchtet jedoch die auch vom BGH vor einigen Jahren behandelte Problematik<sup>9)</sup> schlaglichtartig:

„Die Bezugnahme nach § 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 267 Abs. 1 Satz 3 StPO auf eine in Form einer Daten-CD bei den Akten befindliche und in der Hauptverhandlung mit Hilfe eines Abspielgeräts in Augenschein genommene (bewegte) digitale Videoaufzeichnung mit der den Abstandsverstoß dokumentierenden Videosequenz ist unwirksam, weil es sich bei ihr nicht um eine die Außenwelt unmittelbar wiedergegebene Abbildung handelt ...“

## II. § 24a Abs. 2 und 3 StVG – BGH, Beschluss vom 14. Februar 2017 – 4 StR 422/15, NJW 2017, 1403

In der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte besteht Einigkeit dahin, dass derjenige fahrlässig handelt, der in zeitlicher Nähe zum Fahrtantritt Cannabis konsumiert hat und dennoch ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führt, ohne sich bewusst zu machen, dass das Rauschmittel noch nicht unter den analytischen Grenzwert von 1,0 ng/ml abgebaut ist. In diesen Fällen wird der tatrichterliche Schluss von der festgestellten THC-Konzentration im Blut auf ein insoweit fahrlässiges Verhalten ohne Weiteres für zulässig gehalten. Die entscheidungserhebliche Divergenz in der obergerichtlichen Rechtsprechung, die zu der hier anzuzeigenden Entscheidung des BGH geführt hat, betrifft ausschließlich die Fälle, in denen das Führen des Kraftfahrzeugs nicht im zeitlichen Zusammenhang mit einem vorangegangenen Cannabiskonsum erfolgt ist. Es geht um die sogenannte „längere-Zeit-Rechtsprechung“, also um die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Tatrichter bei der Prüfung einer Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 und 3 StVG aus der Feststellung einer den analytischen Grenzwert erreichenden THC-Konzentration im Blut auf ein objektiv und subjektiv sorgfaltswidriges Verhalten des Betroffenen bezüglich einer fortdauernden Cannabiswirkung im Körper schließen darf. Bei einer „längere Zeit“ nach dem Cannabiskonsum unternommenen Fahrt könne es, so die von der Ansicht des vorlegenden OLG Oldenburg abweichenden Oberlandesgerichte, an der Erkennbarkeit der fortdauernden Cannabiswirkung für den Betroffenen fehlen; nur bei Vorliegen weiterer Beweisanzeichen dürfe daher in einem solchen Fall auf ein fahrlässiges Verhalten des Betroffenen geschlossen werden.

Der BGH ist der Auffassung des vorlegenden OLG Oldenburg gefolgt. Jeder Kraftfahrer sei nach vorangegangenen, bewussten Konsum von Cannabis verpflichtet, vor Antritt der Fahrt durch gehörige Selbstprüfung – soweit erforderlich – nach Einholung fachkundigen Rats und notfalls, sofern eine eindeutige Beurteilungsgrundlage nicht zu erlangen ist, durch Abstandnahme von der Fahrt sicherzustellen, dass er nicht unter der Wirkung einer den analytischen Grenzwert zumindest erreichenden THC-Konzentration im Blut ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führe. Der Tatrichter sei daher nach den für die rich-

<sup>9)</sup> BGH, Urteil vom 2. November 2011 – 2 StR 332/11, BGHSt 57, 53.

terliche Überzeugungsbildung geltenden Grundsätzen (§ 71 Abs. 1 OWiG i. V. m. § 261 StPO) aus Rechtsgründen nicht gehindert, beim Fehlen gegenläufiger Beweisanzeichen allein aus der Feststellung einer entsprechenden THC-Konzentration im Blut auf ein objektiv und subjektiv sorgfaltswidriges Verhalten im Sinne des § 24a Abs. 2 und 3 StVG zu schließen.

### **III. § 29a OWiG – BGH, Beschluss vom 10. April 2017 – 4 StR 299/16, NJW 2017, 2292 m. Anm. MIELCHEN/RICHTER, ZfSch 2017, 411**

„Bei einem unter Verstoß gegen deutsche Straßenverkehrsvorschriften durchgeführten internationalen Transport kann – bei Vorliegen der sonstigen hierfür erforderlichen Voraussetzungen nach § 29a OWiG – der Verfall in Höhe des gesamten Transportlohns angeordnet werden.“

Diese Beschlussformel ist das Ergebnis eines weiteren, im Wege einer Divergenzvorlage zustande gekommenen Beschlusses des BGH zu einer auch im Schrifttum umstrittenen Rechtsfrage.<sup>10)</sup> Dem Ausgangsverfahren lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Ein Mitarbeiter der die Rechtsbeschwerde im Ausgangsverfahren führenden Verfallsbeteiligten (juristische Person mit Sitz in Polen, die Speditionsleistungen erbringt) befuhr an einem Sonntag gegen 11:30 Uhr eine Bundesautobahn mit einem Lkw nebst Auflieger. Er führte eine Transportfahrt von Polen über die Bundesrepublik Deutschland nach Spanien durch. Bei einer Kontrolle in Deutschland konnte der Fahrer keine gültige Ausnahmegenehmigung für die Durchführung des Transports an einem Sonntag vorlegen. Gegen die Anordnung des Verfalls des gesamten Transportlohns verteidigte sich die Verfallsbeteiligte im Rechtsbeschwerdeverfahren mit dem Argument, der Transportlohn sei nur teilweise erlangt im Sinne des § 29a OWiG, und zwar entsprechend dem Anteil der Fahrtstrecke in der Bundesrepublik Deutschland an der Gesamtstrecke.

Dieser Argumentation ist der BGH im Ergebnis nicht gefolgt. Der Wortlaut von § 29a OWiG („dadurch“) erfordere eine unmittelbare Kausalbeziehung zwischen der bußgeldbewehrten Handlung und dem erlangten Vorteil. Die daran anknüpfende Abschöpfung habe spiegelbildlich dem Vermögensvorteil zu entsprechen, der aus der Begehung der mit Bußgeld bedrohten Handlung gezogen worden sei. Der Umstand, dass nicht der gesamte Transport als solcher die mit Bußgeld bewehrte Handlung darstelle, sondern Anknüpfungspunkt des Verfalls lediglich der jeweilige Verstoß gegen deutsche Vorschriften sei, stelle die Annahme eines unmittelbaren Kausalzusammenhangs zwischen dem Verstoß und der Erlangung des Transportlohnes nicht infrage. Ursächlichkeit im Sinne der Vorschrift bestehe nach allgemeinen Grundsätzen auch dann, wenn mehrere Handlungen einen Erfolg erst durch ihr Zusammenwirken, also kumulativ, herbeiführen würden. Die Begehung der Verkehrsordnungswidrigkeit sei *conditio sine qua non* für den entstandenen Vermögensvorteil; er wurde aus der mit Bußgeld bedrohten Handlung „gezogen“ und könne demnach abgeschöpft werden. Ergänzend verweist der BGH darauf, dass die gegenteilige Ansicht letztlich einer Fiktion gleich komme und zur Abschöpfung eines Lohnanteils führen würde, der gar nicht erwirtschaftet werden kann. Denn der Transportunternehmer werde nicht für zurückgelegte Streckenabschnitte bezahlt, sondern für die Ablieferung des Transportguts am Bestimmungsort. Der Verfall sei im Übrigen keine dem Schuldgrundsatz unterliegende strafähnliche Maßnahme.

<sup>10)</sup> Vgl. Thole, NZV 2009, 64; Mielchen/Meyer, DAR 2008, 417; Mielchen, DAR 2007, 344.

## **E. Verfahrensrecht**

### **I. § 244 Abs. 3 StPO – OLG Bamberg, Beschluss vom 17. März 2017 – 3 Ss OWi 264/17, juris (Mindestanforderungen an Beweisantrag auf Einholung eines anthropologischen Sachverständigengutachtens)**

So wie der Tatrichter im Straf- bzw. Bußgeldurteil Mindestanforderungen bei der Darlegung der Feststellungen und der sie tragenden Überzeugungsbildung zu beachten hat, haben die Verfahrensbeteiligten, insbesondere der Angeklagte bzw. Betroffene, ihrerseits Mindestanforderungen zu bedenken, wenn sie entweder durch Anträge die Beweisaufnahme beeinflussen oder deren Unzulänglichkeit wegen mangelnder Aufklärung im Revisions- bzw. Rechtsbeschwerdeverfahren rügen wollen.

Beispielhaft für die erste Fallkonstellation ist die in diesem Zusammenhang anzuzeigende Entscheidung des OLG Bamberg, die sich – gewissermaßen spiegelbildlich zur Entscheidung desselben Gerichts vom 29. Dezember 2016 – zu den Voraussetzungen verhält, denen ein Beweisantrag auf Einholung eines anthropologischen Sachverständigengutachtens genügen muss, wenn der Betroffene im Bußgeldverfahren seine Fahrereigenschaft abstreitet. Beschränkt sich der Betroffene in seinem Antrag auf die Formulierung, das Gutachten solle dem Beweis der Tatsache dienen, „dass der Betroffene nicht der verantwortliche Fahrzeugführer zur Tatzeit war“, verfehlt er diese Anforderungen der Rechtsprechung.

Das OLG Bamberg führt in diesem Zusammenhang u. a. aus:

„Zwar ergibt sich aus dem Beweisbegehren die Minimalbehauptung, dass mit der Beweisbehauptung unter Beweis gestellt werden soll, dass der Betroffene zur Tatzeit nicht der verantwortliche Führer des Tatfahrzeugs gewesen ist. Diesen Schluss hat indes nicht der Sachverständige, sondern allein das Gericht auf der Grundlage der erhobenen Beweise zu ziehen. Es fehlen jegliche Angaben entweder dazu, welche bestimmte (,verwechslungsgeeignete‘) Person anstelle des Betroffenen das Fahrzeug zur Tatzeit geführt hat bzw. auf dem Beweisfoto abgebildet ist oder aber wenigstens dazu, welche bestimmten morphologischen oder sonstigen Merkmale des Erscheinungsbilds, die eine Identität des Betroffenen mit der auf dem Messfoto abgebildeten Person ausschließen, durch das beantragte Gutachten ermittelt werden sollen“.

Damit konkretisiert diese Entscheidung die allgemeinen, auch vom BGH aufgestellten Voraussetzungen einer hinreichend bestimmten Beweistatsache im Fall der Negativtatsache.<sup>11)</sup>

### **II. § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO – OLG Bamberg, Beschluss vom 20. Juni 2017 – 3 Ss OWi 800/17, juris (Anforderungen an eine Aufklärungsrüge bei durch Verkehrszeichen angeordneter Geschwindigkeitsbeschränkung)**

In dieser Entscheidung werden erneut die Anforderungen an die Begründung einer Aufklärungsrüge im Straßenverkehrsrecht dargelegt. Sie belegt, dass Unvollständigkeiten beim Vortrag zu einer derartigen Verfahrensrüge vom Revisionsgericht bzw. von den Rechtsbeschwerdegerichten bei Prüfung des § 344 Abs. 2 Satz 2 StPO unnachsichtig geahndet werden. Der der Entscheidung vorangestellte Leitsatz bringt dies treffend zum Ausdruck:

„Die Aufklärungsrüge, mit der beanstandet wird, dass das Amtsgericht bei einem innerörtlichen Geschwindigkeitsverstoß eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu Grunde gelegt hat, während sie aufgrund eines Verkehrszeichens (Zeichen 274) 60 km/h betragen habe, was durch eine dem Tatrichter präsentierte Abbil-

<sup>11)</sup> Vgl. nur BGH, Beschluss vom 24. Januar 2017 – 2 StR 509/16, NStZ 2017, 300.

dung des Verkehrszeichens untermauert werden soll, ist unzulässig, wenn nicht vorgetragen wird, dass sich das Verkehrszeichen vor der Messstelle befunden hat.“

Es soll in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben, dass das Oberlandesgericht nach einem entsprechenden richterlichen Hinweis an die Verfahrensbeteiligten die Positionierung des Verkehrszeichens mit Hilfe der Internetseite „Google Maps“ nachgeprüft hat.

## **F. Verwaltungsrecht**

### **BVerwG, Urteil vom 6. April 2017 – 3 C 24.15, DAR 2017, 533**

Der im Jahr 2015 vom VGH Mannheim eingeleitete Rechtsprechungsänderung<sup>12)</sup> zum regelmäßigen Erfordernis einer MPU bei einer *strafgerichtlichen* Entziehung der Fahrerlaubnis unter Alkoholeinfluss (auch unter 1,6 Promille) hat das BVerwG in der hier anzuzeigenden Entscheidung eine Absage erteilt. Die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens setze, so das BVerwG, nach dem klaren Wortlaut von § 13 Satz 1 Nr. 2 FeV voraus, dass die Fahrerlaubnis aus einem der in den Buchstaben a bis c genannten Gründe entzogen wurde. Daraus folge, dass auch im Zusammenhang mit dem Tatbestand des § 13 Satz 1 Nr. 2 Buchst. d FeV die Systematik und Wertung dieser Gründe zu beachten sei. Es sei mit dieser Vorschrift nicht vereinbar, sich hiervon zu lösen und die strafgerichtliche Fahrerlaubnisentziehung im Fall einer Trunkenheitsfahrt zu einem eigenständigen Sachgrund für die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung zu machen. Die Vorschriften über die Bindungswirkung an das Strafurteil in § 3 Abs. 3 und 4 StVG rechtfertigten keine andere Beurteilung.

#### **Zusammenfassung**

Dieser Beitrag gibt einen Überblick über wichtige Entscheidungen zum Straßenverkehrsrecht im Zeitraum von Mitte 2016 bis Herbst 2017. Den Schwerpunkt bilden Entscheidungen, vornehmlich solche des 4. Strafsenats des Bundesgerichtshofs, zum materiellen Verkehrsstrafrecht. Behandelt werden ferner einige Entscheidungen der Oberlandesgerichte, insbesondere solche von prozessuellem Interesse. Hervorzuheben sind ferner eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs zur Höhe des anzuordnenden Verfalls bei Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften im grenzüberschreitenden Verkehr und eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Notwendigkeit einer MPU in Fällen einer strafgerichtlichen Entziehung der Fahrerlaubnis bei Fahren unter Alkoholeinfluss.

#### **Schlüsselwörter**

Rechtsprechungsübersicht – Straßenverkehrsrecht – Straf- und Verwaltungsrecht – einzelne Straftatbestände – Rechtsfolgen – Gewinnabschöpfung im grenzüberschreitenden Verkehr – Prozessrecht

<sup>12)</sup> VGH Mannheim, Beschluss vom 15. Januar 2014 – 10 S 1748/13, ZfS 2014, 235; weitere Nachweise zur Rechtsprechung bei Franke, Blutalkohol 53, 434, 443 f. (2016).

**S u m m a r y**

This essay gives an overview of important judgements concerning german traffic law, especially those of the German Federal Court, from July 2016 to autumn 2017. The presentation includes judgements dealing with the most important criminal offences of traffic law and some problems of common interest as far as the criminal procedure and the skimming off of profits in cross-border goods traffic are concerned.

**K e y w o r d s**

judgement report – german traffic law – criminal and administrative matters – skimming off of profits – cross-border goods traffic

**A n s c h r i f t   d e s   V e r f a s s e r s**

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

*Frühere Jahrgänge der Zeitschrift »Blutalkohol«*

(1961–2016, Vol. 1–53), in Leinen gebunden, können noch geliefert werden.  
Interessenten teilen wir gerne die Preise hierfür mit.

**Einbanddecken Vol. 53/2016**

und ebenso Vol. 1–52 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

---

## Europäischer Drogenbericht 2017\*)

### – Auszug –

#### **Einleitende Bemerkungen und Danksagungen**

Dieser Bericht stützt sich auf Daten, die der EMCDDA von den EU-Mitgliedstaaten, dem Kandidatenland Türkei sowie Norwegen in Form nationaler Informationspakete zur Verfügung gestellt wurden.

Der vorliegende Bericht soll einen zusammenfassenden Überblick über die Drogensituation in Europa und die einschlägigen Maßnahmen bieten. Die hier veröffentlichten statistischen Daten beziehen sich auf das Jahr 2015 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. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die Beobachtung von Mustern und Trends im Hinblick auf im Verborgenen stattfindende und stigmatisierte Verhaltensweisen wie den Drogenkonsum sowohl in praktischer als auch in methodischer Hinsicht eine Herausforderung darstellt. Aus diesem Grund wurde für die in diesem Bericht vorgenommenen Analysen auf mehrere Datenquellen zurückgegriffen. Zwar sind auf nationaler Ebene und im Hinblick auf die Ergebnisse, die im Rahmen einer europäischen Analyse erzielt werden können, deutliche Verbesserungen festzustellen. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass in diesem Bereich methodische Schwierigkeiten bestehen. Daher ist bei der Auslegung der Ergebnisse Vorsicht geboten, insbesondere, wenn Länder im Hinblick auf eine einzelne Messgröße miteinander verglichen werden. Vorbehalte und Datenbeschränkungen sind der Online-Version dieses Berichts und dem Statistical Bulletin\*\*) zu entnehmen, das ausführliche Informationen über die Methodik und etwaige Analysebeschränkungen sowie Anmerkungen zu den Einschränkungen der zur Verfügung gestellten Informationen enthält. Zudem sind dort Informationen über die im Rahmen der Schätzungen auf europäischer Ebene herangezogenen Methoden und Daten verfügbar, die für eine Interpolation geeignet sind.

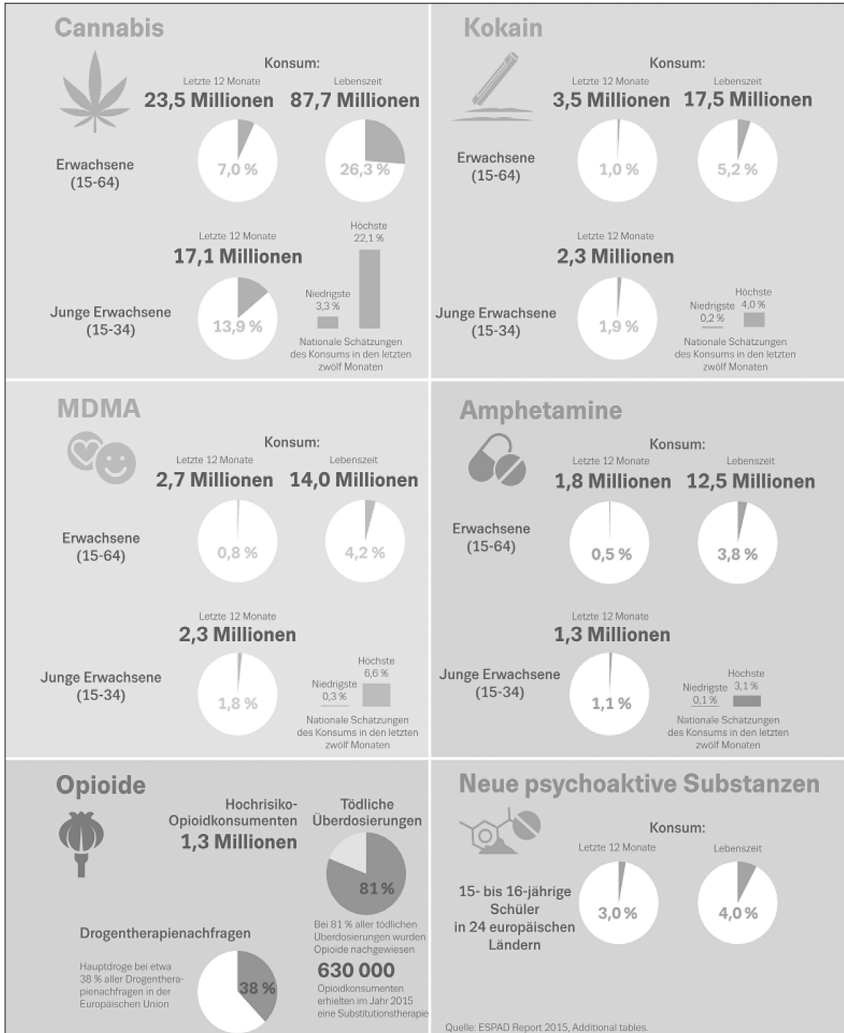
---

\*) Europäischer Drogenbericht 2017: Trends und Entwicklungen, Europäische Beobachtungsstelle für Drogen und Drogensucht – EMCDDA (2017), Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg.

\*\*) Einzusehen unter: <http://www.emcdda.europa.eu/>



**Die Drogensituation in Europa im Jahr 2017**



Auf einen Blick – Schätzungen des Drogenkonsums in der Europäischen Union.

**Hochpotente synthetische Opiode: eine zunehmende Gesundheitsgefahr**

Es ist besorgniserregend, dass sowohl in Europa als auch in Nordamerika in jüngster Zeit hochpotente neue synthetische Opiode, vorwiegend Fentanyl-derivate, auf den Markt gekommen sind. Seit 2012 gehen über das EU-Frühwarnsystem immer mehr Meldungen über derartige Substanzen und die von ihnen verursachten Schäden ein. Diese Substanzen werden auf Online-Märkten sowie auf dem Schwarzmarkt verkauft. Mitunter werden sie als Heroin, andere illegale Drogen oder sogar gefälschte Arzneimittel angeboten oder sind mit all diesen verschnitten. Hochpotente synthetische Opiode sind mit gravierenden Gesundheitsgefahren verbunden, und zwar nicht nur für ihre Konsumenten, sondern auch für die an ihrer Herstellung beteiligten Personen sowie für Postmitarbeiter und Straf-

verfolgungsbeamte. Für die Herstellung von vielen tausend Dosen sind nur sehr geringe Mengen erforderlich, sodass diese Substanzen problemlos versteckt und befördert werden können. Dies stellt für die Drogenkontrollbehörden ein erhebliches Problem dar. Zugleich sind diese Substanzen eine potenziell attraktive und profitable Ware für die organisierte Kriminalität.

Über das Frühwarnsystem gehen immer mehr Meldungen über Todesfälle und nicht tödliche Vergiftungen ein, die darauf schließen lassen, dass hochpotente synthetische Opioide in Europa zunehmend Probleme verursachen. Anfang 2017 nahm die EMCDDA Risikobewertungen der Fentanyl-derivate Acryloylfentanyl und Furanylfentanyl vor. Die Einführung von Kontrollmaßnahmen für diese beiden Substanzen auf europäischer Ebene wird gegenwärtig erwogen. Eine ganze Reihe anderer Substanzen dieser Kategorie wird derzeit genau untersucht.

### **Neue psychoaktive Substanzen: Gesamtbild ändert sich**

Die diesjährige Analyse hat gezeigt, dass sich die in Europa und andernorts ergriffenen Maßnahmen möglicherweise auf das Auftreten neuer psychoaktiver Substanzen auswirken, diese jedoch nach wie vor ein schwerwiegendes Problem für die öffentliche Gesundheit darstellen. Zwar wurde im Jahr 2016 jede Woche eine neue Droge über das EU-Frühwarnsystem gemeldet, jedoch wurden insgesamt weniger neue Substanzen entdeckt als in den Vorjahren. Dies könnte unter Umständen ein positives Zeichen sein, insbesondere, wenn diese rückläufige Entwicklung anhält. Andere Daten sind hingegen weniger ermutigend. So gibt es keine verlässlichen Hinweise darauf, dass die Verfügbarkeit neuer psychoaktiver Substanzen insgesamt gesunken ist. Zudem steigt die Gesamtzahl der auf dem Markt verfügbaren Substanzen weiter an, auch wenn sich das Tempo, mit dem neue Substanzen auf den Markt gebracht werden, möglicherweise verlangsamt. Des Weiteren gibt es Anzeichen dafür, dass bestimmte Klassen neuer psychoaktiver Substanzen, insbesondere synthetische Cathinone und synthetische Cannabinoide, mittlerweile auf dem Drogenmarkt Fuß fassen.

Für die Tatsache, dass neue Substanzen möglicherweise langsamer auf den Markt gelangen, ist eine Reihe von Gründen denkbar. Einige europäische Länder haben pauschale Verbote ausgesprochen, Rechtsvorschriften über generische und analoge Substanzen erlassen und andere Maßnahmen gegen die Hersteller und Händler neuer psychoaktiver Substanzen ergriffen. Damit wurden restriktivere rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen, angesichts derer es für die Hersteller unter Umständen weniger Anreiz bietet, sich auf ein „Katz-und-Maus-Spiel“ mit den Regulierungsbehörden einzulassen und immer neue Substanzen zu entwickeln, um der gesetzlichen Kontrolle stets einen Schritt voraus zu sein.

Darüber hinaus stammt ein Großteil der in Europa angebotenen neuen psychoaktiven Substanzen aus China, und die dort eingeführten Kontrollen hatten womöglich auch gewisse Auswirkungen auf die Verfügbarkeit dieser Substanzen in der Europäischen Union.

In Teilen Europas hatten die Kontrollmaßnahmen im stationären Handel offenbar Einfluss auf den Zugang zu neuen psychoaktiven Substanzen. Der Verkauf dieser Substanzen findet zunehmend im Verborgenen statt, sodass Online-Marktplätze und der Drogen-schwarzmarkt inzwischen eine größere Rolle spielen als in der Vergangenheit. Vor diesem Hintergrund hat womöglich die Legalität neuer Substanzen ihre Bedeutung eingebüßt, insbesondere, wenn diese gemeinsam mit illegalen Drogen verkauft werden, und dadurch als Triebfeder für die Entwicklung neuer Substanzen an Wirkungskraft verloren.

**Neue psychoaktive Substanzen: Billige Rauschmittel für marginalisierte und chronische Drogenkonsumenten**

Möglicherweise ist die Nachfrage nach neuen psychoaktiven Substanzen auch aufgrund einer ablehnenden Haltung der Konsumenten gesunken. Prävention, Schadensminimierung und die Berichterstattung über die negativen Folgen haben offenbar dafür gesorgt, dass junge Menschen neue Substanzen nicht länger als relativ sichere, legale Alternative zu den herkömmlichen illegalen Drogen wahrnehmen. Ungeachtet dessen gibt es jedoch Hinweise darauf, dass die Verfügbarkeit und der Konsum dieser Substanzen unter chronischen und marginalisierten Konsumenten womöglich steigen.

In bestimmten Settings und gefährdeten Bevölkerungsgruppen ist der problematische Konsum neuer psychoaktiver Substanzen offenbar auf dem Vormarsch. So wird beispielsweise der injizierende Konsum von Cathinonen unter aktuellen und ehemaligen Opioidkonsumenten mit einer Zunahme sowohl physischer als auch psychischer Gesundheitsprobleme in Verbindung gebracht.

Synthetische Cannabinoide geben ebenfalls in steigendem Maße Anlass zur Sorge. Trotz einiger pharmakologischer Ähnlichkeiten dürfen diese Drogen nicht mit Cannabisprodukten verwechselt werden. Bei synthetischen Cannabinoiden handelt es sich oftmals um hochpotente Substanzen mit schwerwiegenden und potenziell tödlichen Folgen. Die vorliegende Evidenz lässt darauf schließen, dass synthetische Cannabinoide mittlerweile in einigen Teilen Europas von marginalisierten Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise Obdachlosen, als billige und hochwirksame Rauschmittel konsumiert werden. Der Umstand, dass synthetische Cannabinoide schwer nachzuweisen sind, führt dazu, dass diese Substanzen in einigen europäischen Haftanstalten ein großes Problem darstellen, das mit gravierenden Folgen für die Gesundheit und Sicherheit der Häftlinge verbunden ist.

## Drogen- und Suchtbericht 2017\*)

### – Auszug –

## 2 Suchtstoffe, Suchtformen, Regulierung

### 2.4 Illegale Drogen

#### *Überblick*

Die Häufigkeit des Konsums illegaler Drogen wird über repräsentative Bevölkerungsumfragen gemessen. Dabei wird unterschieden, ob die Befragten mindestens einmal in ihrem Leben (Lebenszeitprävalenz, Drogenerfahrung) oder in den 12 Monaten vor der Befragung (12-Monats-Prävalenz, aktueller Konsum) Drogen konsumiert haben.

Für Substanzen mit bewusstseinsverändernder Wirkung (psychotrope oder psychoaktive Substanzen) gelten gesetzliche Beschränkungen. Das Betäubungsmittelgesetz (BtMG) begrenzt den Einsatz einiger Betäubungsmittel auf medizinisch-therapeutische Anwendungen, etwa in der Schmerzmedizin, und verbietet andere grundsätzlich. Dem BtMG unterliegen Opioide (wie Morphin und Heroin), Kokain, Cannabis (Marihuana, Haschisch), Amphetamine (wie Crystal Meth) und Halluzinogene (etwa LSD).

Da mit dem BtMG nur einzelne Substanzen verboten werden können, stellt die Bekämpfung der neuen psychoaktiven Stoffe (NPS) eine besondere Herausforderung dar. Durch kleinste Veränderungen an der chemischen Struktur einer Substanz war diese dem BtMG nicht mehr unterstellt und neue gefährliche Substanzen konnten legal auf den Markt gebracht werden. Darum wurden die oft als „Kräutermischungen“ oder „Badesalze“ bezeichneten Stoffe auch Legal Highs genannt. Diese rechtliche Grauzone ist nun weitgehend beseitigt. Mit dem am 26. November 2016 in Kraft getretenen Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) werden erstmals in Deutschland ganze Stoffgruppen verboten, welche eine Vielzahl von Einzelsubstanzen umfassen.

#### *Daten der Ermittlungsbehörden zu Drogen und Kriminalität*

##### *Drogenbedingte Todesfälle*

Im Jahr 2016 wurden 1.333 drogenbedingte Todesfälle polizeilich registriert. Dies entspricht einem Anstieg von 9 % gegenüber dem Vorjahr (1.226). Mit einer wiederholten Zunahme der Drogentoten im vierten Jahr in Folge ist ein mit 2009 vergleichbares Niveau erreicht.

Die meisten Drogentoten wurden, wie bereits in den Vorjahren, in den bevölkerungsreichsten Bundesländern Bayern (321 Tote) und Nordrhein-Westfalen (204 Tote) festgestellt.

Die polizeilich registrierten Drogentoten wurden durchschnittlich knapp über 38 Jahre alt. Der Anteil der männlichen Drogentoten betrug 84 %.

Wie bereits in den Vorjahren war vor allem der Konsum von Opioiden/Opiaten allein oder in Verbindung mit anderen Drogen/Substanzen todesursächlich. Im Vergleich zum

\*) Drogen- und Suchtbericht der Bundesregierung 2017, Die Drogenbeauftragte der Bundesregierung, Bundesministerium für Gesundheit, Stand: Juli 2017, veröffentlicht am 18. August 2017.

Vorjahr ist der Anstieg der Drogentodesfälle infolge von polyvalenten Vergiftungen durch andere Substanzen als Opioide/Opiate am höchsten. Auffällig ist der Anstieg der monovalenten/polyvalenten Vergiftungen im Zusammenhang mit Kokain (insgesamt 71 Tote, Anstieg um rund 78 %).

Die gestiegene Anzahl von 24 auf 26 Drogentodesfälle durch monovalente/polyvalente Vergiftungen mit Methamphetamin (Crystal Meth) unterstreicht nach wie vor die Bedeutung und Gefährlichkeit dieser Droge.

2016 wurden 98 (2015: 39) Drogentote mit der Todesursache Vergiftung in Verbindung mit neuen psychoaktiven Stoffen (NPS) erfasst, was einen erheblichen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr bedeutet. Die aktuelle Zahl der Todesfälle durch NPS umfasst erstmalig auch die bisher nicht explizit erhobenen Todesfälle in Verbindung mit synthetischen Opioiden (22). Auch die Anzahl der Verstorbenen mit der Todesursache Vergiftungen in Verbindung mit Fentanyl (95; Zunahme um 9 %) ist gewachsen. Bei beiden Todesursachen ist allerdings aufgrund der schwierigen Erkennbarkeit bzw. Feststellungsmöglichkeit von einem größeren Dunkelfeld auszugehen.

### ***Erstauffällige Konsumenten harter Drogen (EKHD)***

2016 veränderte sich das Erfassungsverhalten der Drogenfälle und -mengen und der Erstauffälligen Konsumenten harter Drogen (EKHD) in einzelnen Bundesländern. Insofern sind die in 2016 registrierten Fallzahlen und EKHD nicht mit den entsprechenden Daten der Vorjahre vergleichbar. Daraus folgt, dass Veränderungsraten, aus denen Entwicklungstendenzen ableitbar wären, im diesjährigen Bericht nicht dargestellt werden können.

### ***Cannabis***

#### ***Cannabis als Medizin***

Mit dem am 10. März 2017 in Kraft getretenen Gesetz zur Änderung betäubungsmittelrechtlicher und anderer Vorschriften können Cannabisarzneimittel im Einzelfall als Therapiealternative bei schwerwiegenden Erkrankungen eingesetzt werden (siehe hierzu auch BA 2017, 122).

### ***Crystal Meth***

#### ***Neue Regelungen***

Um die Herstellung von Methamphetamin in Europa zu bekämpfen, hat die EU-Kommission im September 2016 die Stoffe Chloephedrin und Chlorpseudoephedrin dem europäischen Grundstoffrecht unterstellt.

Damit der unerlaubte Umgang mit diesen Stoffen auch strafbewehrt ist, wurde das Grundstoffüberwachungsgesetz im März 2017 entsprechend geändert.

### ***Opiate***

#### ***Neue Regelungen***

Das Bundeskabinett hat am 15. März 2017 die 3. Verordnung zur Änderung der Betäubungsmittelverschreibungsverordnung (BtMVV) beschlossen. Der Bundesrat hat der Verordnung am 12. Mai 2017 ohne Gegenstimmen zugestimmt. Damit werden die vor 25 Jahren erstmals erlassenen betäubungsmittelrechtlichen Vorschriften zur Therapie von Patientinnen und Patienten mit einer Abhängigkeit etwa von Heroin weiterentwickelt.

Mit der Neuregelung werden folgende bislang in der BtMVV geregelte Punkte in die Richtlinienkompetenz der Bundesärztekammer überführt:

- Voraussetzungen für die Einleitung und Fortführung der Therapie
- der Umgang mit dem Gebrauch weiterer legaler oder illegaler Substanzen während einer Substitutionstherapie (Beikonsum)
- das Verschreiben des Substitutionsmittels zur eigenverantwortlichen Einnahme durch Patientinnen und Patienten, die einen gefestigten Umgang mit ihrem Suchtverhalten haben
- die Entscheidung über die Erforderlichkeit einer zusätzlichen psychosozialen Betreuung

Der Grundsatz, dass Substitutionsmittel nur zum unmittelbaren Verbrauch überlassen werden, also nur im Beisein von Fachpersonal eingenommen werden dürfen, bleibt auch in Zukunft erhalten. Die bisherige Ausnahme einer Verschreibung des Substitutionsmittels an gefestigte Patientinnen und Patienten zur eigenverantwortlichen Einnahme (Take-Home-Verschreibungen) wird fortentwickelt. In begründeten Einzelfällen dürfen Substitutionsärztinnen und Substitutionsärzte ein Mittel künftig für den Bedarf von bis zu 30 Tagen (statt grundsätzlich bis zu 7 Tagen) auch bei Inlandsaufenthalten verschreiben. Das erleichtert sowohl die Arbeit der Ärztinnen und Ärzte als auch den Weg der Substitutionspatienten in ein selbstbestimmtes Leben.

Um die wohnortnahe Versorgung der Betroffenen zu verbessern, wird zudem der Katalog der Einrichtungen, die Substitutionsmittel an Betroffene ausgeben dürfen, ausgeweitet. Hierzu zählen künftig etwa Rehabilitationseinrichtungen, Gesundheitsämter, Alten- und Pflegeheime sowie Hospize.

Die Vorschriften zur Sicherheit und Kontrolle des Betäubungsmittelverkehrs, die im Rahmen einer Substitutionstherapie unverzichtbar sind, werden dagegen in der BtMVV fortgeführt.

## ***Neue psychoaktive Stoffe***

### *Neue Regelungen*

Am 26. November 2016 ist das Neue-psychoaktive-Stoffe-Gesetz (NpSG) in Kraft getreten.

Das Bundesgesundheitsministerium hat mit diesem Gesetz in Ergänzung zum einzelstofflichen Ansatz des Betäubungsmittelgesetzes (BtMG) einen neuen Ansatz entwickelt, mit dem erstmals in Deutschland ganze Stoffgruppen, welche eine Vielzahl von Einzelsubstanzen umfassen, verboten werden. Es ist nicht mehr wie zuvor möglich, durch kleine chemische Veränderungen die Verbote und Strafvorschriften des BtMG zu umgehen und gefährliche Stoffe als vermeintlich legal auf den Markt zu bringen.

Je nach Entwicklung des Marktes kann es in der Zukunft angezeigt sein, weitere Stoffgruppen den Regelungen des NpSG zu unterstellen oder aber Stoffgruppen auszuweiten oder einzuschränken. Den Stoffgruppen unterfallende Einzelstoffe, die sich als nicht nur gering psychoaktiv und als in besonderer Weise gesundheitsgefährdend erweisen sowie in größerem Ausmaß missbräuchlich verwendet werden, werden auch weiterhin aufzählend in die Anlagen des BtMG aufgenommen. In diesen Fällen gehen die strengeren Regelungen des BtMG denen des NpSG vor.

So hat die Bundesregierung mit der 31. Betäubungsmittelrechts-Änderungsverordnung (BtMÄndV) vom 31. Mai 2016 sechs NPS in die Anlagen des BtMG aufgenommen. Mit der 18. Verordnung zur Änderung von Anlagen des BtMG, die sich im parlamentarischen Verfahren befindet, sollen weitere zwölf Stoffe dem BtMG unterstellt werden, zu denen positive Voten des Betäubungsmittel-Sachverständigenausschusses vorliegen.



## BAST: Begutachtung der Fahreignung 2016

### 1. Überblick

Die Jahresstatistik vermittelt einen Überblick über die Verteilung der verschiedenen Anlassgruppen, die einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) zugewiesen werden sowie eine Zusammenfassung der Ergebnisse der MPU-Gutachten. In der längsschnittlichen Betrachtung der Jahresstatistiken können Veränderungen der Anzahl der angeordneten MPU-Gutachten aufgezeigt werden, die für die verschiedenen Anlassgruppen ggf. aufsteigende oder absteigende Tendenzen erkennen lassen.

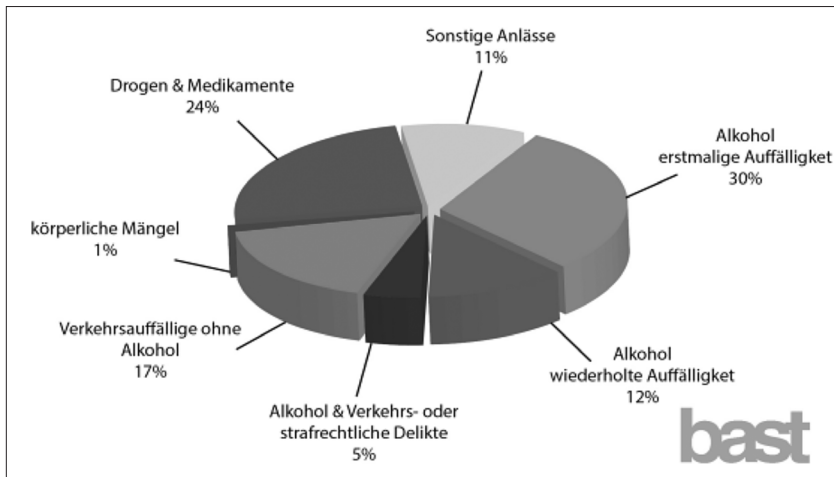


Abb. 1: Verteilung der Untersuchungsanlässe im Jahr 2016.<sup>1)</sup>

Im Jahr 2016 führten die 16 aktiven Träger der bundesdeutschen Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) insgesamt 91.185 medizinisch-psychologische Untersuchungen durch.

Mit insgesamt 47 % bilden die Alkohol-Fragestellungen nach wie vor die stärkste Anlassgruppe der MPU-Gutachten, wobei der größte Anteil der zu begutachtenden Klienten (30 %) erstmalig mit Alkohol aufgefallen war (Abb. 1). Die zusammengefassten drogenbezogenen Untersuchungsanlässe „Drogen und Medikamente“ bilden mit 24 % die zweitgrößte Anlassgruppe, gefolgt von „Verkehrsauffälligkeiten ohne Alkohol“ (17 %). Körperliche und/oder geistige Mängel waren selten Anlass für eine Begutachtung (1 % der Fälle). Sämtliche übrigen Anlässe ergaben für das Jahr 2016 in der Summe 11 % (Abb. 1).

<sup>1)</sup> In dem Tortendiagramm wurden folgende Anlassgruppen zusammengefasst: „Körperliche und geistige Mängel“ und „Neurologisch-psychiatrische Mängel“ wurden zu „Körperlichen Mängeln“ zusammengefasst. „Verkehrsauffälligkeiten“ und „Allgemeine Verkehrsauffälligkeit in Kombination mit Sonstigen strafrechtlichen Auffälligkeiten“ wurden zu „Verkehrsauffällige ohne Alkohol“ zusammengefasst. „Betäubungsmittel- und Medikamentenauffälligkeit“, „Alkohol in Kombination mit Sonstigen Drogen & Medikamenten“ und „Sonstige Drogen & Medikamente in Kombination mit Allgemeinen Verkehrsauffälligkeiten“ wurden zu „Drogen & Medikamente“ zusammengefasst. „Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung“, „Sonstige strafrechtlich Auffälligkeiten“, „Sonstige Mehrfachfragestellungen“, „Vorzeitige Erteilung der Fahrerlaubnis“, „Fahrlehrerbewerber“ und „Sonstige Anlässe“ wurden zu „Sonstige Anlässe“ zusammengefasst. Abweichung von 100 % durch Rundung.

## 2. Ergebnis der MPU-Gutachten für die differenzierten Anlassgruppen

Das MPU-Gutachten bietet der Straßenverkehrsbehörde die psychologische und medizinische Grundlage für die Entscheidung, ob dem Klienten (je nach Prognose) die Fahrerlaubnis zugesprochen wird oder nicht. Wird die Fahrerlaubnis nicht zugesprochen, kann der Klient diese nach einem festgesetzten Zeitraum erneut beantragen. Bei manchen Anlassgruppen kann der Klient aufgrund des MPU-Gutachtens auch als nachschulungsfähig eingestuft werden und nach der Teilnahme an entsprechenden Kursen die Fahreignung wiedererlangen. Tab. 1 gibt Aufschluss über die prozentuale Verteilung der MPU-Ergebnisse des Jahres 2016 differenziert nach Anlassgruppen.

Anlassgruppe	geeignet	nachschulungsfähig	ungeeignet	Summe	Anteil
körperliche und geistige Mängel	62,7%		37,3%	367	0,4%
neurologisch-psychiatrische Mängel	55,0%		45,0%	131	0,1%
Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	57,0%		43,0%	100	0,1%
Verkehrsauffälligkeiten	62,1%	0,2%	37,7%	13.900	15,2%
Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	60,5%	0,1%	39,4%	2.813	3,1%
Alkohol erstmalig *	55,1%	10,9%	34,0%	26.966	29,6%
Alkohol wiederholt *	47,8%	7,4%	44,9%	10.820	11,9%
Betäubungsmittel- u. Medikamentenauffällige **	65,0%	7,3%	27,7%	18.336	20,1%
Alkohol + allg. verkehrs-/ strafrechtl. auffällig *	46,3%	5,9%	47,8%	4.895	5,4%
Alkohol + BtM / Medikamente**	57,4%	6,1%	36,5%	1.848	2,0%
Allg. verkehrs- + sonst. strafrechtl. auffällig	56,9%	0,2%	42,9%	1.892	2,1%
BtM / Medikamente + allg. verkehrsauffällig **	57,2%	3,4%	39,4%	2.115	2,3%
Sonstige Mehrfachfragestellungen	53,5%	3,2%	43,3%	1.791	2,0%
FeV §§ 10 u. 11 Mindestalter	96,4%		3,6%	4.559	5,0%
FahrIG §§ 3 u. 33 Fahrlehrer	86,0%		14,0%	143	0,2%
Sonstige Anlässe	50,7%		49,3%	509	0,6%
<b>Gesamtsumme</b>	<b>59,2%</b>	<b>6,2%</b>	<b>34,6%</b>	<b>91.185</b>	<b>100,0%</b>
<b>* Alkohol-Fragestellung gesamt</b>	<b>52,2%</b>	<b>9,4%</b>	<b>38,3%</b>	<b>42.681</b>	<b>46,8%</b>
<b>** BtM-Fragestellungen gesamt</b>	<b>63,6%</b>	<b>6,8%</b>	<b>29,6%</b>	<b>22.299</b>	<b>24,5%</b>

Tab. 1: Anlassbezogene Aufschlüsselung der MPU-Ergebnisse in Prozent für das Jahr 2016.

Im Vergleich zu 2015 zeigt sich in der prozentualen Gesamtverteilung der MPU-Ergebnisse keine relevante Veränderung. Von den 91.185 begutachteten Personen waren 59,2 % „geeignet“ (2015: 58,9 %), 34,6 % ungeeignet (2015: 34,7 %), und 6,2 % (2015: 6,4 %) wurden als „nachschulungsfähig“ eingestuft.

### 3. Veränderung der Begutachtungszahlen im Vergleich zu den Vorjahren – 2013 bis 2016

Die Gesamtzahl der Begutachtungen hat sich im Vergleich der Jahre 2015 und 2016 unwesentlich verringert (–0,1 %) (siehe Tab. 2).

Anlassgruppe	2013	2014	2015	2016	2015 / 2016
körperliche und geistige Mängel	270	286	318	367	15,4%
neurologisch-psychiatrische Mängel	158	137	114	131	14,9%
Auffälligkeit bei der Fahrerlaubnisprüfung	119	99	82	100	22,0%
Verkehrsauffälligkeiten	13.716	13.050	12.900	13.900	7,8%
Sonstige strafrechtliche Auffälligkeiten	3.480	3.259	3.026	2.813	-7,0%
Alkohol erstmalig *	26.775	25.903	27.160	26.966	-0,7%
Alkohol wiederholt *	14.322	13.149	12.190	10.820	-11,2%
Betäubungsmittel- u. Medikamentenauffällige **	16.374	16.751	17.472	18.336	4,9%
Alkohol + allg. verkehrs-/ strafrechtl. auffällig *	6.321	5.580	5.264	4.895	-7,0%
Alkohol + BtM / Medikamente **	2.063	1.905	1.927	1.848	-4,1%
Allg. verkehrs- + sonst. strafrechtl. auffällig	2.033	1.879	1.729	1.892	9,4%
BtM / Medikamente + allg. verkehrsauffällig **	2.097	2.101	1.989	2.115	6,3%
Sonstige Mehrfachfragestellungen	2.166	2.039	1.739	1.791	3,0%
FeV §§ 10 u. 11 Mindestalter	4.269	4.741	4.741	4.559	-3,8%
FahrIG §§ 3 u. 33 Fahrlehrer	134	129	132	143	8,3%
Sonstige Anlässe	522	528	493	509	3,2%
<b>Gesamtsumme</b>	<b>94.819</b>	<b>91.536</b>	<b>91.276</b>	<b>91.185</b>	<b>-0,1%</b>
<b>* Alkohol-Fragestellungen gesamt</b>	<b>47.418</b>	<b>44.632</b>	<b>44.614</b>	<b>42.681</b>	<b>-4,3%</b>
<b>** BtM-Fragestellungen gesamt</b>	<b>20.534</b>	<b>20.757</b>	<b>21.388</b>	<b>22.299</b>	<b>4,3%</b>

Tab. 2: Begutachtungsanlässe der Jahre 2013 bis 2016.

Der auch in den Vorjahren ersichtliche Abwärtstrend bei den Alkoholfragestellungen in Kombination mit Verkehrsauffälligkeit oder sonstiger strafrechtlicher Auffälligkeit sowie bei wiederholter Alkoholauffälligkeit setzt sich im Jahr 2016 weiter fort. Demgegenüber sind die Zahlen der Begutachtungsanlässe bei BtM-/Medikamentenauffälligkeit und BtM-/Medikamentenauffälligkeit in Kombination mit einer Verkehrsauffälligkeit im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Trotz diesem, sich seit Jahren fortsetzenden Abwärtstrends der Alkohol- und des gleichzeitigen Anstiegs der BtM-/Medikamenten-Begutachtungsanlässe, ist die Begutachtungszahl der Alkoholfragestellungen 2016 immer noch doppelt so hoch wie die der BtM-/Medikamenten-Fragestellungen.

(Aus einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt, – Verfasserin:  
Dr. rer. nat. ANJA KNOCHÉ – vom Juli 2017, veröffentlicht im August 2017)

## Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.)

### Neuer Präventionsspot „Nur nüchtern ans Steuer“

Mit einem neuen Film-Spot machen jetzt der B.A.D.S. und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) auf die Folgen der Genuss- und Rauschmittel bei Teilnahme am Straßenverkehr aufmerksam.

Vom 1. Oktober 2017 an schaltet der B.A.D.S. den Spot mit dem Claim „Nur nüchtern ans Steuer“ zunächst auf seiner Homepage unter [www.bads.de](http://www.bads.de). Gleichzeitig ist er über YouTube abrufbar und kann von Institutionen sowie Einzelpersonen lizenzfrei für die eigene Präventionsarbeit gegen Rauschmittel heruntergeladen und verwendet werden. Der DVR wird den Spot ebenfalls in seine Verkehrssicherheitsarbeit für junge Fahrerinnen und Fahrer einbinden.

Der Präsident des B.A.D.S., Dr. PETER GERHARDT, sagte bei der Vorstellung des Spots in Rostock: „Wie schon mit unserem ersten Spot vor zwei Jahren mit dem Claim ‚Alkohol und Drogen am Steuer machen nicht sexy, sondern töten‘ ergänzen wir unsere Präventionsarbeit, die wir in der Hauptsache durch Vorträge in Schulen, bei der Bundeswehr, auf Messen und anderen Großveranstaltungen leisten, in sinnvoller Weise. Wir sind dem DVR und der DGUV – Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung – für die gemeinsame Finanzierung sehr dankbar und prüfen zurzeit, ob der Spot auch in den Vorprogrammen bundesdeutscher Kinos gestartet werden könnte.“ Der B.A.D.S. wendet sich darüber hinaus an junge Leute unter anderem mit einer spielerisch gestalteten App, Tests in Fahrsimulatoren und einer breiten Palette von Flyern, Filmen und anderen Medien.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 1. Oktober 2017)

### Präsident Dr. Peter Gerhardt wiedergewählt, Dr. Garbe wird neuer Schatzmeister



Einstimmig hat die Mitgliederversammlung des B.A.D.S. ihren langjährigen Präsidenten, Dr. PETER GERHARDT, im Amt bestätigt. Er hatte sich am 30. September 2017 auf der Mitgliederversammlung in Rostock als einziger Kandidat zur turnusgemäßen Wiederwahl gestellt und wird seine ehrenamtliche Tätigkeit für weitere drei Jahre ausüben.

Zum neuen Schatzmeister des B.A.D.S. wählten die Mitglieder ohne Gegenstimmen den Leitenden Oberstaatsanwalt Dr. JÜRGEN GARBE aus Rostock, der bereits seit 4 Jahren Vorsitzender der Landessektion Mecklenburg-Vorpommern ist. GARBE wird sein Amt Mitte kommenden Jahres antreten. Zu diesem Zeitpunkt endet die Amtszeit des jetzigen Amtsinhabers, RUDOLF METZ, der sich nicht zur Wiederwahl gestellt hatte.

Zum fünfköpfigen Vorstand des B.A.D.S. gehören neben Dr. PETER GERHARDT, der bis zu seiner Pensionierung Vorsitzender Richter am Oberlandesgericht München war, und Dr. JÜRGEN GARBE, der Mainzer Rechtsmediziner Prof. Dr. Dr. REINHARD URBAN als Vizepräsident sowie die Beisitzer Vorsitzender Richter am Landgericht Bremen, Dr. THORSTEN PRANGE, und der Oldenburger Jurist GERD WEINREICH.

Präsident Dr. PETER GERHARDT sieht seine Hauptaufgabe in der Fortsetzung der erfolgreichen und intensiven Aufklärungsarbeit des B.A.D.S. im Kampf gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Dabei wird der Verein künftig neben den herkömmlichen Mitteln wie Vorträge in Schulen, Broschüren und Filmen auch vermehrt auf Radio- und Kinospots, Fahrsimulatoren, Internet und Apps setzen.

Zum fünfköpfigen Revisorenremium, das von der Mitgliederversammlung gewählt wurde, gehören: HERMANN BIRNER, EKKEHARD FUHSE, FRANK SCHAMBERGER, FRANZ WALTHER, HORST WEIDEMANN.

(Aus einer Pressemitteilung des B.A.D.S. vom 4. Oktober 2017)

## 56. Deutscher Verkehrsgerichtstag – Ankündigung –

Der Verein „Deutscher Verkehrsgerichtstag – Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft – e.V.“ veranstaltet vom 24. bis 26. Januar 2018 den 56. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar.

Seit mehr als fünf Jahrzehnten steht der Deutsche Verkehrsgerichtstag nun als der bedeutendste Kongress seiner Art im Dienste des Verkehrs und des Verkehrsrechts und hat sich zu einem über die Grenzen Deutschlands hinaus anerkannten und international beachteten Forum für einen alljährlichen Erfahrungsaustausch über Fragen des Verkehrsrechts einschließlich der polizeilichen Praxis, der Verkehrspolitik, der Verkehrstechnik und angrenzender Bereiche der Verkehrswissenschaft entwickelt.

Dazu eingeladen sind alle, die auf den Gebieten des Verkehrsrechts und den diesem Rechtsgebiet verbundenen Wissenschaften tätig sind.

### Die Arbeitskreise (AK):

- AK I (Leitung: RIEDMEYER):**     **Privates Inkasso nach Verkehrsverstößen im Ausland**  
 – Europarechtliche Rahmenbedingungen  
 – Legalität der Geschäftsmodelle?  
 – Lukrativer Markt vor Gerechtigkeit?  
Referenten: HENDRY, NISSEN, NORDMEIER
- AK II (Leitung: PENTZ):**       **Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)**  
 – Risiken der neuen Technik  
 – Wer haftet, wenn die Technik versagt?  
 – Brauchen wir ein neues Haftungssystem?  
Referenten: JUNGBLUTH, MAURER, MEIER-SEITZ, STADLER
- AK III (Leitung: RIXECKER):**   **Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort**  
 – Ist der Straftatbestand noch zeitgemäß?  
 – Reformvorschläge  
 – Versicherungsrechtliche Auswirkungen  
Referenten: QUARCH, SCHULZ-MERKEL, ZOPFS
- AK IV (Leitung: HÜBTEGE):**   **Vorbild Europa? Mehr Wohnsitzgerichtsstände in der ZPO?**  
 – Die Benachteiligung bei Inlandsfällen  
 – Relevanz bei Autokauf und Verkehrsunfällen  
Referenten: GEBAUER, HEINRICHS, PIONTEK

- 
- AK V (Leitung: BODEWIG): Cannabiskonsum und Fahreignung**  
– Entzug der Fahrerlaubnis bei gelegentlichem Cannabiskonsum  
– Neue verwaltungsrechtliche Grenzwerte?  
– Cannabis auf Rezept und Fahreignung?  
Referenten: BORGMANN, DALDRUP, HILLMANN III
- AK VI (Leitung: KÖNIG): Sanktionen bei Verkehrsverstößen**  
– Höhere Bußgelder – Heilmittel oder Abzocke?  
– Praxis im europäischen Vergleich  
– Kriminologische Erkenntnisse  
– Interventionsmöglichkeiten aus wissenschaftlicher Sicht  
Referenten: DÜNTZER, GEISERT, JEHLE, RAKOWSKI
- AK VII (Leitung: PAUGE): Ansprüche Schwerverletzter**  
– Medizinische Gesichtspunkte  
– Vorfinanzierung  
– Opfergrenze  
Referenten: GRÜTZNER, HÖKE, VÖCKING, WERWIGK
- AK VIII (Leitung: EHLERS): Digitalisierung – Schifffahrt der Zukunft**  
– Datensicherheit und Risikomanagement  
– E-Government für die Schifffahrt  
– Eigentum und Nutzungsrechte an Daten  
Referenten: BECKMANN, EINARSSON, KRÖGER
- 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](mailto:service@deutscher-verkehrsgerichtstag.de)
- Weitere Informationen und Anmeldung unter:** [www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de](http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de)



---

---

# Laudatio

---

---

## Laudatio für die Firma Dräger Safety – Forschungsabteilung, vertreten durch Frau BETTINA VELTEN



### **anlässlich der Verleihung der „SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE“ in Gold am 29. September 2017**

Sehr geehrte Frau BETTINA VELTEN,

der Vorstand des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) hat beschlossen, in diesem Jahr Neuland zu betreten und mit der Forschungsabteilung der Firma Dräger Safety erstmals keine Person, sondern eine Abteilung eines großen Unternehmens für ihre umfangreiche effektive Verkehrssicherheitsarbeit mit der „SENATOR-LOTHAR-DANNER-MEDAILLE“ in Gold auszuzeichnen.

Das Unternehmen Dräger in Lübeck geht auf einen 1889 von JOHANN HEINRICH DRÄGER mit einem Geschäftspartner gegründeten Laden- und Werkstattbetrieb zurück. Der gelernte Uhrmacher erfand im gleichen Jahr für Bierautomaten mit dem Lubeca-Ventil den ersten zuverlässigen Kohlesäure-Druckminderer, damit Bier gleichmäßig in die Gläser fließen kann. Statt seine Erfindung zu verkaufen, produzierte er das Ventil selbst. Aus dem Prinzip

der Druckreduzierung entwickelte die junge Firma in den Folgejahren eine Basistechnologie für die Anwendung von komprimiertem Sauerstoff für Medizin und Sicherheit. Dadurch wurde der Grundstein für viele weitere Erfindungen und Geräteentwicklungen in der Medizin- und Sicherheitstechnik gelegt.

1937 erfand Dräger Prüfröhrchen zur mobilen Gasmessung. 1953 wurde nach dem Krieg mit dem Alcotest-Röhrchen zur Messung von Alkohol in der Atemluft das erste Prüfröhrchen für den Straßenverkehr entwickelt. Alle, die wie ich schon lange in der Verkehrssicherheitsarbeit tätig sind, werden sich noch an diese Teströhrchen erinnern, die von der Polizei bei Verkehrskontrollen eingesetzt wurden, um bei Verdacht auf eine Trunkenheitsfahrt in Zweifelsfällen überprüfen zu können, ob eine Blutentnahme angeordnet werden soll. Es handelte sich dabei nur um eine pauschale Messung zum Nachweis einer Alkoholisierung durch Verfärbung des Granulats im Röhrchen von gelb in grün.

Mit dieser Entwicklung folgte Dräger einer bereits seit den siebziger Jahren von Verkehrsrechtlern aufgeworfenen Frage, ob die Feststellung einer Alkoholisierung des Führers eines Fahrzeuges statt durch eine Blutentnahme auch mit einem Atemtest erfolgen kann. Denn für die Polizei ist bei Verkehrskontrollen der Aufwand, bei Verdacht einer Trunkenheitsfahrt einen Atemtest durchzuführen statt eine Blutentnahme anzuordnen, naturgemäß wesentlich geringer. Nachdem sich auch der Gesetzgeber dieser Problematik annahm, entwickelt Dräger seit 1980 Atemalkoholmessgeräte.

Um ein Gerät zur beweissicheren Messung des Alkohols in der Atemluft herstellen zu können, war es allerdings erforderlich, dass hierfür naturwissenschaftlich gesicherte Normen festgelegt wurden. Aus diesem Grunde entwickelte die Deutsche Kommission Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik bei der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt die Normenreihe DIN VDE 0405. In der Kommission waren Mitglieder der Prüflaboratorien der Bundesanstalt sowie Vertreter der Polizeibehörden der deutschen Bundesländer, der Deutschen Hochschule der Polizei und der Eichbehörden der deutschen Bundesländer, Sachverständige für die Technik der Atemalkoholmessung sowie Vertreter der Hersteller von Atemalkoholmessgeräten. Vorsitzender der Kommission war zunächst Prof. Dr. GÜNTHER SCHOKNECHT, später Prof. Dr. ANDREAS SLEMEYER. Beide sind vielen unserer Mitglieder vor allem aus Veranstaltungen Ende der neunziger Jahre, in denen es um das Für und Wider des Atemtests als Beweismittel bei Trunkenheitsfahrten ging, gut bekannt. Nur die Firma Dräger konnte mit ihrem Gerät Alcotest 7110 die vorgegebene DIN Norm einhalten. Nach einer entsprechenden Gesetzesänderung wurde 1998 der Atemtest im Bereich des § 24a StVG bei Ordnungswidrigkeiten als Beweismittel zugelassen und zum Nachweis ihre Geräte eingesetzt. Seit 2013 ist das weiterentwickelte Evidentialalcotestgerät 9510 das einzige bei Polizeikontrollen in Deutschland als Beweismittel zugelassene Atemtestgerät. Mit diesem Gerät werden jährlich weltweit über 30 Millionen Messungen durchgeführt.

Nachdem im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien der gerade zu Ende gehenden Legislaturperiode das Thema Atemalkohol statt Blutentnahme als alleiniges Beweismittel bei Straßenverkehrtsdelikten nach §§ 315c, 316 StGB, d.h. bei Straftaten wegen Trunkenheitsfahrten und Straßenverkehrsgefährdung aufgeführt wurde, hat der B.A.D.S. am 11. November 2015 in Berlin ein sehr gut besuchtes Symposium zu diesem Thema durchgeführt. Auf diesem sprach sich die Bundestagsabgeordnete KIRSTEN LÜHMANN, verkehrspolitische Sprecherin der SPD, für den Atemtest als alleiniges Beweismittel bei den oben genannten Verkehrsstraftaten aus. Dies allerdings nur, soweit der Beschuldigte nach dem

Atemtest keine Blutentnahme verlangt. Eine entsprechende Gesetzesänderung wurde bisher vom Gesetzgeber nicht verabschiedet. Nach Auffassung des B.A.D.S. bietet das Alkoholmessgerät von Dräger ein hohes Maß an Sicherheit zur Feststellung einer Alkoholisierung im Straßenverkehr und kann deshalb nicht nur bei Ordnungswidrigkeiten, sondern bei einfach gelagerten Fällen auch im Strafverfahren als Beweismittel eingesetzt werden, wenn die Identität des Fahrzeugführers eindeutig feststeht. In bestimmten Fällen bleibt aber eine Blutentnahme unverzichtbar, z. B. wenn ein Nachtrunk oder die Einnahme von Drogen und Medikamenten neben dem Alkohol nicht auszuschließen sind. Es sei denn, wir finden wie in anderen Ländern einen rechtlichen Weg, dass bestimmte Einwände gegen das Messergebnis eines Atemtests sofort bei der Kontrolle vorgetragen werden müssen.

Unabhängig von diesen juristischen Streitfragen ist es unbestritten, dass die Entwicklung eines beweissicheren Atemalkoholmessgerätes durch die Forschungsabteilung der Firma Dräger Safety nicht nur eine hervorragende wissenschaftliche Leistung darstellt, sondern auch in hohem Maße zu mehr Verkehrssicherheit für die Allgemeinheit beigetragen hat. In meiner Begrüßung habe ich bereits darauf hingewiesen, dass Aufklärung allein beim Kampf gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr nicht ausreicht. Daneben sind Verkehrskontrollen unverzichtbar, die nunmehr wieder von der Polizei durch die Neufassung des § 81a StPO bei Trunkenheitsfahrten vereinfacht durchgeführt werden können. Ein dabei sofort durchgeführter Atemalkoholtest steigert die Wirksamkeit dieser Kontrollen. Drohende Verkehrskontrollen haben für jeden Fahrzeugführer einen Abschreckungseffekt, sich nicht in fahruntauglichem Zustand nach dem Konsum von Alkohol oder Drogen an das Steuer zu setzen. Benützt er trotzdem sein Fahrzeug, wird die Akzeptanz der Kontrolle gesteigert, wenn der Betroffene sofort mit der Höhe seiner Alkoholisierung konfrontiert werden kann, die er selbst verdrängt hat oder durch die Enthemmungswirkung des Alkohols nicht mehr wahrnimmt bzw. nicht mehr wahrnehmen will.

Neben den Alkoholmessgeräten entwickelte Dräger seit 1994 auch Wegfahrsperrern, d. h. sog. Interlockgeräte. Diesem Thema hatte sich der B.A.D.S. in seinem ersten Symposium am 1. April 2005 auf der Automobilmesse in Leipzig gewidmet, da auch diese Geräte nach unserer Auffassung einen Weg zu mehr Verkehrssicherheit bilden. Moderator des Symposiums war der heute anwesende Generalbundesanwalt a.D. und Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages KAY NEHM, Referent u. a. der ebenfalls anwesende Dr. JOHANNES LAGOIS von Dräger Safety. In vielen Ländern wurde Interlock inzwischen eingeführt, z. B. in fast allen Bundesstaaten der USA. Nach Untersuchungen führte dies in der USA zu einem Rückgang der Unfälle mit Todesfolge wegen Alkohol um 15 %. In Arizona wurde sogar ein Rückgang alkoholbedingter Unfälle um 50 % nachgewiesen. Auch Schweden hat positive Erfahrungen mit Interlock. In unserem Nachbarland Österreich wurde durch die Führerscheingesetzesnovelle 2017 die Einführung von Interlock als sog. alternatives Bewährungssystem beschlossen. Es wäre zu begrüßen, wenn Deutschland dem bald folgen würde. Der B. A. D. S. unterstützt dies weiterhin uneingeschränkt.

Dräger Safety entwickelte für die Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht nur Atemalkoholtestgeräte und Wegfahrsperrern, sondern auch Instrumente zur sofort bei Kontrollen einsetzbaren Drogenanalyse auf Speichelbasis, insbesondere den Dräger Drug Test 5000. Diese Geräte kommen durch die Polizei in vielen Bundesländern zum Einsatz, z. B. auch hier in Mecklenburg-Vorpommern, und dienen wegen der steigenden Zahl der unter Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeugführer ebenfalls der Verkehrssicherheit.

---

Mit der Entwicklung dieser Geräte am Sitz der Firma in Lübeck hat Dräger Safety nicht nur viele Arbeitsplätze geschaffen, sondern in hohem Maß zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr bei Unfallgefahren durch Konsum von Alkohol und/oder Drogen beigetragen. Dies war Anlass für den B. A. D. S., in diesem Jahr erstmals ein Unternehmen und keine Person auszuzeichnen.

Sehr geehrte Frau BETTINA VELTEN,

als Vertreterin und damit für uns als Gesicht von Dräger Safety waren Sie auf vielen unserer Veranstaltungen anwesend und haben uns die von mir erwähnten Geräte vorgeführt. Es ist mir eine große Freude und Ehre, Ihnen heute im Namen des B. A. D. S. stellvertretend für die Forschungsabteilung der Firma Dräger Safety die „SENATOR-LOTHAR-DANER-MEDAILLE“ in Gold für besondere 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.

## **62. Der Senat hält daran fest, dass bei einer Trunkenheitsfahrt die Vorsatzbeurteilung auf der Basis einer Feststellung und Gesamtwürdigung aller indiziell relevanten Umstände des Einzelfalles zu erfolgen hat.**

Oberlandesgericht Düsseldorf,  
Beschluss vom 8. Juni 2017 – 1 RVs 18/17 –

### Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Angeklagten wegen vorsätzlicher Gefährdung des Straßenverkehrs sowie wegen unerlaubten Entfernens vom Unfallort in Tateinheit mit vorsätzlicher Trunkenheit im Verkehr zu einer Gesamtgeldstrafe von 80 Tagessätzen zu je 40 Euro verurteilt. Ferner hat es dem Angeklagten die Fahrerlaubnis entzogen, seinen Führerschein eingezogen und die Verwaltungsbehörde angewiesen, ihm vor Ablauf von einem Jahr keine neue Fahrerlaubnis zu erteilen. Auf die Berufung des Angeklagten hat das Landgericht mit dem angefochtenen Urteil die Tagessatzhöhe auf 30 Euro reduziert, die Sperrfrist auf sechs Monate verkürzt und das Rechtsmittel im Übrigen verworfen.

Die Revision des Angeklagten führt zur Berichtigung des Schuldspruchs [...]. Im Übrigen ist sie [...] unbegründet im Sinne von § 349 Abs. 2 StPO.

### Aus den Gründen:

I. Zum Tathergang und zu dessen Würdigung ist im angefochtenen Urteil Folgendes ausgeführt:

1. Am 9. Juni 2015 befuhr der nicht vorbestrafte Angeklagte, nachdem er zuvor erhebliche Menge Alkohol konsumiert hatte, gegen 1:26 Uhr mit seinem Pkw unter anderem die K.-straße in D. Dort kam er in einer Linkskurve von der Fahrbahn ab und kollidierte mit zwei am rechten Fahrbahnrand geparkten Pkw. Anschließend setzte der Angeklagte die Fahrt fort, fuhr in die unmittelbar anschließende G.-straße und stellte das Fahrzeug dort ab. Eine ihm um 2:25 Uhr entnommene Blutprobe ergab eine Blutalkoholkonzentration von 2,21 ‰.

2. Aufgrund dieser Feststellungen ist das Landgericht davon ausgegangen, dass der Angeklagte hinsichtlich seiner Fahruntüchtigkeit jedenfalls mit Eventualvorsatz gehandelt habe. Die Höhe der Blutalkoholkonzentration sei ein gewichtiges Beweiszeichen für vorsätzliches Handeln. Anhaltspunkte, die dagegen sprächen, dass der Angeklagte seine Fahruntüchtigkeit trotz des hohen Maßes seiner Alkoholisierung erkannt habe, seien nicht zu erkennen. Vielmehr erweise sich das nach der Kollision an den Tag gelegte

Verhalten des Angeklagten (Flucht vom Unfallort) vor dem Hintergrund seiner Interessenlage als situationsadäquat. Dem entnehme die Kammer, dass der Angeklagte von Anfang an fähig gewesen sei, das Maß seiner Alkoholisierung und deren Bedeutung für die Fahrtüchtigkeit zutreffend einzuschätzen.

II. Die tatrichterliche Annahme einer vorsätzlichen Tatbegehung bei der Trunkenheitsfahrt nach dem – durch gravierendes und typischerweise alkoholbedingtes Fahrversagen verursachten – Unfall begegnen keinen rechtlichen Bedenken. Soweit die Kammer allerdings davon ausgeht, dass der Angeklagte seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit bereits bei der Unfallverursachung billigend in Kauf genommen und daher auch den Tatbestand der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c Abs. 1 Nr. 1 a StGB) vorsätzlich verwirklicht habe, weist die Beweiswürdigung Lücken auf.

1. Nach der nahezu einhelligen Rechtsprechung der Oberlandesgerichte kann allein aus einer hohen Blutalkoholkonzentration des Täters zur Tatzeit nicht auf einen Vorsatz hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit geschlossen werden (Senat in ständ. Rspr., vgl. BA 47 <2010>, 428 sowie Beschluss vom 21. Oktober 2016, III-1 RVs 93/16 m. w. N.; OLG Hamm VRS 107 <2004>, 433, 440 und NZV 2005, 161; OLG Stuttgart NSTz-RR 2011, 187; OLG Köln DAR 1999, 88; OLG Naumburg DAR 1999, 420; KG VRS 126 <2014>, 95; OLG Brandenburg BA 50 <2013>, 138; OLG Karlsruhe NZV 1999, 301; a. A. wohl OLG Koblenz NZV 2008, 304; OLG Celle NZV 2014, 283; AG Rheine NJW 1995, 894). Denn einen naturwissenschaftlich oder medizinisch gesicherten Erfahrungssatz, dass derjenige, der eine Alkoholmenge trinkt, die zu einer die Grenze der absoluten Fahruntüchtigkeit übersteigenden Blutalkoholkonzentration führt, seine Fahruntüchtigkeit auch erkennt, gibt es nicht (BGHSt 60, 227, 230).

2. Die Erwägungen des Bundesgerichtshofs in seinem Urteil vom 9. April 2015 (BGHSt 60, 227, 229 ff.) geben dem Senat keine Veranlassung zu einer abweichenden Beurteilung. Diese Entscheidung, die in Kenntnis der ständigen Rechtsprechung zahlreicher Oberlandesgerichte und der im Schrifttum seit langem geführten Diskussion (vgl. etwa Tolksdorf, 33. Verkehrsgerichtstag 1995, S. 79 ff.; Nehm, FS Salger 1995, S. 115 ff.; Ernemann in: SSW-StGB, 3. Aufl. 2016, § 316 Rn. 33 f., jeweils m. w. N.; Empfehlung des 33. Verkehrsgerichtstages 1995, Arbeitskreis II, Nr. 1) ergangen ist, wird ganz überwiegend nicht im Sinne einer grundsätzlichen Abkehr von der bislang herrschenden Entscheidungspraxis verstanden (vgl.

Burmann in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Jancker, Straßenverkehrsrecht, 24. Aufl. 2016, § 316 StGB Rn. 29f.; König in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 44. Aufl. 2017, § 316 StGB Rn. 76; ders., DAR 2015, 737, 740; Sandherr NZV 2015, 400, 402; Hagemeyer in: MüKoStVR, 1. Aufl. 2016, § 316 Rn. 20ff.; Fischer, StGB, 64. Aufl. 2017, § 316 Rn. 45f.; Görlinger in: Freyermann/Wellner, juris PK-StrVerkR, 1. Aufl. 2016, § 316 StGB Rn. 49). Dem tritt der Senat bei.

In dem der Entscheidung zugrunde liegenden Fall hat der Bundesgerichtshof die tatrichterliche Verurteilung wegen vorsätzlicher Trunkenheitsfahrt trotz objektiver Überschreitung der Grenze zur absoluten Fahruntüchtigkeit aufgehoben und im tragenden Teil der Urteilsgründe sowohl die Erforderlichkeit ergänzender Feststellungen zum Trinkverlauf und zum Trinkende hervorgehoben als auch aus deren Fehlen einen Rechtsfehler der tatrichterlichen Beweiswürdigung hergeleitet (BGHSt 60, 227, 232f.). Nach der Auffassung des Bundesgerichtshofs handelt es sich bei einer hohen Blutalkoholkonzentration lediglich um ein Indiz, das „zwar gewichtig“ sei, „aber im Einzelfall der ergänzenden Berücksichtigung anderer Beweismstände bedürfen“ und für sich allein die tatrichterliche Überzeugung von einer vorsätzlichen Tatbegehung nur dann begründen könne, wenn „keine Besonderheiten vorliegen“ (BGHSt 60, 227, 231). Diese Ausführungen zeigen, dass die tatrichterliche Klärung der Vorsatzfrage bei (absoluter) alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit auch weiterhin zusätzlicher einzelfallbezogener Indizfeststellungen bedürfen wird. Allein auf einen (allgemeinen) Erfahrungssatz mit bloßer Wahrscheinlichkeitsaussage kann eine strafgerichtliche Verurteilung nicht gestützt werden (Sander in: LR-StPO, 26. Aufl. 2013, § 261 Rn. 48 m. w. N.).

Der Senat hält deshalb daran fest, dass die Vorsatzbeurteilung auf der Basis einer Feststellung und Gesamtwürdigung aller indiziell relevanten Umstände des Einzelfalles zu erfolgen hat. Dabei können – neben der Blutalkoholkonzentration zur Tatzeit – insbesondere der Trinkverlauf und das Trinkende, die Alkoholgewöhnung des Täters, der Fahrtverlauf (etwa im Hinblick auf wahrgenommene Fahrfehler) und das Nachtatverhalten sowie das Vorhandensein oder aber Fehlen einschlägiger Vorstrafen von Bedeutung sein.

3. Nach diesen Maßstäben hat die Strafkammer ihre Überzeugung, der Angeklagte habe schon bei der Unfallverursachung seine alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit billigend in Kauf genommen, nicht hinreichend begründet. Das angefochtene Urteil stellt vielmehr im Ergebnis allein auf die – allerdings ganz erhebliche – Alkoholisierung des Angeklagten zur Tatzeit ab (2,21 ‰ – der Zeitraum von einer Stunde bis zur Blutentnahme bleibt rückrechnungsfrei, BGHSt 25, 246), trifft aber keine weiteren Feststellungen etwa zum Trinkverlauf und zum Trinkende sowie zur Alkoholgewöhnung des nicht vorbestraften Angeklagten. Der vom Landgericht ergänzend herangezogene Hinweis auf das situationsgerechte Verhalten des Angeklagten nach dem Unfall lässt für sich allein keine tragfähigen

Rückschlüsse auf den Vorsatz hinsichtlich der Fahruntüchtigkeit bis zur Kollision zu.

III. Der vorerwähnte Rechtsfehler zieht nicht die Teilaufhebung des Urteils nach sich, sondern führt nur zu [einer] Schuldspruchberichtigung. [...]

**63. 1. Für die Verkürzung der Dauer des wegen eines groben Pflichtenverstößes an sich verurteilten Regelfahrverbots gelten die gleichen Grundsätze wie für ein Absehen vom Regelfahrverbot (Festhaltung u. a. OLG Bamberg, Beschl. v. 18.03.2014 – 3 Ss OWi 274/14 = DAR 2014, 332 = VM 2014, Nr 36 = ZfS 2014, 471 = OLGStStVG § 25 Nr 57).**

**2. Es ist rechtsfehlerhaft, die Verkürzung der Dauer des an sich verurteilten Regelfahrverbots damit zu begründen, die Geschwindigkeitsüberschreitung sei aus „Unachtsamkeit“ erfolgt (Festhaltung OLG Bamberg, Beschl. v. 27.01.2017 – 3 Ss OWi 50/17 <bei juris>).**

**3. Stützt das Tatgericht seine Erwägungen zur Abkürzung der Dauer des Regelfahrverbots auf die Einlassung des Betroffenen, so stellt es einen sachlich-rechtlichen Fehler dar, wenn der Tatrichter die Richtigkeit dieser Einlassung nicht überprüft hat (Festhaltung u. a. OLG Bamberg, Beschl. v. 17.01.2017 – 3 Ss OWi 1620/16 = ZfS 2017, 233 und v. 08.12.2015 – 3 Ss OWi 1450/15 = BA 53, 192 = ZfS 2016, 290).**

Oberlandesgericht Bamberg,

Beschluss vom 4. Mai 2017 – 3 Ss OWi 550/17 –

Zum Sachverhalt:

Das Amtsgericht hat den Betroffenen wegen fahrlässigen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 65 km/h (§§ 3 III Nr. 2c; 49 I Nr. 3 StVO) zu einer Geldbuße von 440 Euro verurteilt und – abweichend von Nr. 11.3.9 BKat, der ein Fahrverbot von zwei Monaten vorsieht – ein Fahrverbot lediglich für die Dauer eines Monats verhängt. Einen Anspruch über den Vollstreckungsaufschub nach § 25 IIa StVG hat es nicht getroffen. Zur Begründung für die Abkürzung der Regelfahrverbotsdauer auf einen Monat hat das Amtsgericht ausgeführt, dass der Betroffene in der Hauptverhandlung „Schuldeinsicht“ gezeigt habe, die Tat auf „Unaufmerksamkeit“ des Betroffenen beruhe und er „Besorgungsfahrten für seinen herzkranken Vater“ leiste. Mit ihrer auf den Rechtsfolgenanspruch beschränkten – Rechtsbeschwerde rügt die Staatsanwaltschaft die Verletzung materiellen Rechts; sie beanstandet, dass das Amtsgericht nicht ein (Regel-) Fahrverbot für die Dauer von zwei Monaten verhängt hat. Das Rechtsmittel erwies sich als erfolgreich.

Aus den Gründen:

I. Die statthafte und auch im Übrigen zulässige Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft, die wirksam auf den Rechtsfolgenanspruch beschränkt wurde, ist begründet.



1. Das Amtsgericht hat zutreffend erkannt, dass gemäß §§ 24, 25 I 1 Alt., 26a StVG i. V. m. § 4 I 1 Nr. 1 BKatV i. V. m. Nr. 11.3.9 der Tab. 1 zum BKat neben der Anordnung einer Geldbuße in Höhe von 440 Euro die Verhängung eines Regelfahrverbots für die Dauer von zwei Monaten wegen grober Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers in Betracht kam.

2. Allerdings hält die Begründung, mit der das Amtsgericht abweichend von dem an sich verwirkten Regelfahrverbot von zwei Monaten ein Fahrverbot für die Dauer lediglich eines Monats verhängt hat, einer rechtlichen Überprüfung nicht stand.

a) Aufgrund der auch von den Gerichten zu beachtenden Vorbewertung des Ordnungsgebers in § 4 I BKatV ist das Vorliegen einer groben Pflichtverletzung i. S. d. § 25 I 1 StVG indiziert, so dass es regelmäßig der Anordnung eines Fahrverbotes als Denkzettel und Besinnungsmaßnahme bedarf (BGHSt 38, 125; 231; BayOBLG VRS 104, 437/438; stRspr. des Senats). Diese Bindung der Sanktionspraxis dient nicht zuletzt der Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer und der Vorhersehbarkeit und Berechenbarkeit der durch bestimmte Verkehrsverstöße ausgelösten Rechtsfolgen (BVerfG NZV 1996, 284; OLG Zweibrücken DAR 2003, 531; KG NZV 2002, 47). Hierzu zählt jedoch nicht nur die Frage, ob gegen einen Betroffenen ein Fahrverbot zu verhängen ist (§ 4 I 1 BKatV), sondern auch – wie sich aus § 4 I 2 BKatV ergibt – die „in der Regel“ festzusetzende Dauer des verwirkten Fahrverbots (vgl. nur OLG Bamberg Beschl. v. 18.03.2014 – 3 Ss OWi 274/14 = DAR 2014, 332 = VM 2014, Nr 36 = ZfS 2014, 471 = OLGSt StVG § 25 Nr. 57 m. w. N.).

b) Ebenso wie von der Verhängung eines Regelfahrverbots nur dann gänzlich abgesehen werden kann, wenn wesentliche Besonderheiten in der Tat oder in der Persönlichkeit des Betroffenen anzunehmen sind und deshalb der vom BKat erfasste Normalfall nicht vorliegt, ist der Tatrichter vor einer Verkürzung der im BKat vorgesehenen Regeldauer des Fahrverbots gehalten zu prüfen, ob der jeweilige Einzelfall Besonderheiten aufweist, die ausnahmsweise die Abkürzung rechtfertigen können und daneben eine angemessene Erhöhung der Regelbuße als ausreichend erscheinen lassen. Hier wie dort können dabei sowohl außergewöhnliche Härten als auch eine Vielzahl milderer Erschwernisse bzw. entlastender Umstände genügen, um eine Ausnahme zu rechtfertigen (OLG Bamberg a. a. O. m. w. N.). Auch die Frage der Dauer eines zu verhängenden Fahrverbots liegt hierbei grundsätzlich im Verantwortungsbereich des Tatrichters, der innerhalb des ihm eingeräumten Beurteilungsspielraums die Wertungen nach eigenem pflichtgemäßen Ermessen zu treffen hat. Seine Entscheidung kann vom Rechtsbeschwerdegericht deshalb nur daraufhin überprüft werden, ob er sein Ermessen deshalb fehlerhaft ausgeübt hat, weil er die anzuwendenden Rechtsbegriffe verkennt, die Grenzen des Ermessens durch unzulässige Erwägungen überschritten und sich nicht nach den Grundsätzen und Wertmaßstäben des Geset-

zes gerichtet hat (st.Rspr. des Senats, vgl. zuletzt OLG Bamberg, Beschl. v. 22.07.2016 – 3 Ss OWi 804/16 <bei juris>).

c) 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. hierzu zuletzt OLG Bamberg, Beschl. v. 17.01.2017 – 3 Ss OWi 1620/16 = ZfS 2017, 233). Derartige Umstände zeigt das angefochtene Urteil aber gerade nicht auf.

aa) Der Hinweis des Amtsgerichts, bei der Tat handele es sich um eine „Unaufmerksamkeit“ des Betroffenen, ist von vornherein nicht tragfähig, weil es darauf abstellt, dass dem Betroffenen lediglich fahrlässiges Verhalten zur Last fällt, dabei aber übersieht, dass die Regelgeldbuße und das Regelfahrverbot gerade für fahrlässiges Verhalten vorgesehen sind. Der Umstand, dass eine „Unaufmerksamkeit“ vorliegt, ist Prämisse des zweimonatigen Fahrverbots und kann deshalb nicht gleichzeitig dazu führen, dieses auf einen Monat herabzusetzen (vgl. hierzu schon OLG Bamberg, Beschl. v. 27.01.2017 – 3 Ss OWi 50/17 <bei juris>).

bb) Ebenso wenig stellt die vom Amtsgericht angesprochene „Schuldeinsicht“ einen ausschlaggebenden Grund dar, die Regelfahrverbotsdauer auf einen Monat abzukürzen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den bereits erwähnten Grundsatz der Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer. Einen außergewöhnlichen Umstand, der eine Abweichung von der Regelrechtsfolge rechtfertigen könnte, stellt dieser Gesichtspunkt gerade nicht dar.

cc) Soweit das Amtsgericht darauf abhebt, der Betroffene leiste „Besorgungsfahrten für seinen herzkranken Vater“, leidet das Urteil an grundlegenden Darstellungsmängeln. Zu einen wird bereits die genaue Erkrankung des Vaters nicht mitgeteilt und auch nicht aufgezeigt, ob und welche Fahrten überhaupt erforderlich sind. Zum anderen stellt das Amtsgericht auch nicht im Ansatz fest, ob die „Besorgungsfahrten“ ggf. durch andere Personen oder notfalls mittels öffentlicher Verkehrsmittel und dergleichen durchgeführt werden können.

dd) Schließlich werden die aus den dargelegten Gründen nur gänzlich unzulänglich festgestellten Umstände zu der Herzerkrankung und den „Besorgungsfahrten“ auch nicht belegt. Nachdem das Amtsgericht hierzu jede Beweiswürdigung vermissen lässt, kann der Senat nur erraten, dass es seine Erkenntnisse aus der Einlassung des Betroffenen erlangt hat. Es entspricht allerdings gefestigter Rechtsprechung des Senats, dass die Einlassung eines Betroffenen kritisch zu hinterfragen ist (vgl. hierzu zuletzt OLG Bamberg, Beschl. v. 17.01.2017 – 3 Ss OWi 1620/16 = ZfS 2017, 233 und v. 08.12.2015 – 3 Ss OWi 1450/15 = BA 53, 192 = ZfS 2016, 290). Das Unterlassen entsprechender Aufklärung ist schon deshalb rechtsfehlerhaft, weil es bei einer derartigen Vorgehensweise in der Hand des Betroffenen läge, durch Schilderung entsprechender Fakten, die der Tatrichter ungeprüft übernimmt, die



Rechtsfolgenentscheidung zu seinen Gunsten zu beeinflussen.

II. Auf die Rechtsbeschwerde der Staatsanwaltschaft ist daher das Urteil des Amtsgerichts im Rechtsfolgenausspruch mit den diesbezüglichen Feststellungen aufzuheben (§ 79 III OWiG i. V. m. § 353 StPO). Nachdem zwischen Fahrverbot und Geldbuße eine Wechselwirkung besteht, erfasst die Aufhebung den gesamten Rechtsfolgenausspruch. Da die Sache weiterer Aufklärung bedarf, wird sie zu neuer Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurückverwiesen, das auch über die Kosten des Rechtsbeschwerdeverfahrens zu entscheiden hat (§ 79 Abs. 6 OWiG).

III. Für die neue Hauptverhandlung wird auf die vom Amtsgericht bislang nicht erörterte Bestimmung des § 25 IIa Satz 1 StVG hingewiesen.

**64. 1. Verhängt das Amtsgericht das Regelfahrverbot nicht, weil der Betroffene für die Fahrt zur Arbeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln unzumutbar lange benötigen würde, so muss das Urteil mitteilen, wo sich die Arbeitsstelle befindet.**

**2. Behauptet der Betroffene, er könne in absehbarer Zeit keinen Urlaub nehmen, so müssen die Urteilsgründe den Grund hierfür mitteilen und erkennen lassen, dass der Tatrichter die Behauptung kritisch hinterfragt und ggf. überprüft hat.**

Kammergericht Berlin,

Beschluss vom 3. Mai 2017 – 3 Ws (B) 102/17 –

Zum Sachverhalt:

Der Polizeipräsident in B. hat mit Bußgeldbescheid vom 4. Mai 2016 gegen den aufgrund einer Geschwindigkeitsüberschreitung um 29 km/h seit 21. Oktober 2015 vorbelasteten Betroffenen wegen einer am 25. Februar 2016 innerörtlich begangenen Geschwindigkeitsüberschreitung um 28 km/h eine Geldbuße von 120 Euro verhängt und auf der Grundlage von § 4 Abs. 2 BKatV ein einmonatiges Fahrverbot angeordnet. Zugleich ist bestimmt worden, dass das Fahrverbot nach § 25 Abs. 2a StVG wirksam werden soll.

Auf seinen in zulässiger Weise auf den Rechtsfolgenausspruch beschränkten Einspruch hat das Amtsgericht Tiergarten den Betroffenen zu einer Geldbuße von 250 Euro verurteilt. Von der Verhängung eines Fahrverbots hat es abgesehen, weil es den Betroffenen, der bei einem großen B. Bäckereibetrieb beschäftigt ist, außergewöhnlich hart träfe. Der Betroffene arbeite in „vorgegebenen wechselnden Dienstschichten, die seine Anreise vor 5.30 Uhr, vor 13.30 Uhr bzw. vor 21.30 Uhr“ erforderten. Jedenfalls für die Frühschicht habe der Betroffene „keine alternative Anreisemöglichkeit“, und auch für die anderen Schichten sei es ihm nicht zuzumuten, anders als mit dem Auto zur Dienststelle zu fahren: Dies würde „zwei bis zweieinhalb Stunden pro Wegstrecke, mithin ca. fünf Stunden pro Tag in Anspruch nehmen“. Eine Mitnahmemöglichkeit

durch Kollegen bestehe nicht, und auch Urlaub könne er „in den nächsten Monaten nicht nehmen“. Der Betroffene habe einen befristeten Arbeitsvertrag und müsse mit seiner Kündigung rechnen, wenn er „nicht mehr in der Lage wäre, pünktlich an seiner Arbeitsstelle zu erscheinen“ [...]. Schließlich sei auch nur von leichtem Verschulden des Betroffenen auszugehen, weil „die Ordnungswidrigkeit in einem Straßenbereich begangen wurde, der sich dadurch auszeichnet, dass er im Auslaufbereich der Stadtautobahn liegt und auf der dortigen breiten zweispurigen Fahrbahn die durch Zeichen 274 angeordnete Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h leichter als üblich übersehen werden kann“ [...]. Hiergegen wendet sich die Staatsanwaltschaft Berlin mit der Rechtsbeschwerde, mit der sie die Verletzung sachlichen Rechts rügt. Das Rechtsmittel hat Erfolg. Die Beschwerdeführerin bemängelt zu Recht, dass das Amtsgericht kein Fahrverbot verhängt hat.

Aus den Gründen:

1. Zwar folgt aus § 4 Abs. 2 Satz 2 BKatV in der Tat nicht, das 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 (vgl. BVerfG NJW 1996, 1809). Denn die Frage, ob die Würdigung der Tat und der Persönlichkeit des Betroffenen besondere Umstände ergibt, nach denen es der Warn- und Denkwertfunktion eines Fahrverbots ausnahmsweise nicht bedarf, liegt grundsätzlich in seinem Verantwortungsbereich. Seine innerhalb des ihm eingeräumten Bewertungsspielraums nach eigenem pflichtgemäßen Ermessen zu treffenden Wertungen können vom Rechtsbeschwerdegericht nur daraufhin überprüft werden, ob er sein Ermessen deshalb fehlerhaft ausgeübt hat, weil er die anzuwendenden Rechtsbegriffe verkannt oder die Grenzen des Ermessens durch unzulässige Erwägungen überschritten und sich nicht nach den Grundsätzen und Wertmaßstäben des Gesetzes gerichtet hat (vgl. zuletzt OLG Bamberg VRR 2017, 18 <Volltext bei juris>). Dass ein Kraftfahrer auf seine Fahrerlaubnis beruflich angewiesen ist, rechtfertigt ein Absehen von der Auferlegung eines Fahrverbotes allerdings grundsätzlich nicht (ständige Rechtsprechung des Senats, vgl. etwa Beschlüsse vom 22. September 2004 – 3 Ws (B) 418/04 – und 15. April 2005 – 3 Ws (B) 132/05 –). Ausnahmen davon können sich allenfalls ergeben, wenn dem Betroffenen infolge des Fahrverbots der Verlust seines Arbeitsplatzes oder seiner sonstigen wirtschaftlichen Existenz droht und dies nicht durch zumutbare Vorkehrungen vermieden werden kann (vgl. Senat, Beschluss vom 17. April 2002 – 3 Ws (B) 118/02 –; OLG Düsseldorf VRS 96, 228). Dabei ist nach der Einführung des § 25 Abs. 2a StVG mit der Möglichkeit, den Beginn der Wirksamkeit des Verbotes innerhalb von vier Monaten selbst zu bestimmen, ein noch strengerer Maßstab anzulegen (vgl. OLG Frankfurt DAR 2002, 82). Der Tatrichter ist gehalten, die Einlassung eines Betroffenen, mit der

er eine unverhältnismäßige Härte geltend macht, einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Er muss dazu so umfassende tatsächliche Feststellungen treffen, dass dem Rechtsbeschwerdegericht eine abschließende Prüfung möglich ist.

2. Diesen Anforderungen wird das angefochtene Urteil nicht gerecht. Die Feststellungen ermöglichen es dem Senat nicht, die tatrichterliche Bewertung nachzuvollziehen, das Fahrverbot treffe den Betroffenen außergewöhnlich hart.

Das Urteil teilt schon nicht mit, wo sich die Arbeitsstelle des Betroffenen befindet, so dass der Senat die tatrichterliche Bewertung, der in B. wohnende Betroffene benötige für seine in B. gelegene Arbeitsstätte ohne Auto Wegezeiten von „ca. fünf Stunden pro Tag“, nicht auf seine Richtigkeit überprüfen kann. Auf die Mitteilung kann hier auch nicht verzichtet werden, denn die Richtigkeit dieser Einschätzung drängt sich keinesfalls auf. Auch die tatrichterliche Feststellung, der Betroffene könne „in den nächsten Monaten“ keinen Urlaub nehmen, lässt die mit verlängerten Wegezeiten verbundene Härte nicht als außergewöhnlich erscheinen. Diese unklare Formulierung lässt schon nicht erkennen, dass es dem Betroffenen nicht möglich sein soll, vier Monate nach Rechtskraft des Urteils Urlaub zu nehmen und das Fahrverbot anzutreten. Unklar bleibt auch, ob sich die Urlaubsbeschränkung aus betrieblichen, rechtlichen, persönlichen oder sonstigen Umständen ergibt, so dass der Senat nicht nachvollziehen kann, ob sie berechtigterweise zur Grundlage der Rechtsfolgenbemessung gemacht wurde. Schließlich kann der Senat auch nicht erkennen, dass die Behauptung des Betroffenen, er könne „in den nächsten Monaten“ keinen Urlaub nehmen, durch den Tatrichter kritisch hinterfragt oder gar überprüft worden sein könnte.

3. [...] Da das Absehen von der Verhängung eines Fahrverbots somit keinen Bestand haben kann und eine Wechselwirkung zwischen der Frage der Anordnung dieser Maßregel und der Bemessung der Höhe der Geldbuße besteht, war das Urteil insgesamt aufzuheben und die Sache an das Amtsgericht Tiergarten zurückzuverweisen.

### **65. Zur Aufhebung der Sperrfrist für die Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach Teilnahme an einem DEKRA-Aufbauseminar.**

Landgericht Berlin,

Beschluss vom 29. September 2017 – 520 Qs 72/17 –

#### **Zum Sachverhalt:**

Der Beschwerdeführer wurde am 10. Februar 2017, rechtskräftig seit dem 6. März 2017, durch Strafbefehl des Amtsgerichts Tiergarten zu einer Geldstrafe von 40 Tagessätzen zu je 30,00 EUR wegen fahrlässiger Gefährdung des Straßenverkehrs verurteilt. Weiterhin wurde ihm die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen und angeordnet, dass ihm vor Ablauf

von neun Monaten keine neue Fahrerlaubnis erteilt werden darf.

Infolge seiner alkoholbedingten Fahruntüchtigkeit geriet der Beschwerdeführer, dessen entnommene Blutprobe 1,5 Stunden nach der Tat 1,24 Promille Alkohol enthielt, am 16. September 2016 von der Fahrbahn ab und kollidierte mit einem geparkten Sattelanhänger, wodurch ein Fremdschaden in Höhe von 3.000,00 EUR entstand. Der Führerschein des Beschwerdeführers wurde noch an diesem Tag sicher gestellt.

Bis auf die vorgenannte Verurteilung enthält der Bundeszentralregisterauszug keine weiteren Eintragungen. Der Auszug aus dem Fahreignungsregister vom 14. September 2017 enthält drei Eintragungen, wobei zwei Eintragungen die verfahrensgegenständliche Sicherstellung des Führerscheins sowie die Sperrung betreffen. Daneben enthält der Auszug einen Eintrag wegen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften.

Vom 8. Juni bis zum 22. Juni 2017 nahm der Beschwerdeführer an einem besonderen Aufbauseminar nach dem Modell „DEKRA-Mobil“ teil. Danach habe der Beschwerdeführer einen deutlichen Informations- und Erkenntniszuwachs erfahren.

#### **Aus den Gründen:**

Die zulässige sofortige Beschwerde hat in der Sache Erfolg.

Das Amtsgericht Tiergarten hat den Antrag des Verurteilten auf Aufhebung der Sperrfrist zu Unrecht abgelehnt. Nach § 69a Abs. 7. Satz 1 StGB kann das Gericht die Sperrung für die Wiedererteilung einer Fahrerlaubnis vorzeitig aufheben, wenn sich Grund zu der Annahme ergibt, dass der Täter zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist. Insoweit müssen erhebliche neue Tatsachen vorliegen, die den Schluss rechtfertigen, der Verurteilte besitze nunmehr entgegen der Prognose des erkennenden Gerichts das für einen Kraftfahrer unerlässliche Verantwortungsbewusstsein und werde die Allgemeinheit in Zukunft nicht mehr gefährden (KG Berlin, Beschluss vom 4. Dezember 2001 – 1 AR 1512/01 – 5 Ws 763/01 m. w. N.). Eine neue Tatsache zugunsten des Verurteilten kann insoweit die erfolgreiche Teilnahme an einem Nachschulungskurs für alkoholauffällige Kraftfahrer oder einer Verkehrstherapie sein (vgl. Fischer, § 69a Rn. 42 m. w. N.).

Der Beschwerdeführer hat durch die Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung nachgewiesen, an einem Aufbauseminar der DEKRA teilgenommen zu haben. Hinzu kommt, dass der Beschwerdeführer wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung erstmals verurteilt wurde, er zuvor nicht strafrechtlich in Erscheinung getreten und die einzige weitere Eintragung im Fahreignungsregister eine Ordnungswidrigkeit wegen überhöhter Geschwindigkeit am 6. Februar 2015 betrifft.

Angesichts dieser Umstände besteht nunmehr hinreichender Grund zu der Annahme, dass der Beschwerdeführer, der seit dem 28. August 2008 in Besitz einer Fahrerlaubnis war, zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht mehr ungeeignet ist.

Die im Strafbefehl vom 10. Februar 2017 angeordnete Sperre war daher aufzuheben.

**66. Der Einspruch gegen den mit Geldbuße und Fahrverbot versehenen Bußgeldbescheid kann auf die Höhe der Geldbuße wirksam beschränkt werden.**

Amtsgericht Dortmund,  
Urteil vom 18. Juli 2017  
– 729 OWi-267 Js 1158/17-191/17 –

**Aus den Gründen:**

Nach zulässiger Beschränkung des gegen den Bußgeldbescheid wegen Drogenfahrt nach § 24a Abs. 2 StVG (hierin festgesetzte Rechtsfolgen: 550 Euro Geldbuße und 1 Monat Fahrverbot) eingelegten Einspruchs auf die Höhe der festgesetzten Geldbuße war der Betroffene wegen Führens eines Kraftfahrzeuges unter Drogeneinfluss im öffentlichen Straßenverkehr zu verurteilen. Insoweit stand fest, dass der Betroffene am 22.03.2017 um 09.43 Uhr in D. auf der E.allee/A. Straße in Fahrtrichtung Norden als Führer und Halter eines PKW [...], eben dieses Fahrzeug geführt hat, obgleich er unter der Wirkung des berauschenden Mittels Kokain stand (Blutprobenergebnis: 77 ng/ml Benzoyllecgonin).

Gegen den Betroffenen waren dementsprechend eine Geldbuße und ein Regelfahrverbot festzusetzen. Letzteres war hier nicht näher zu prüfen, da insoweit auch die Beschränkung des Einspruchs griff (zur Zulässigkeit einer derartigen Rechtsmittelbeschränkung: OLG Hamm, Beschluss vom 16.01.2012 – III-2 RBs 141/11 = BeckRS 2012, 08582; Krumm, Fahrverbot in Bußgeldsachen, 4. Aufl. 2017, § 21 Rn. 6). Was die Regeldgeldbuße von 500,00 € anging, die aufgrund einer Voreintragung im Bußgeldbescheid noch auf 550,00 € erhöht war, so hat das Gericht die Geldbuße auf 275,00 € abgesenkt aufgrund der wirtschaftlichen und persönlichen Umstände des Betroffenen. Der Verteidiger hat für den Betroffenen glaubhaft dargelegt, dass der Betroffene Kleinunternehmer ist. Er ist Spediteur, und zwar als Einzelunternehmer. Mittlerweile wurde dem Betroffenen seine Fahrerlaubnis im verwaltungsrechtlichen Wege sofort vollziehbar entzogen. Er behilft sich derzeit dadurch, dass ein befreundeter Fuhrunternehmer Fahrten, die der Betroffene organisiert, mitdurchführt. Hierdurch schafft es der Betroffene auf ein Monatsnetto zwischen 600,00 und 800,00 €. Das Gericht hat so aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Geldbuße auf die genannten 275,00 € herabgesetzt.

**67. Zum (verneinten) Absehen vom Fahrverbot bei einer Kieferorthopädin mit zwei Praxen.**

Amtsgericht Zeitz,  
Urteil vom 13. Juni 2017 – 13 OWi 733 Js 210853/16 –

**Aus den Gründen:**

I. Ausweislich der Auskunft aus dem Fahreignungsregister vom 08.05.2017 ist die Betroffene, die selbständige Kieferorthopädin mit Arztpraxen in X und Y ist, einmal verkehrsrechtlich in Erscheinung getreten:

Datum der Entscheidung: 01.03.2016

Datum der Rechtskraft: 18.03.2016

Datum der Tat: 07.02.2016

Zuwiderhandlung: Sie überschritten die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 22 km/h. Zulässige Geschwindigkeit: 100 km/h. Festgestellte Geschwindigkeit (nach Toleranzabzug): 122 km/h.

Rechtsgrundlage: § 41 Abs. 1 i. V. m. Anlage 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 11.3.4 BKat Art der Verkehrsbeteiligung: Führer und Halter des Pkw Betrag des Bußgelds: 70,00 Euro verhängte Punkte: 1

II. Die Betroffene ist gemäß dem Bußgeldbescheid der Zentralen Bußgeldstelle im Technischen Polizeiamt vom 29.09.2016 [...] der fahrlässigen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften um 43 km/h schuldig.

III. Ein Fahrverbot für die Dauer von einem Monat ist zur Einwirkung auf die Betroffene geboten. Nach § 25 Abs. 1 S. 1 StVG kann einem Betroffenen wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24 StVG, die er unter grober Verletzung seiner Pflichten als Kraftfahrzeugführer begangen hat und wegen der eine Geldbuße festgesetzt worden ist, für die Dauer von einem bis zu drei Monaten verboten werden, Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art im Straßenverkehr zu führen.

Bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 des Straßenverkehrsgesetzes kommt gemäß § 4 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BKatV die Anordnung eines Fahrverbots wegen grober Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers in der Regel in Betracht, wenn ein Tatbestand der Nummern 11.1 bis 11.3, jeweils in Verbindung mit Tabelle 1 des Anhangs des Bußgeldkatalogs verwirklicht wird. Wird in diesen Fällen ein Fahrverbot angeordnet, so ist gemäß § 4 Abs. 1 S. 2 BKatV in der Regel die dort bestimmte Dauer festzusetzen.

Diese Bindung der Sanktionspraxis dient der Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer und der Vorhersehbarkeit und Berechenbarkeit der durch bestimmte Verkehrsverstöße ausgelösten Rechtsfolgen (OLG Bamberg, Beschluss vom 18. März 2014 – 3 Ss OWi 274/14 –, juris).

Die Voraussetzungen des Regelfahrverbots von einem Monat Dauer liegen hier vor, denn die Betroffene hat außerhalb geschlossener Ortschaften den Tatbestand der Nr. 11.3.7 verwirklicht, wofür neben einer Geldbuße von 160,- € ein Fahrverbot von einem Monat vorgesehen ist.

Von der Verhängung eines Fahrverbotes kann im Einzelfall abgesehen werden. Dieser Möglichkeit, von einem Fahrverbot, gegebenenfalls gegen Erhöhung der Geldbuße, abzusehen, ist sich das Gericht bewusst gewesen. Maßgebend dafür, von dieser Möglichkeit vorliegend keinen Gebrauch zu machen war, dass außergewöhnliche Umstände nicht ersichtlich sind und das Fahrverbot auch nicht unverhältnismäßig ist.

Soweit die Betroffene geltend gemacht hat, die Tat sei außerorts auf einer Bundesstraße begangen worden, die für die Fahrverbotsverhängung maßgebliche Grenze sei nur um 3 km/h überschritten worden, es habe außerordentlich geringer Verkehr geherrscht, es habe Tageslicht gegeben, es sei sonnig gewesen, so dass es keine gravierende Gefährdungssituation gegeben habe, sind dies keine außergewöhnlichen Umstände, die eine Ausnahme vom Regelfall begründen könnten.

Die Betroffene hat sich zwar eingelassen, das Fahrverbot bedeute für sie eine besondere Härte und gefährde ihre Existenz. Es sei ihr auch nicht zuzumuten, sich irgendjemandem als Fahrer anzuvertrauen; ausgebildete Fahrer stünden auf dem Markt nicht zur Verfügung. Gleichwohl konnte keine Härte festgestellt werden, die den Verzicht auf ein Fahrverbot rechtfertigen könnte.

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung dürfen Angaben eines Betroffenen, es drohe bei Verhängung eines Fahrverbots der Verlust seiner wirtschaftlichen Existenzgrundlage, nicht ungeprüft übernommen werden; vielmehr ist ein derartiger Vortrag vom Tatrichter kritisch zu hinterfragen, um das missbräuchliche Behaupten eines Ausnahmefalles auszuschließen (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 22. Juli 2016 – 3 Ss OWi 804/16 –, juris).

Das Gericht hat bereits vor dem Termin auf die Anforderungen hingewiesen, die nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung für eine wirtschaftliche Härte bei Selbständigen zu stellen sind, um eine Ausnahme vom Regelfahrverbot zu rechtfertigen. Die Betroffene hat indes nichts Konkretes zu ihrer wirtschaftlichen Situation vorgetragen, geschweige denn belegt.

Selbst wenn man – nach Auffassung des Gerichts realitätsfern – unterstellen würde, die Betroffene könne wegen des Fahrverbots ihre berufliche Tätigkeit insgesamt einen Monat lang nicht ausüben, läge die Annahme fern, dass dies bei einer selbständigen Kieferorthopädin mit 2 Praxen die wirtschaftliche Existenz vernichten könnte. Nahe liegt es vielmehr, dass die Betroffene sich vertreten lassen oder insbesondere fahren lassen kann. Die Betroffene hat vergebliche Bemühungen um eine Vertretung ebenso wenig wie Bemühungen um einen Fahrer oder Bereitstellung von Taxen nachgewiesen.

Unter besonderen Umständen kann von der Regeldauer auch nach oben abgewichen werden; solche Umstände liegen ebenfalls nicht vor.

Für ein Abweichen von der Regelgeldbuße bestand aufgrund der Voreintragung Anlass; sie begründet eine maßvolle Erhöhung im erkannten Umfang.

**68. Örtlich zuständig für die Entscheidung über den Antrag auf Vornahme einer gerichtlichen Untersuchungshandlung ist im Ordnungswidrigkeitenverfahren das Amtsgericht, in dessen Bezirk die Verfolgungsbehörde oder deren antragstellende Zweigstelle ihren Sitz hat.**

Amtsgericht Köln,

Beschluss vom 31. Mai 2017 – 506 Gs 1178/17 –

Zum Sachverhalt:

I. Mit Antrag vom heutigen Tage hat die Kreispolizeibehörde R.-E.-Kreis bei dem diensthabenden Ermittlungsrichter des Amtsgerichts Köln die Anordnung einer Blutprobenentnahme bei dem Betroffenen beantragt. Zur Begründung hat die Antragstellerin ausgeführt, der Betroffene sei am heutigen Tage in F., C.-straße, wegen des Verdachts einer Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a Abs. 2 StVG aufgegriffen worden. Der Tatverdacht gründe sich darauf, dass der Betroffene nur Stecknadelkopf große Pupillen hatte, die bei einem Lichteinfallreflextest keinerlei Reaktion zeigten. Der Betroffene schwitze stark und war sehr blass. Auf Befragen gab er an, keine Drogen konsumiert zu haben. Der Betroffene verweigere die Entnahme einer Blutprobe.

Aus den Gründen:

II. Der Antrag hat keinen Erfolg, da er unzulässig ist. Das angegangene Amtsgericht Köln ist unzuständig.

Das Amtsgericht Köln ist im vorliegenden Verfahren nicht gemäß § 46 OWiG i. V. m. § 162 StPO für die begehrte Anordnung zuständig. Zuständig für den Erlass des beantragten Beschlusses dürfte vielmehr der Ermittlungsrichter des Amtsgerichts sein, in dessen Bezirk die für die Verfolgung und Ahndung der möglichen Ordnungswidrigkeit zuständige Verwaltungs- bzw. Bußgeldbehörde ihren Sitz hat, §§ 162 StPO, 46 OWiG.

Bis zum Inkrafttreten der Neufassung des § 162 StPO mit Wirkung zum 01.01.2008 war nach § 162 StPO a.F. für eine Ermittlungshandlung das Gericht zuständig, in dessen Bezirk die Ermittlungshandlung vorzunehmen war. Da der Betroffene sich zum Zeitpunkt der Begehung der Ordnungswidrigkeit in F. befand, wäre nach der alten Regelung, die auch schon seinerzeit gemäß § 46 Abs. 1 OWiG sinngemäß auf das Bußgeldverfahren Anwendung fand, das Amtsgericht Köln ersichtlich unzuständig gewesen.

Nach der nunmehr seit dem 01.01.2008 geltenden Fassung des § 162 Abs. 1 StPO stellt die Staatsanwaltschaft ihre Anträge auf Vornahme einer gerichtlichen Untersuchungshandlung vor Erhebung der öffentlichen Klage bei dem Amtsgericht, „in dessen Bezirk sie oder ihre den Antrag stellende Zweigstelle ihren Sitz hat.“ Gem. § 46 Abs. 1 OWiG gilt diese Norm für das Verfahren über Ordnungswidrigkeiten allerdings nur „sinngemäß“.

Während eine Mindermeinung (AG Winsen, Beschluss v. 01.06.2010 – 7 Gs 47/10; LG Arnsberg

Beschluss v. 10.06.2009 – 2 AR 3/09; nur obiter wohl auch LG Köln Beschluss v. 22.03.2017 – 105 AR 3/17 meint, dass § 162 StPO auch im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenverfahrens wörtlich anzuwenden sei, weshalb es auch hier für die gerichtliche Zuständigkeit auf den Sitz der Staatsanwaltschaft ankomme, ist nach deutlich überwiegender und auch hier vertretener Auffassung § 162 StPO im Ordnungswidrigkeitenverfahren gemäß § 46 Abs. 1 OWiG – schon seinem Wortlaut nach – nur „sinngemäß“ anzuwenden, namentlich dahingehend, dass sich die Zuständigkeit des jeweiligen Amtsgerichts für den Erlass einer beantragten Ermittlungsmaßnahme nach dem Sitz der nach §§ 35 ff. OWiG zuständigen Behörde – vorliegend also der antragstellenden Verfolgungsbehörde des R.-E.-Kreises in B. – richtet (so LG Paderborn, Beschluss v. 03.06.2015 – 01 Qs 62/15; LG Hagen, Beschluss v. 12.11.2009 – 46 Qs 30/09; BGH, Beschluss vom 16.04.2008 – 2 ARs 74/08 = NSTZ 2008, 578; Thewes, NJW 2015, 2845; Harms, NSTZ 2009, 465; Zöller, in: Gercke/Julius/Temming u. a., StPO, 5. Aufl. 2012, § 162 Rn. 6, Schmitt, in: Meyer-Goßner/Schmitt, StPO, 60. Aufl. 2017, § 162 Rn 8; von Häfen, in: BeckOK-StPO, Stand 01.01.2017, § 162 Rn. 7a; Bohnert/Krenberger/Krumm, in: Bohnert/Krenberger/Krumm, OWiG, 4. Aufl. 2016, § 46 Rn. 13).

Auf den Sitz der – im derzeitigen Verfahrensstand auch in keiner Weise mit der Sache befassten – Staatsanwaltschaft Köln im Sprengel des Amtsgerichts Köln kommt es daher nicht an.

Dass es für die Zuständigkeit des Amtsgerichts dem Sinn und Zweck des § 162 StPO nach gerade auf den Sitz der jeweiligen antragstellenden Behörde und nicht etwa abstrakt auf den Sitz einer Staatsanwaltschaft ankommt, folgt bereits aus dem Wortlaut der Vorschrift. Denn wenn es im Falle einer Antragstellung durch eine Zweigstelle der Staatsanwaltschaft auf deren Sitz für die Bestimmung des zuständigen Gerichts ankommen soll, kommt dem Hauptsitz der Staatsanwaltschaft gerade keine abstrakte, zwingende Bedeutung zu. Dies ist auch sinnvoll, da auf diese Weise sichergestellt wird, dass der Antrag bei demjenigen Amtsgericht gestellt wird, welches für die mit der Sachentscheidung inhaltlich befasste Behörde – die „Herrin des Verfahrens“ – tatsächlich zuständig ist. Die nach §§ 35 ff. OWiG zuständige Behörde ist bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten ebenso „Herrin des Ermittlungsverfahrens“, wie es die Staatsanwaltschaft im Falle der Verfolgung von Straftaten ist, vgl. § 46 Abs. 2 OWiG. Richtigerweise kann eine sinngemäße Anwendung des § 162 StPO über § 46 Abs. 1 OWiG daher nur dazu führen, bei der Verfolgung möglicher Ordnungswidrigkeiten das Wort „Staatsanwaltschaft“ in § 162 StPO durch das Wort „Verfolgungsbehörde“ oder durch „nach §§ 35 ff. OWiG zuständige Behörde“ zu ersetzen.

Es erscheint dagegen fernliegend, die von § 46 Abs. 1 OWiG ausdrücklich angeordnete „sinngemäße“ Anwendung der StPO, namentlich von § 162 StPO, darin zu erschöpfen, die Norm wörtlich anzuwenden. Folgte man der Gegenmeinung, bräuchte es

die (nur) „sinngemäße“ Anwendung des § 162 StPO schlechterdings nicht. Es leuchtet auch nicht ein, dass die Zuständigkeit des Amtsgerichts sich im Ordnungswidrigkeitenverfahren – völlig anders als im Strafverfahren – an dem Sitz einer an dem jeweiligen Verfahren derzeit in keiner Form beteiligten Behörde orientieren soll.

Die Gegenmeinung kann sich auch nicht darauf berufen, die hier vertretene Ansicht stünde einer Vereinfachung und Beschleunigung der Bestimmung der ermittlungsrichterlichen Zuständigkeit oder der Kompetenzbündelung entgegen. Beschleunigung und Kompetenzbündelung sind kein Selbstzweck. Die zutreffende sinngemäße Auslegung der Norm kann nicht ausschließlich vor dem Hintergrund der vergleichsweise einfach gelagerten Fälle der hier im Raum stehenden Blutprobenentnahmen zu sehen sein. Sie muss sich vielmehr an allen denkbaren Fällen von verfolgungsbehördlichen Maßnahmen bzw. Anträgen messen lassen. Es handelt sich hierbei ohnehin nur um ein Scheinargument: Denn ist die Anwendung des § 162 StPO im Lichte von § 46 OWiG geklärt, lässt sich die ermittlungsrichterliche Zuständigkeit ebenso einfach bestimmen wie im Rahmen von Ermittlungsanträgen im Strafverfahren.

Tatsächlich führt auch die von der herrschenden und auch hier vertretenen Meinung angenommene Auslegung der Norm zu einer deutlichen Vereinfachung der Bestimmung der gerichtlichen Zuständigkeit sowie auch zu der gewünschten Kompetenzbündelung bei einzelnen Gerichten im Vergleich zur früheren Fassung des § 162 StPO. Denn auch nach der hier vertretenen Ansicht tritt in den Fällen, in denen im Zuständigkeitsbereich einer Verfolgungsbehörde mehrere Amtsgerichte liegen, eine Konzentration und damit eine Kompetenzbündelung bei dem Amtsgericht ein, in dessen Bezirk die Behörde (oder ggf. die antragstellende Zweigstelle) ihren Sitz hat. Dies trifft beispielsweise auf Fälle zu, in denen Bezirksregierungen oder gar Bundesbehörden wie die Bundesnetzagentur, das Bundesamt für Güterverkehr in Köln oder das Bundeskartellamt die jeweiligen Verfolgungsbehörden sind. In deren Zuständigkeitsbereich liegt ersichtlich eine Vielzahl von Amtsgerichten. Auch in diesen Fällen kommt es nach der überwiegenden, auch hier vertretenen Auffassung auf den Sitz der Behörde oder der antragstellenden Zweigstelle an.

Die Entscheidung des LG Köln vom 22.03.2017 – 105 AR 3/17 steht dem nicht entgegen. Das Landgericht hat in dieser Entscheidung keine Entscheidung in der Sache getroffen und sich lediglich obiter geäußert, ohne dabei im Einzelnen auf den Meinungsstreit und die erheblichen Argumente der Gegenansicht in Rechtsprechung und Literatur einzugehen.

Das hier vertretene Ergebnis entspricht schließlich auch der Rechtsprechung des BGH. Demnach ist das Amtsgericht zuständig, in „dessen Bezirk die Verfolgungsbehörde oder ihre den Antrag stellende Zweigstelle ihren Sitz hat“ (BGH, Beschluss vom 16.04.2008 – 2 ARs 74/08). Im dort entschiedenen Fall ging es um einen ordnungswidrigen Verstoß gegen



§ 55 Abs. 1 TKG. Der BGH entschied, dass das AG Bremen als Gericht des Sitzes der antragstellenden Zweigstelle der Bundesnetzagentur (der Bußgeldstelle Bremen) zuständig ist. In dieser Entscheidung geht der BGH – zu Recht – mit keinem Wort auf die Frage des Sitzes (irgend-)einer Staatsanwaltschaft ein; der BGH stellt direkt auf den Sitz der Verfolgungsbehörde bzw. ihrer antragstellenden Zweigstelle ab.

Nach alledem ist das angegangene Amtsgericht Köln für die beantragte Ermittlungsmaßnahme nicht zuständig. Die zur Verfolgung und Ahndung der möglichen Ordnungswidrigkeit berufene Verwaltungsbehörde hat, was maßgeblich ist, ihren Sitz nicht im hiesigen Bezirk. Da die örtliche Zuständigkeit des angegangenen Ermittlungsrichters auch im Rahmen von § 162 Abs. 2 StPO zu prüfen ist (Köbel, in: Münchener Kommentar zur StPO, 1. Aufl. 2016, § 162 Rn. 22; Griesbaum, in: Karlsruher Kommentar zur StPO, 7. Aufl. 2013, § 162 Rn. 15), war der Antrag als unzulässig zurückzuweisen.

**69. Bei gelegentlichem Konsum von Cannabis ist bereits bei Erreichen des Risikogrenzwertes von 1,0 ng/ml im Blutserum von einem fehlenden Trennungsvermögen im Sinne der Anlage 4 Nr. 9.2.2 der FeV auszugehen. Der Senat gibt damit seine bisherige, auf einen Grenzwert von 2,0 ng/ml abstellende Rechtsprechung auf.**

Hessischer Verwaltungsgerichtshof,  
Beschluss vom 17. August 2017 – 2 B 1213/17 –

**Aus den Gründen:**

[...] Das Verwaltungsgericht hat es zu Recht abgelehnt, die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gegen die angefochtene Verfügung, mit der dem Antragsteller die Fahrerlaubnis entzogen worden ist, wiederherzustellen. Aus den mit der Beschwerde dargelegten Gründen ergeben sich keine Gesichtspunkte, die zum Erfolg der Beschwerde führen. [...]

Im Falle des Antragstellers liegt ein Eignungsmangel im Sinne der Anlage 4 zur FeV, Nr. 9.2.2 vor, weil er mindestens gelegentlich Cannabis konsumiert und nicht zuverlässig zwischen dem Konsum der Droge und dem Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr zu trennen vermag.

Dass der Antragsteller gelegentlicher Konsument von Cannabis ist, ergibt sich für den beschließenden Senat aus seinen Angaben gegenüber der Polizei im Rahmen der Beschuldigtenvernehmung, welche im Anschluss an die Verkehrskontrolle am 25. Mai 2016 stattfand. Hierbei führte er aus, dass er regelmäßig Cannabis in mäßiger Form seit drei Jahren konsumiere. Er mische die Droge mit Tabak. Selbst kaufe er nicht, rauche aber bei anderen Personen mit. Nach dem Konsum führe er nie ein Fahrzeug. Diese Einlassungen unterliegen entgegen der Rechtsauffassung des Antragstellers keinem Verwertungsverbot. Zum einen ist darauf hinzuweisen, dass der Vortrag des Antrag-

stellers, er sei nicht ordnungsgemäß belehrt worden, ausweislich der Behördenakte (Protokoll der Beschuldigtenvernehmung) unzutreffend ist. Daraus ergibt sich nämlich ausdrücklich, dass der Antragsteller belehrt worden ist, was er durch seine Unterschrift und den Vermerk „selbst gelesen, genehmigt und unterschrieben“ bestätigt hat.

Selbst wenn eine Belehrung unterblieben wäre, stünde das strafrechtliche Beweisverwertungsverbot des § 136 Abs. 1 Strafprozessordnung – StPO – der Verwertung dieser Angaben im Fahrerlaubnisentzugsverfahren durch die Verwaltungsbehörde nicht entgegen. Auf den Umstand, dass eine Belehrung stattgefunden hatte sowie darauf, dass die strafrechtlichen Beweisverwertungsverbote regelmäßig im dem Gefahrenabwehrrecht zuzuordnenden Fahrerlaubnisrecht keine Berücksichtigung finden, hat auch das Verwaltungsgericht in seiner Entscheidung [...] bereits zutreffend hingewiesen (vgl. auch: VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 16. Mai 2007 – 10 S 608/07 –, NZV 2008, S. 55).

Im Fahrerlaubnisrecht sind Beweisverwertungsverbote nur in besonderen Ausnahmefällen anzunehmen. Selbst wenn wegen Verstoßes gegen Verfahrensvorschriften im Strafprozess ein Verwertungsverbot besteht, wirkt sich dies in der Regel nicht auf das Verfahren der Fahrerlaubnisentziehung aus. Da im Fahrerlaubnisrecht ein Beweisverwertungsverbot nicht ausdrücklich normiert ist, ist im Wege der Interessenabwägung über die Beweisverwertung zu entscheiden. Diese führt regelmäßig zu einer Zulässigkeit der Verwertung, denn während Beweisverwertungsverbote im repressiv geprägten Strafprozess dem Grundrechtsschutz des Betroffenen dienen, sind im Fahrerlaubnisrecht präventive Ziele, nämlich der Schutz von Leben und Gesundheit anderer Verkehrsteilnehmer, maßgeblich (HessVGH, Beschluss vom 22. März 2017 – 2 B 847/17 –; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 26. September 2016 – 16 B 685/16 –, juris Rz. 13 ff.; Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 16. Dezember 2009 – 12 ME 234/09 –, juris Rz. 4 f.; BayVGH, Beschluss vom 28. Januar 2010 – 11 CS 09.1443 –, juris; OVG Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 9. Februar 2016 – 3 M 14/16 –, juris).

Im Ergebnis ist es daher nicht zu beanstanden, wenn der Antragsgegner, gestützt auf die eigenen Angaben des Antragstellers, zu der Einschätzung gelangt, dass es sich beim Antragsteller um einen zumindest gelegentlichen Konsumenten von Cannabis handelt.

Auch soweit der Antragsgegner davon ausgeht, dass der Antragsteller im Sinne der Anlage 4, Nr. 9.2.2 der FeV nicht hinreichend zwischen Cannabis-Konsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr zu trennen vermag, begegnet dies keinen rechtlichen Bedenken. Als Tatsachengrundlage für diese rechtliche Bewertung dient das aufgrund der dem Antragsteller am 25. Mai 2016 entnommenen Blutprobe erstellte rechtsmedizinische Gutachten des Universitätsklinikums der G. Universität vom 9. Juni 2016. Auch bezüglich dieses Gutachtens beste-

hen aufgrund der vorgenannten Gründe keine rechtlichen Bedenken an einer rechtlichen Verwertbarkeit.

Die Ergebnisse des rechtsmedizinischen Gutachtens tragen auch die Feststellung des fehlenden Vermögens, zwischen Drogenkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs zu trennen. Zutreffend führt das Verwaltungsgericht in seinem Beschluss aus, dass trotz des beim Antragsteller festgestellten niedrigen THC-Wertes von 1,0 ng/ml Blutserum zum Zeitpunkt der Blutentnahme vom Fehlen des Trennungsvermögens auszugehen ist. Das Verwaltungsgericht stützt diese Rechtsansicht auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 23. Oktober 2014 – 3 C 3/13 –, juris) sowie der Mehrzahl der Oberverwaltungsgerichte (bspw. OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 1. August 2014 – 16 A 2806/13 –, NZV 2015, S. 206 <207f.>; VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 22. Juli 2016 – 10 S 738/16 –, DAR 2016, S. 665 f.; BayVGH, Beschluss vom 23. Mai 2016 – 11 CS 16.690 –, DAR 2016, S. 666 <667>). Danach ist von einem fehlenden Trennungsvermögen bei einem THC-Wert ab 1,0 ng/ml Blutserum auszugehen, weil nach Einschätzungen aus der Fachwissenschaft (vgl. Tönnies/Auwärter/Knoche/Skopp, Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Feststellung einer mangelhaften Trennung von Cannabiskonsum und Fahren anhand der Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum, Blutalkohol 2016, S. 409 <411>; ebenso Daldrop, Gutachterliche Vernehmung vor dem VG Gelsenkirchen, zitiert nach VG Gelsenkirchen, Beschluss vom 25. Februar 2016 – 7 L 30/16 –, juris, Rdnr. 71) ab diesem Wert nicht mehr sicher ausgeschlossen werden kann, dass die Möglichkeit einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit besteht (BVerwG a. a. O. Rdnr. 33; VGH Baden-Württemberg a. a. O.; Bay. VGH a. a. O.).

Dem kann seitens des Antragstellers nicht mit Erfolg entgegengehalten werden, dass die tatsächlichen Annahmen, welche der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und der meisten Oberverwaltungsgerichte zugrunde lagen, durch die Empfehlung der Grenzwertkommission aus dem Jahre 2015 (Auwärter/Daldrop/Graw u. a., Empfehlung der Grenzwertkommission für die Konzentration von Tetrahydrocannabinol (THC) im Blutserum zur Feststellung des Trennungsvermögens von Cannabiskonsum und Fahren, Blutalkohol 2015, S. 322 f.) obsolet geworden seien.

Die Grenzwertkommission hatte empfohlen, ab einem Wert von 3,0 ng/ml oder mehr im Blutserum bei gelegentlichem Konsum von Cannabis die Trennung zwischen Konsum und Führen eines Kraftfahrzeugs zu verneinen. Sie begründete ihre Empfehlung damit, dass sich in experimentellen Studien frühestens ab einem THC-Wert von 2 ng/ml Blutserum Leistungseinbußen feststellen ließen, sofern das zugrundeliegende Konsummuster ein einmaliger oder maximal ein gelegentlicher Konsum sei. Hiervon ausgehend und inklusive eines Sicherheitszuschlages wegen Messungenauigkeiten gelangte sie zu dem empfohlenen Richtwert von 3,0 ng/ml. Zugleich führte die Kom-

mission in dieser Empfehlung jedoch auch aus, dass eine Neubewertung des sog. „analytischen“ Grenzwertes von THC (1,0 ng/ml) gemäß der Empfehlung der Grenzwertkommission zur Anlage des § 24a StVG nicht veranlasst sei. Im Rahmen seiner gutachterlichen Vernehmung durch das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen (VG Gelsenkirchen a. a. O.) zu der Empfehlung der Grenzwertkommission räumte deren Vorsitzender D. auf Nachfrage des Gerichts ein, dass unter Zugrundelegung des Gefährdungsmaßstabs, welchen das Bundesverwaltungsgericht in der vorgenannten Entscheidung zugrunde gelegt hat, auch nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft nicht ausgeschlossen werden kann, dass ab einem THC-Wert von 1,0 ng/ml im Blutserum, die Möglichkeit einer Beeinträchtigung besteht. Dieser „Risikogrenzwert“, welchen die Mehrzahl der Obergerichte (s. o.) ihrer Rechtsprechung für die Annahme einer möglichen, cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahrsicherheit zugrunde gelegt haben, erscheint deshalb sachgerecht, weil auch im Rahmen des Ordnungswidrigkeitstatbestandes des § 24a Abs. 2 StVG – insoweit in Übereinstimmung mit den Empfehlungen der Grenzwertkommission – bereits ab einem THC-Wert von 1,0 ng/ml im Blutserum angenommen wird, dass die betreffende Person unter der Wirkung eines berauschenden Mittels ein Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr führt. Es würde sonst ein Wertungswiderspruch zur Anwendung des § 24a Abs. 2 StVG entstehen, wollte man im Rahmen der Beurteilung des Trennungsvermögens nach den Vorschriften der §§ 3 Abs. 1 StVG, 46 Abs. 1, 14 FeV i. V. m. deren Anlage 4, Nr. 9.2.2 für die Konkretisierung des Gefährdungsmaßstabs einen anderen Grenzwert als denjenigen zugrunde legen, der auch für § 24a Abs. 2 StVG maßgeblich ist. Dies hat auch bereits der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 23. Mai 2016 hervorgehoben (BayVGH, a. a. O.), dessen Ausführungen sich das erstinstanzliche Gericht zu eigen macht. Das Verwaltungsgericht zitiert in seinem angefochtenen Beschluss ausführlich die Begründung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, die sich mit der Empfehlung der Grenzwertkommission auseinandersetzt, über mehrere Seiten, ohne dass der Antragsteller in seiner Beschwerdebeurteilung auf die dort ausgeführten Argumente substantiell eingeht. Entgegen den Ausführungen in der Beschwerdeschrift beschäftigt sich das Verwaltungsgericht danach unter Bezugnahme auf die neuere obergerichtliche Rechtsprechung sehr wohl mit der Frage, warum der Wert von 1,0 ng/ml THC im Blut die hier maßgebliche Schwelle zur Beurteilung des Trennungsvermögens eines Fahrzeugführers ist. Ausgehend von dem als richtig erkannten Gefährdungsmaßstab bedurfte es keiner darüber hinausgehenden Begründung, zumal in der Person des Antragstellers liegende körperliche Besonderheiten im Sinne der Vorbemerkung zur Anlage 4 zur FeV, die Anlass zu weiteren einzelfallbezogenen Ausführungen hätten sein können, nicht geltend gemacht worden sind.

Unzutreffend ist im Übrigen der Vortrag des Antragstellers [...], nach dem Urteil des Bundesverwaltungs-



gerichts (BVerwG a. a. O.) müsse der Wert von 1,0 ng/ml Blutsrum überschritten werden. Die Wortwahl des Bundesverwaltungsgerichts ist in diesem Zusammenhang eindeutig und keiner weiteren Interpretation zugänglich: „ab 1,0 ng/ml“ meint nicht „mehr als 1,0 ng/ml“.

Soweit der Antragsteller – insoweit zutreffend – auf den Umstand hinweist, dass in der Vergangenheit ein Teil der obergerichtlichen Rechtsprechung (So z. B. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 15. November 2005 – 10 S 2143/05 –, juris; Bay. VGH, Beschluss vom 4. Juni 2007 – 11 CS 06.2806 –, juris sowie auch der beschließende Senat: HessVGH, Beschlüsse vom 10. Februar 2010 – 2 A 1016/09.Z –; vom 3. Mai 2010 – 2 B 441/10 –; vom 4. August 2010 – 2 B 1251/10 –; vom 15. September 2016 – 2 B 2335/16 –; vom 21. Dezember 2016 – 2 B 2675/16 –; vom 21. April 2017 – 2 B 804/17 –; und vom 12. Juni 2017 – 2 B 1203/17 –) erst ab einem Wert von 2,0 ng/ml vom fehlenden Trennungsvermögen eines Fahrzeugführers ausgegangen ist, führt dies deshalb nicht zum Erfolg der Beschwerde. Der beschließende Senat folgt der Argumentation der anderen Obergerichte im Hinblick auf deren Auseinandersetzung mit den Empfehlungen der Grenzwertkommission und hält die danach erfolgte Festlegung eines „Risikogrenzwerts“ von 1,0 ng/ml THC im Blutsrum für überzeugend.

Der vom Verwaltungsgericht in Übereinstimmung mit den meisten Obergerichten festgelegte Risikogrenzwert findet auch darin seine Rechtfertigung, dass das Gefährdungspotential von Cannabis, ungeachtet der bislang vorliegenden Forschungsergebnisse, im Vergleich etwa zu Alkohol, immer noch nicht hinreichend wissenschaftlich geklärt ist. Der vom Bundesverwaltungsgericht und der Mehrzahl der Obergerichtlichen Verwaltungsgerichte angewandte Gefährdungsmaßstab, dass in jedem Falle sicher ausgeschlossen sein muss, dass es zu einer cannabisbedingten Beeinträchtigung der Fahr sicherheit kommen kann, ist vor allem vor dem Hintergrund der überragenden Bedeutung der zu schützenden Rechtsgüter, nämlich der Sicherheit des Straßenverkehrs sowie insbesondere dem Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer gerechtfertigt (vgl. BVerfG, a. a. O.; BVerwG a. a. O.; OVG NRW a. a. O. m. w. N.).

Auch der beschließende Senat geht daher – in Abkehr von seiner bisherigen Rechtsprechung – davon aus, dass bereits ab einem THC-Wert von 1,0 ng/ml im Blutsrum ein fehlendes Trennungsvermögen zwischen dem Konsum des Rauschmittels Cannabis und dem Führen eines Kraftfahrzeugs gegeben ist. Zu diesem Wert ist auch kein „Sicherheitszuschlag“ zu addieren, um etwaige Messungenauigkeiten auszugleichen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass eine – wiederholt von einschlägig tätigen Instituten eingeräumt und vermutlich nie ganz auszuschließende – Schwankungsbreite bei der Untersuchung von Blutproben im Zuge der Festsetzung von Grenzwerten wie dem der 1,0 ng/ml THC-Grenze bereits berücksichtigt worden ist (OVG NRW a. a. O. S. 208 m. w. N.).

Ferner ist an dieser Stelle auch darauf zu verweisen, dass die aktuellen Erkenntnisse über die Abbau-

geschwindigkeit von THC, wie sie beispielsweise im Rahmen der sogenannten Maastricht-Studie ermittelt wurden, darauf hindeuten, dass sich THC im Blut relativ schnell abbaut. Bereits nach sechs Stunden können, abhängig von der konsumierten Menge, im Regelfall bei gelegentlichen Konsumenten nur noch Werte von 1 bis 2 ng/ml erreicht werden (vgl. BayVGH, Beschluss vom 13. Mai 2013 – 11 ZB 13.523 –, NZV 2015, S. 156 ff. <157> m. w. N.). Unter Berücksichtigung dieses Umstandes ist im hier zu entscheidenden Fall davon auszugehen, dass im Blut des Antragstellers zum Zeitpunkt der Polizeikontrolle am 25. Mai 2016 um 20.05 Uhr ein höherer THC-Wert enthalten war, als zum Zeitpunkt der Blutabnahme am gleichen Tag um 23.01 Uhr, also rund drei Stunden nachdem die kontrollierenden Polizeibeamten äußerlich merkbare Anzeichen einer Drogenbeeinflussung feststellten, die selbst zum Zeitpunkt der Blutentnahme für den die Entnahme durchführenden Arzt noch erkennbar waren.

**70. Liegt gelegentlicher Konsum von Cannabis vor, führt bereits die erstmalige Fahrt unter dem Einfluss der Droge (mindestens 1,0 ng/ml THC im Blutsrum) zur Feststellung fehlenden Trennungsvermögens und damit zur Ungeeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr.**

Hessischer Verwaltungsgerichtshof,  
Beschluss vom 21. September 2017 – 2 D 1471/17 –

**Aus den Gründen:**

[...] Die Beschwerde gegen die Ablehnung der Gewährung von PKH für den ersten Rechtszug hat keinen Erfolg. [...] Im Falle des Antragstellers liegt ein Eignungsmangel im Sinne der Anlage 4 zur FeV, Nr. 4 9.2.2 vor, weil er mindestens gelegentlich Cannabis konsumiert und nicht zuverlässig zwischen dem Konsum der Droge und dem Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr zu trennen vermag.

Dass der Antragsteller als gelegentlichen Konsument von Cannabis anzusehen ist, ergibt sich auch für den beschließenden Senat aus den eigenen Angaben des Antragstellers anlässlich der Polizeikontrolle vom 27. Mai 2016 sowie gegenüber der Gutachterin des TÜV H. im Rahmen der verkehrsmedizinischen Begutachtung am 17. November 2016.

Bei der Verkehrskontrolle am 27. Mai 2016 stellten die kontrollierenden Beamten beim Antragsteller äußerliche Anzeichen einer Drogenbeeinflussung fest. Der durchgeführte Mahsan-Drogenortest verlief positiv auf THC. Der Antragsteller gab an, er habe lediglich am Vortag gegen 15.00 Uhr und am Tag der Verkehrskontrolle selbst „dabei“ gestanden, selbst aber nicht aktiv konsumiert.

Im Rahmen der Begutachtung durch den TÜV H. machte der Antragsteller zu seinem Konsumverhalten in Bezug auf Cannabis folgende Angaben: Er habe

mit 18/19 Jahren Cannabis „mal probiert“. Dann habe er gar nicht mehr Cannabis zu sich genommen „oder zwei- oder dreimal im Jahr“. Zu dem Ereignis am 27. Mai 2016 sei es gekommen, nachdem er eine Stunde vor Fahrtantritt nach dem Fußballspiel einen Joint geraucht habe. Seither habe er kein Cannabis mehr eingenommen. Damit steht nach den eigenen Angaben des Antragstellers fest, dass er mindestens zweimal Cannabis konsumiert hat, nämlich mit 18 bzw. 19 Jahren, sowie am 27. Mai 2016, also ca. 2 bis 2½ Jahre nach dem von ihm eingeräumten Erstkonsum. Darauf ob es zu weiteren Konsumakten dazwischen gekommen ist, kommt es zur Beurteilung der Frage, ob mindestens gelegentlicher Cannabiskonsum vorliegt, nicht mehr an. An dieser Stelle ist lediglich noch anzumerken, dass die Angaben des Antragstellers gegenüber der Polizei am 27. Mai 2016 als bloße Schutzbehauptung einzustufen sind. Dagegen, dass der Antragsteller nur „passiv“ „mitgeraucht“ haben will, sprechen bereits die festgestellten Werte der Blutuntersuchung aufgrund der am gleichen Tag nur eine halbe Stunde nach der Verkehrskontrolle entnommenen Blutprobe. Im Übrigen stehen diese Angaben auch im Widerspruch zu seinen Angaben in dem Begutachtungsgespräch mit der Gutachterin des TÜV H. am 17. November 2016.

Ergänzend weist der Senat darauf hin, dass es vor dem Hintergrund der eigenen Einlassungen des Antragstellers auf den bei der Blutuntersuchung am 27. Mai 2016 ermittelten THC-Carbonsäuregehalt im Blut des Antragstellers (13,0 ng/ml) für die Beurteilung, ob ein gelegentlicher Konsum vorliegt, nicht ankommt.

Zwischen den als sicher feststehenden Konsumakten fehlt es auch nicht an einem notwendigen zeitlichen Zusammenhang. Selbst ein Zeitraum von vier Jahren zwischen zwei Konsumfällen vermag nach der Rechtsprechung des beschließenden Senats nicht ohne Weiteres eine Zäsur zu begründen, die die Annahme eines gelegentlichen Konsums ausschließt (vgl. HessVGH, Beschlüsse vom 21. Dezember 2016 – 2 B 2675/16 – sowie vom 9. August 2012 – 2 B 1458/12 –).

Damit ist von einem gelegentlichen Cannabiskonsum des Antragstellers auszugehen.

Aufgrund des bei der Blutuntersuchung vom 27. Mai 2016 ermittelten THC-Wertes im Blutserum von 1,4 ng/ml ist auch davon auszugehen, dass der Antragsteller ein Kraftfahrzeug unter dem Einfluss der Droge geführt hat. Darin zeigt sich zugleich, dass er nicht zuverlässig zwischen dem Führen eines Kraftfahrzeugs und dem Drogenkonsum zu trennen vermag (vgl. HessVGH, Beschluss vom 17. August 2017 – 2 B 1213/17 – m. w. N. [in diesem Heft]). Soweit der beschließende Senat in der Vergangenheit erst ab einem Wert von 2,0 ng/ml Blutserum ein fehlendes Trennungsvermögen im Sinne der Nr. 9. 2.2. der Anlage 4 zu den §§ 11, 13 und 14 FeV angenommen hatte, hat er diese Rechtsprechung inzwischen aufgegeben und sich der Auffassung der anderen Obergerichte, die auch in der Vergangenheit bereits den Risikogrenzwert von 1,0 ng/ml Blutserum

der Beurteilung der Frage des Trennungsvermögens zugrunde gelegt haben, angeschlossen (HessVGH a. a. O., m. w. N.).

Hiergegen kann auch nicht mit Erfolg eingewandt werden, dass die Annahme des fehlenden Trennungsvermögens erst bei einer zweiten Fahrt unter Drogeneinfluss gerechtfertigt sei. Zwar vertritt der Bayerische Verwaltungsgerichtshof diese Position (BayVGH, Urteil vom 25. April 2017 – 11 BV 17.33 –, juris, Rdnr. 19 ff.; Beschluss vom 29. August 2016 – 11 Cs 16.146 –, juris, Rdnr. 17), indessen vermag der beschließende Senat sich dem nicht anzuschließen.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof ist der Auffassung, dass eine (nur) einmalige Fahrt unter Drogeneinfluss bei gelegentlichem Cannabiskonsum noch nicht die Annahme des fehlenden Trennungsvermögens begründet, sondern lediglich Anlass dafür sein könne, fahreignungsüberprüfende Maßnahmen nach § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV anzuordnen. Würde bereits bei einer ersten Drogenfahrt vom fehlenden Vermögen zwischen dem Drogenkonsum und dem Führen eines Kraftfahrzeugs ausgegangen, verbliebe für die Vorschrift des § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV kein Anwendungsbereich mehr (so BayVGH, Urteil vom 25. April 2017 a. a. O., Rdnr. 36; Beschluss vom 29. August 2016 a. a. O.). Darüber hinaus geht der Bayerische Verwaltungsgerichtshof davon aus, dass die Entstehungsgeschichte des § 14 FeV dafür spreche, § 14 Abs. 1 Satz 3 FeV auf die Fälle anzuwenden, bei denen erstmalig eine Fahrt unter Drogeneinfluss bei gelegentlichem Konsum von Cannabis festgestellt worden ist. Bei den §§ 13 und 14 FeV handele es sich um Spezialvorschriften zu § 11 FeV, die der Klärung von Eignungszweifeln bei Alkoholproblematik und im Hinblick auf Betäubungsmittel und Arzneimittel diene. Mit den §§ 13 und 14 FeV habe der Verordnungsgeber gewollt, die Anlässe für eine Eignungsbegutachtung verbindlich festzulegen und zu normieren, welche Aufklärungsmaßnahmen in diesen Fällen zu ergreifen seien, u. a. wenn der Konsum im Zusammenhang mit dem Fahren erfolgt sei. Die Verordnungs Begründung biete demgegenüber keinen Anhaltspunkt dafür, dass der Verordnungsgeber bereits bei der ersten Verkehrsordnungswidrigkeit unter Cannabiseinfluss von feststehender Ungeeignetheit i. S. d. § 11 Abs. 7 FeV ausgegangen sei, sondern spreche vielmehr dafür, dass bei solchen Fällen die Fahreignung durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten abgeklärt werden könne (BayVGH, Urteil vom 25. April 2017, a. a. O., Rdnr. 24).

Dem sind u. a. die Verwaltungsgerichte Augsburg und Würzburg mit überzeugenden Argumenten entgegen getreten. Sie weisen zudem treffend darauf hin, dass, ungeachtet der vom Verordnungsgeber verfolgten Tendenz der Angleichung der Vorschriften hinsichtlich Alkohol- und Cannabis, aufgrund der unterschiedlichen Wirkungsweisen dieser Stoffe auch eine unterschiedliche Behandlung nach wie vor geboten sei. Dem Konsumenten von Cannabis ist es nur sehr schwer möglich, den Verlauf und die Intensität der Wirkung zu steuern. Eine Gleichsetzung von Alkohol und Cannabis kommt

daher in Bezug auf die Beurteilung der Fahrtüchtigkeit und im Hinblick auf die Gefahr der Verkehrsteilnahme unter dem Einfluss der jeweiligen Substanz und auf das Abbauverhalten nicht in Betracht (VG Augsburg, Urteil vom 17. Februar 2017 – Au 7 K 16.556 –, juris Rdnr. 63ff.; VG Würzburg, Beschluss vom 9. November 2016 – W 6 S 16.1093 –, juris, Rdnr. 32ff.). Auch bestehen zwischen § 13 und § 14 FeV deutliche, vom Verordnungsgeber gewollte Unterschiede. Das Argument, dass der Anwendungsbereich des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV leerlaufen würde, vermag ebenfalls nicht zu überzeugen, denn die §§ 11 bis 14 FeV beziehen sich ihrem Wortlaut und ihrer systematischen Stellung im zweiten Kapitel des zweiten Abschnitts der FeV in der Hauptsache auf die Erteilung der Fahrerlaubnis. Über den Verweis in § 46 Abs. 3 FeV finden sie entsprechende Anwendung, wenn Tatsachen bekannt werden, die zu Eignungsbedenken führen. Der originäre Anwendungsbereich des § 14 Abs. 2 Nr. 3 FeV ist daher grundsätzlich nicht betroffen, sodass die Annahme des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes, es bleibe für die Norm kein sinnvoller Anwendungsbereich, so nicht zutrifft (vgl. VG Augsburg a. a. O. Rdnr. 67).

Auch die anderen Oberverwaltungsgerichte/Verwaltungsgerichtshöfe sind der Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes nicht gefolgt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 7. März 2017 – 10 S 328/17 –, juris; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 15. März 2017 – 16 A 482/16 –, juris; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 28. Juni 2017 – 1 S 27/17 –, juris; Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 7. April 2014 – 12 ME 49/17 –, juris).

Der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Verfügung kann ferner nicht mit Erfolg entgegengehalten werden, der Antragsteller konsumiere seit dem 27. Mai 2016 kein Cannabis mehr und habe daher zwischenzeitlich die Fahreignung wiedererlangt. Die Urinproben vom 25. November 2016 und vom 7. Dezember 2016 decken einen zu kurzen Zeitraum ab, für den der Verzicht auf Drogenkonsum nachgewiesen wird. Regelmäßig ist nach der Rechtsprechung des beschließenden Senats der Nachweis einer einjährigen Abstinenzzeit erforderlich (HessVGH, Beschlüsse vom 6. Juni 2017 – 2 B 1012/17 –, vom 21. Dezember 2016 – 2 B 2675/16 – und vom 22. September 2010 – 2 B 1598/10 –). Im Übrigen ist der Nachweis des Abstinenzzeitraums nur eine Bedingung zur Wiedererlangung der Fahreignung. Darüber hinaus bedarf es nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 FeV auch der Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens.

Auch soweit der Antragsteller geltend macht, dass die Begründung der sofortigen Vollziehung nicht den Anforderungen gemäß § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO entspreche, vermag der Senat dem nicht zu folgen. Geht es – wie hier – um die Abwehr von Gefahren für besonders hochrangige Rechtsgüter wie Leib, Leben und die körperliche Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmern, haben private Belange des Fahrerlaubnisinhabers grundsätzlich zurückzustehen und die Begründung des Sofortvollzugs kann ausnahmsweise mit der Begründung für die angegriffene Verfügung selbst zusammen

fallen (vgl. HessVGH, Beschluss vom 6. Juni 2017 – 2 B 1012/17 –, Kopp/Schenke, VwGO-Kommentar, 23. Auflage 2017, § 80 Rdnr. 98). Angesichts dessen genügt die seitens des Antragseigners gegebene Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung vollumfänglich den gesetzlichen Anforderungen. [...]

**71. 1. Die Funktion der medizinisch-psychologischen Begutachtung als Gefahrerforschungsmaßnahme, die in ihrer Eingriffsintensität für den Betroffenen hinter einer abschließenden Entscheidung wie der Entziehung der Fahrerlaubnis oder deren Versagung zurückbleibt, spricht nicht dafür, die Anforderungen an die Ermessensbetätigung und die Begründung der maßgeblichen Erwägungen herabzusetzen.**

**2. Folglich bedarf es zumindest einer Darlegung in der Beibringungsanordnung, warum eine erstmalige Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG, die allgemein für Fahrerlaubnisinhaber über die im Bußgeldbescheid festgesetzten Sanktionen hinaus folgenlos bleibt (vgl. § 13 FeV), bei einem Fahrerlaubnisinhaber zur Fahrgastbeförderung einer weiteren Abklärung bedarf.**

**3. Eine Gutachtensanordnung enthält eine unverhältnismäßige Fragestellung, wenn in ihr eine Überprüfung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verlangt wird, obwohl nur Zweifel an der charakterlichen Eignung bestehen.**

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof,  
Beschluss vom 30. Mai 2017 – 11 CS 17.274 –

Zum Sachverhalt:

I. Der Antragsteller wendet sich im einstweiligen Rechtsschutzverfahren gegen die für sofort vollziehbar erklärte Entziehung seiner Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit einem Taxi bzw. Mietwagen wegen Nichtvorlage eines angeordneten medizinisch-psychologischen Gutachtens.

Am 8. Dezember 2014 führte der Antragsteller ein (privates) Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr mit einer Atemalkoholkonzentration (AAK) von 0,54 mg/l. Es erging deshalb ein Bußgeldbescheid der ZBS V. vom 22. Dezember 2014, rechtskräftig seit 14. Januar 2015. In Kenntnis dieses Vorfalls verlängerte das Landratsamt W-G (im Folgenden: Landratsamt) dem Antragsteller am 11. April 2016 die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung.

Mit Schreiben vom 14. April 2016 teilte das Landratsamt dem Antragsteller mit, aufgrund der Tat vom 8. Dezember 2014 ergäben sich Zweifel an seiner persönlichen Zuverlässigkeit und seiner Eignung zur Fahrgastbeförderung; er werde deshalb zur Feststellung seiner Eignung gebeten, aus folgendem Grund "Trunkenheit im Straßenverkehr" ein Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle/Begutachtungsstelle für Fahr-

eignung bis spätestens 14. Juni 2016 vorzulegen. Das Gutachten solle zur Frage Stellung nehmen:

„Erfüllt der Antragsteller trotz dem aktenkundigen Verstoß wegen Trunkenheit im Verkehr die besonderen körperlichen und geistigen Anforderungen für die Beförderung von Fahrgästen mit einem Taxi bzw. Mietwagen?“

Aus dem folgenden in den Akten enthaltenen E-Mail-Verkehr des Antragstellers mit der Fahrerlaubnisbehörde ergibt sich, dass der Antragsteller am 1. Juli 2016 eine Untersuchung bei der TÜV [...] GmbH absolviert hat, dass sich die Erstellung des Gutachtens wegen Erkrankung der Gutachterin verzögert hat und dass die Sache wegen eines erhöhten GGT-Werts des Antragstellers der näheren Abklärung bedürfe [...]. Der Antragsteller teilte hierzu mit, dass er seit Geburt eine vergrößerte Leber habe und die Werte der Nachuntersuchung alle „im grünen Bereich“ lägen.

Am 1. August 2016 sandte der TÜV S. die Fahrerlaubnisunterlagen an das Landratsamt zurück. Am 8. August 2016 erklärte der Antragsteller telefonisch gegenüber dem Landratsamt, er habe noch keinen Termin zur MPU, die Ärztin sei drei Wochen in Urlaub. Eine telefonische Rücksprache des Landratsamts beim TÜV ergab, dass das Gutachten am 1. August 2016 an den Antragsteller versandt worden sei. Ein neues Ersatzgutachten sei erst ab 23. August 2016 möglich. Der Antragsteller legte kein Gutachten vor.

Nach vorheriger Anhörung entzog das Landratsamt dem Antragsteller mit Bescheid vom 7. September 2016 die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung. [...]

Der Antragsteller erhob Klage gegen den Bescheid zum Verwaltungsgericht Ansbach [...], über die nach Aktenlage noch nicht entschieden ist.

Den gleichzeitig gestellten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO lehnte das Verwaltungsgericht mit Beschluss vom 23. Dezember 2016 ab. [...]

Gegen den Beschluss richtet sich die Beschwerde des Antragstellers, der der Antragsgegner entgegentritt. [...]

#### Aus den Gründen:

II. Die zulässige Beschwerde ist begründet und die aufschiebende Wirkung der Klage gegen die Nrn. 1 und 2 des Bescheids vom 7. September 2016 ist wiederherzustellen, da diese voraussichtlich erfolgreich sein wird.

1. Wer ein Kraftfahrzeug führt, in dem Fahrgäste befördert werden, bedarf neben der Fahrerlaubnis einer zusätzlichen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, wenn für die Beförderung eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz erforderlich ist (§ 2 Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes vom 05.03.2003 – StVG, BGBl I S. 310 – zum entscheidungserheblichen Zeitpunkt des Bescheiderlasses zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.05.2016, BGBl I S. 1217, § 48 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 13.12.2010, Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV, BGBl I S. 1980, zum Zeitpunkt des Bescheiderlasses zuletzt geändert durch Verordnung vom 02.10.2015, BGBl I S. 1674).

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StVG und § 46 Abs. 1 Satz 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, wenn sich deren Inhaber als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Dies gilt insbesondere, wenn Erkrankungen oder Mängel nach den Anlagen 4, 5 oder 6 der FeV vorliegen oder erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen wurde (§ 46 Abs. 1 Satz 2 FeV). Nach § 48 Abs. 10 Satz 1 FeV ist die Erlaubnis (zur Fahrgastbeförderung) von der Fahrerlaubnisbehörde zu entziehen, wenn eine der aus Absatz 4 ersichtlichen Voraussetzungen fehlt. Nach § 48 Abs. 4 Nr. 2a und Nr. 3 FeV ist die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zu erteilen, wenn der Bewerber durch Vorlage eines nach Maßgabe des § 30 Abs. 5 Satz 1 des Bundeszentralregistergesetzes ausgestellten Führungszeugnisses und durch eine auf Kosten des Antragstellers eingeholte aktuelle Auskunft aus dem Fahreignungsregister nachweist, dass er die Gewähr dafür bietet, dass er der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht wird (Nr. 2a; siehe auch § 11 Abs. 1 Sätze 4 und 5 FeV) und seine geistige und körperliche Eignung gemäß § 11 Abs. 9 FeV in Verbindung mit Anlage 5 nachweist (Nr. 3). Diese Voraussetzungen gelten auch für die Verlängerung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (vgl. § 48 Abs. 5 Satz 2 FeV).

Werden Tatsachen bekannt, die Bedenken begründen, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet oder bedingt geeignet ist, finden die §§ 11 bis 14 FeV entsprechend Anwendung (§ 46 Abs. 3 FeV). Das gleiche gilt gemäß § 48 Abs. 9 Satz 1 FeV, wenn Tatsachen Zweifel an der körperlichen und geistigen Eignung des Fahrerlaubnisinhabers oder an der Gewähr der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen des Inhabers einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung begründen.

Weigert sich der Betroffene, sich untersuchen zu lassen, oder bringt er das geforderte Gutachten nicht fristgerecht bei, darf nach § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV auf die Nichteignung geschlossen werden. Der Schluss auf die Nichteignung ist aber nur dann zulässig, wenn die Anordnung des Gutachtens formell und materiell rechtmäßig, insbesondere anlassbezogen und verhältnismäßig ist (BVerwG, U. v. 05.07.2001 – 3 C 13.01 – NJW 2002, 78).

Die Rechtmäßigkeit des streitgegenständlichen Bescheids vom 7. September 2016, mit dem die Fahrerlaubnisbehörde dem Antragsteller die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung entzogen hat, hängt, da der Antragsteller kein Gutachten vorgelegt hat, daher davon ab, ob die Gutachtensbebringungsanordnung vom 14. April 2016 rechtmäßig ist. Das ist hier jedoch nicht der Fall.

Nach § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 8 FeV kann die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung (medizinisch-psychologisches Gutachten) zur Klärung von Eignungszweifeln für die Zwecke nach Absatz 1 und 2 FeV angeordnet werden, wenn die besondere Ver-

antwortung bei der Beförderung von Fahrgästen nach Absatz 1 zu überprüfen ist.

Gleichlautend damit kann (auch) nach § 48 Abs. 9 Satz 3 FeV von der Fahrerlaubnisbehörde ein medizinisch-psychologisches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung angeordnet werden, wenn Bedenken an der Gewähr für die besondere Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen bestehen.

Die streitgegenständliche Gutachtensbebringungsanordnung ist hier aus mehreren Gründen rechtswidrig. Zum einen hat die Behörde das in den Vorschriften des § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 8 und § 48 Abs. 9 Satz 3 FeV vorgesehene Ermessen nicht gesehen, jedenfalls aber nicht erkennbar ausgeübt. Zum anderen geht die hier gestellte Frage an den allenfalls zu klärenden Fahreignungs Zweifeln vorbei.

1.1 In der Gutachtensbebringungsanordnung vom 14. April 2016 ist eine Rechtsgrundlage für die Anordnung nicht genannt. Bereits das begründet Zweifel, ob die Behörde erkannt hat, dass Ermessen besteht.

Auch im Entziehungsbescheid vom 7. September 2016, der allerdings insoweit Rechtsfehler in der Gutachtensbebringungsanordnung ohnehin nicht heilen könnte, werden keine Rechtsgrundlagen für eine Gutachtensanordnung angegeben. Dass nicht gesehen wurde, dass Ermessen besteht, wird auch aus dem Schreiben der Behörde vom 18. Mai 2016 deutlich, in dem ausgeführt wird, dass die Feststellung der Eignung des Antragstellers geklärt werden müsse; alternativ hätte die Verlängerung der Fahrgastbeförderung mit einem Taxi bzw. Mietwagen bis zur Vorlage der geforderten Untersuchungsergebnisse widerrufen werden müssen.

Das Erkennen, dass Ermessen besteht, und die Ermessensausübung sind hier auch nicht entbehrlich.

Die Anforderungen an den Inhalt einer Bebringungsanforderung sollen es dem Betroffenen ermöglichen, eine fundierte Entscheidung darüber zu treffen, ob er sich der geforderten Begutachtung unterziehen will oder nicht. Das ist für ihn wegen der sich aus § 11 Abs. 8 Satz 1 FeV ergebenden Rechtsfolgen von besonderer Bedeutung. Dementsprechend ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass die Aufforderung im Wesentlichen aus sich heraus verständlich sein muss. Der Betroffene muss entnehmen können, was konkret ihr Anlass ist und ob das dort Mitgeteilte die behördlichen Zweifel an der Fahreignung rechtfertigen kann (vgl. zum Ganzen BVerwG, U.v. 17.11.2016 – 3 C 20.15 – juris Rn. 21). Die Ermessenserwägungen sind, wenn sie zum Erlass einer Bebringungsanforderung führen, in der an den Betroffenen gerichteten Aufforderung zur Bebringung eines Fahreignungsgutachtens auch offenzulegen, damit dem Sinn und Zweck der in § 11 Abs. 6 FeV angeordneten Mitteilungspflichten Genüge getan ist (vgl. BVerwG, U.v. 17.11.2016 a. a. O. Rn. 36).

Die Funktion der medizinisch-psychologischen Begutachtung als Gefahrforschungsmaßnahme, die in ihrer Eingriffsintensität für den Betroffenen hinter einer abschließenden Entscheidung wie der Entzie-

hung der Fahrerlaubnis oder deren Versagung zurückbleibt, spricht nicht dafür, die Anforderungen an die Ermessensbetätigung und die Begründung der maßgeblichen Erwägungen herabzusetzen (vgl. BVerwG, U.v. 17.11.2016 a. a. O. Rn. 37 zu VGH BW, U.v. 03.09.2015 – 10 S 778/14 – VBIBW 2016, 242). Das ließe außer Acht, dass es für den Betroffenen durchaus mit nicht unbedeutlichen Belastungen verbunden ist, wenn er sich einer medizinisch-psychologischen Begutachtung unterzieht (in diesem Sinne auch bei einem ärztlichen Gutachten: BVerwG, U.v. 05.07.2001 – 3 C 13.01 – Buchholz 442.16 § 15b StVZO Nr. 29 S. 4). Deshalb soll ihm die Begründung der Bebringungsanforderung eine fundierte Entscheidung darüber ermöglichen, ob er dieser Aufforderung nachkommt.

Hier hätte daher nicht nur erkannt werden müssen, dass ein Ermessen besteht; es hätte darüber hinaus eine Gesamtabwägung vorgenommen werden müssen oder, da hier keine weiteren in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Tatsachen vorlagen, zumindest dargelegt werden müssen, warum eine erstmalige Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG, die allgemein für Fahrerlaubnisinhaber über die im Bußgeldbescheid festgesetzten Sanktionen hinaus folgenlos bleibt (vgl. § 13 FeV), bei einem Fahrerlaubnisinhaber zur Fahrgastbeförderung einer weiteren Abklärung bedarf. Der Betroffene, der die Entscheidung zu treffen hat, ob er sich der angeordneten Untersuchung unterzieht, muss das aus der Bebringungsanordnung ersehen können. Hier kommt hinzu, dass die Behörde dem Antragsteller wenige Tage zuvor die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung verlängert hat; auch dieser Umstand hätte in die Ermessenserwägungen einfließen müssen.

1.2 Ein weiterer zur Rechtswidrigkeit der Gutachtensbebringungsanordnung führender Grund liegt in der verfehlten Fragestellung. Eine Gutachtensanordnung enthält eine unverhältnismäßige Fragestellung, wenn in ihr eine Überprüfung der körperlichen und geistigen Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen verlangt wird, obwohl nur Zweifel an der charakterlichen Eignung bestehen (vgl. VGH BW, U.v. 12.12.2016 – 10 S 2406/14 – NZV 2017,147; vgl. hierzu auch BayVGH, B.v. 24.11.2014 – 11 ZB 13.2240 – juris).

Die Teilnahme des Antragstellers mit einem privaten Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr außerhalb der Fahrgastbeförderung unter unzulässig hohem Alkoholeinfluss hätte hier allenfalls Anlass gegeben, untersuchen zu lassen, ob zu erwarten ist, dass der Antragsteller unter unzulässig hohem Alkoholeinfluss auch Fahrgäste mit einem Taxi oder Mietwagen befördert, oder ob er – insoweit – über das erforderliche Trennungsvermögen bzw. die erforderliche Trennungsbereitschaft verfügt. Diesbezüglich bestehen für Fahrerlaubnisinhaber zur Fahrgastbeförderung im Vergleich zu anderen Fahrerlaubnisinhabern besondere Anforderungen. Nach § 8 Abs. 5 i. V. m. Abs. 3 Nr. 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugunternehmen im Personenverkehr (BOKraft i. d. F. der Verordnung vom 08.11.2007, BGBl I S. 2569) ist dem im



Taxen- und Mietwagenverkehr eingesetzten Betriebspersonal untersagt, während des Dienstes und der Dienstbereitschaft alkoholische Getränke oder andere die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigende Mittel zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl es unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel steht.

Zwar versteht der Senat (vgl. B.v. 28.10.2014 – 11 CS 14.1713 – juris Rn. 12) die Frage nach körperlichen und/oder geistigen Beeinträchtigungen, die mit einem unkontrollierten Konsum von Alkohol in Zusammenhang gebracht werden können, regelmäßig dahingehend, dass sie nur der Abklärung des nach Anlage 4 Nrn. 8.1 und 8.2 zur Fahrerlaubnisverordnung erforderlichen Vermögens des Betroffenen dient, das Führen von Fahrzeugen und einen die Fahrsicherheit beeinträchtigenden Alkoholkonsum sicher zu trennen. Für das Trennungsvermögen sind auch Befunde des medizinischen Teils der Untersuchung relevant und daher anlassbezogen zu erheben. So können beispielsweise erhöhte Leberlaborwerte oder sonstige alkoholbedingte Körperschäden für einen Alkoholmissbrauch über einen längeren Zeitraum sprechen. Die so zu verstehende Fragestellung ist daher im Rahmen der Abklärung des Trennungsvermögens ohnehin aufgeworfen und damit zwar möglicherweise verzichtbar, aber zur Klarstellung für den Betroffenen und den zu beauftragenden Gutachter hilfreich und damit unschädlich. Die Frage nach körperlichen und/oder geistigen Beeinträchtigungen deckt daher den medizinischen Teil der bei einem Verdacht auf Alkoholmissbrauch im fahrerlaubnisrechtlichen Sinn anzuordnenden medizinisch-psychologischen Untersuchung ab.

Anders verhält es sich daher, wenn – wie hier – nur nach den besonderen körperlichen und geistigen Anforderungen und nicht nach der hiervon zu unterscheidenden Gewähr für die besondere Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gefragt wird. Daran ändert auch nichts, dass in der Fragestellung auf den aktenkundigen Verstoß wegen Trunkenheit im Verkehr Bezug genommen wird und nach dem Erfüllen der besonderen körperlichen und geistigen Anforderungen für die Beförderung von Fahrgästen mit einem Taxi bzw. Mietwagen gefragt wird. Auch hinsichtlich der Fragestellung gilt, dass der Betroffene anhand der Begründung der Gutachtensbebringungsanordnung erkennen können muss, was untersucht wird, damit er die Entscheidung treffen kann, ob er sich der Untersuchung unterzieht.

1.3 Da die streitgegenständliche Gutachtensbebringungsanordnung bereits aus den unter 1.1 und 1.2 dargestellten Gründen rechtswidrig ist, kann offen bleiben, ob sich das Gewährbieten für die besondere Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen nur auf das persönliche Verhalten des Inhabers der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung beim Umgang mit den beförderten Fahrgästen etwa dahingehend bezieht, dass er Vermögensdelikte, Beleidigungen und körperliche Angriffe gegen seine Fahrgäste unterlässt bzw. im Bedarfsfall (Alter, Krankheit, Gebrechlichkeit etc.) die erforderliche Hilfe gewährt oder ob dieses Gewährbieten auch den sicheren und unfallfreien

Transport beinhaltet (vgl. OVG NW, B.v. 23.04.2013 – 16 B 1408/12 – NJW 2013, 2217), sodass Fahrerlaubnisinhaber zur Fahrgastbeförderung verpflichtet sind, Verkehrsvorschriften besonders sorgfältig zu beachten und für den Fall der Zuwiderhandlung medizinisch-psychologische Gutachten angeordnet werden können, ohne dass die normativen Voraussetzungen, wie sie allgemein für Fahrerlaubnisinhaber gelten, vorliegen müssen.

Offen bleiben kann insbesondere, ob und unter welchen Umständen gegenüber einem Fahrerlaubnisinhaber zur Fahrgastbeförderung, der mit seinem privaten Fahrzeug (ohne Fahrgastbeförderung) erstmalig eine Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 1 StVG (Führen eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr mit 0,25 mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 ‰ oder mehr Alkohol im Blut) begeht, wegen der besonderen Vorschriften für Fahrerlaubnisinhaber zur Fahrgastbeförderung gemäß § 8 Abs. 5 i. V. m. Abs. 3 Nr. 1 BOKraft die Möglichkeit besteht, die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens zur Frage anzuordnen, ob zu erwarten ist, dass der Betroffene auch im Taxen- und Mietwagenverkehr unter der Wirkung von Alkohol entgegen § 8 Abs. 5 i. V. m. Abs. 3 Nr. 1 BOKraft am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt.

**72. Zur Ablehnung der Eignung im Rahmen einer Einstellung genügen grundsätzlich berechtigte Zweifel des Dienstherrn daran, dass der Beamte die charakterliche Eignung besitzt, die für die Ernennung notwendig ist [hier: wegen Trunkenheitsfahrt mit dem Fahrrad]. Dabei ist gerichtlich nicht zu beanstanden, wenn der Dienstherr für den Polizeivollzugsdienst besonders hohe Anforderungen an die charakterliche Stabilität eines Beamten stellt.**

Verwaltungsgericht Berlin,  
Beschluss vom 5. Mai 2017 – 26 L 151/17 –

Aus den Gründen:

Der Antrag, dem Antragsgegner im Wege einstweiliger Anordnung zu untersagen, die ausgeschriebene Stelle der Landespolizei Berlin für den gehobenen Dienst der Schutzpolizei mit einem Mitbewerber zu besetzen, solange nicht über die Bewerbung des Antragstellers bestandskräftig entschieden ist, hat keinen Erfolg.

Der Antrag ist bereits unzulässig, da sich das Begehren des Antragstellers mit Verstreichen des Einstellungstermins 3. April 2017 erledigt hat. Werden Stellen für Beamte – wie hier – zu regelmäßig wiederkehrenden Zeitpunkten ausgeschrieben und besetzt, so erlischt der materielle Einstellungsanspruch mit dem Verstreichen des Einstellungszeitpunktes und der Besetzung der Stellen durch andere Bewerber (vgl. BVerwG, Urteil vom 25. Februar 2010 – BVerwG 2 C 22.09 – juris Rn. 19).

Der Antrag hat aber auch in der Sache keinen Erfolg. Der Antragsteller hat einen Anordnungsanspruch nicht glaubhaft gemacht (§ 123 Abs. 3 der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – i. V. m. § 920 Abs. 2 der Zivilprozessordnung – ZPO –).

Weder Art. 33 Abs. 2 des Grundgesetzes – GG – noch die zu seiner Konkretisierung ergangenen beamtenrechtlichen Vorschriften gewähren einen Anspruch auf Begründung eines Beamtenverhältnisses bzw. auf Teilnahme an oder auf Freihalten eines Platzes in einer Einstellungskampagne. Die Ernennung eines Bewerbers zum Beamten auf Widerruf steht vielmehr im pflichtgemäßen Ermessen des zukünftigen Dienstherrn. Die im Rahmen dieser Ermessensentscheidung vorzunehmende Beurteilung von Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung (Art. 33 Abs. 2 GG, § 8 Abs. 1 Satz 2 des Landesbeamtengesetzes – LBG – i. V. m. § 9 des Beamtenstatusgesetzes – BeamStG –) ist ein Akt wertender Erkenntnis, der vom Gericht nur beschränkt darauf zu überprüfen ist, ob die Verwaltung den anzuwendenden Begriff verkannt, der Beurteilung einen unrichtigen Tatbestand zugrunde gelegt, allgemeingültige Wertmaßstäbe nicht beachtet oder sachwidrige Erwägungen angestellt hat. Es ist dem pflichtgemäßen Ermessen des Dienstherrn überlassen, welchen Umständen er das größere Gewicht beimisst und in welcher Weise er den verfassungsrechtlichen Grundsatz des gleichen Zugangs zu jedem öffentlichen Amt nach Eignung, Befähigung und fachlicher Leistung verwirklicht, sofern nur das Prinzip selbst nicht in Frage gestellt wird (BVerwG, Urteil vom 20. Oktober 1983 – BVerwG 2 C 11.82 – BVerwGE 68, 109 <110> [= juris Rn. 14]).

Diese verwaltungsgerichtliche Kontrolle konzentriert sich vorliegend auf die Frage, ob die Ablehnung des Antragstellers wegen mangelnder charakterlicher Eignung frei von Beurteilungsfehlern ist. Rechtlicher Anknüpfungspunkt ist insoweit die laufbahnrechtliche Vorschrift in § 5 Nr. 4 der Verordnung über die Laufbahnen der Beamtinnen und Beamten des Polizeivollzugsdienstes – Schutzpolizei, Kriminalpolizei, Gewerbeaufsichtsdienst – (Pol-LVO) vom 18. Dezember 2012 (GVBl. S. 532), wonach in den Vorbereitungsdienst für die Laufbahn des gehobenen Dienstes eingestellt werden darf, wer nach dem Ergebnis eines Eignungsverfahren für die Laufbahn nach seiner Persönlichkeit geeignet ist. Zur Ablehnung der Eignung im Rahmen einer Einstellung genügen grundsätzlich berechtigte Zweifel des Dienstherrn daran, dass der Beamte die charakterliche Eignung besitzt, die für die Ernennung notwendig ist. Dabei ist gerichtlich nicht zu beanstanden, wenn der Dienstherr für den Polizeivollzugsdienst besonders hohe Anforderungen an die charakterliche Stabilität eines Beamten stellt (VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 27. November 2008 – VGH 4 S 2332/08 – juris Rn. 4, 7; OVG Mecklenburg-Vorpommern, Beschluss vom 12. September 2007 – 2 M 159/07 –, juris Rn. 11 f.; Urteil der Kammer vom 7. Dezember 2012 – VG 26 K 22.12 –, Beschlüsse der Kammer vom 24. August 2012 – VG 26 L 449.12 – und vom 24. September 2012 – VG 26 L 505.12 –).

Bei Anlegung dieses Maßstabes erweist sich die Einschätzung des Antragsgegners von der mangelnden persönlichen Eignung des Antragstellers als rechtsfehlerfrei. Soweit der Antragsgegner seine Einschätzung auf den Vorfall vom 14. Mai 2015 stützt, bei dem der Antragsteller sein Fahrrad im Straßenverkehr mit einer Blutalkoholkonzentration von mehr als 2,25 Promille führte, ist es nicht sachwidrig oder lässt allgemeingültige Wertmaßstäbe unbeachtet, wenn der Antragsgegner hieraus Zweifel an der charakterlichen Eignung des zum Tatzeitpunkt bereits 24 Jahre alten Antragstellers herleitet. Der Antragsgegner ist insoweit auch nicht von einem unzutreffenden Sachverhalt ausgegangen; auch der Antragsteller bestreitet den Vorfall nicht.

Der Antragsgegner war an der Berücksichtigung dieses Vorfalles entgegen der Auffassung des Antragstellers auch nicht deshalb gehindert, weil das wegen des Vorwurfs der Trunkenheit im Verkehr nach § 316 des Strafgesetzbuches – StGB – geführte Strafverfahren nach § 153a Abs. 1 der Strafprozessordnung – StPO – gegen Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 400 Euro eingestellt wurde. Durch die Angabe eingestellter Verfahren wird der Dienstherr erst in die Lage versetzt, mittels zulässiger Beiziehung der Akten (vgl. § 84 Abs. 1 LBG, § 13 Abs. 1 Nr. 2 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz) sich ein umfassendes Bild darüber zu machen, ob ein Bewerber dauerhaft den besonderen charakterlichen Anforderungen des Polizeivollzugsdienstes gewachsen sein wird. Aus dem Inhalt von beizuziehenden Ermittlungsakten können sich nämlich durchaus Rückschlüsse auf Verhaltensweisen des Betroffenen, insbesondere auf sein Sozialverhalten sowie seine Selbstkontrolle, unter Umständen auch auf seine Schuldfähigkeit ergeben. Ein Verwertungsverbot und ein Verschweigerecht des Bewerbers für den Polizeivollzugsdienst hinsichtlich eingestellter Ermittlungsverfahren ergibt sich weder in unmittelbarer noch in entsprechender Anwendung aus § 51 Abs. 1, § 53 Abs. 1 des Gesetzes über das Zentralregister und das Erziehungsregister – BZRG – (vgl. eingehend Beschluss der Kammer vom 1. Dezember 2016 – 26 L 227.16 – juris, Rn. 18 ff. m. w. N.).

Ausweislich des Vermerks vom 23. Januar 2017 [...], der Grundlage der Ablehnung der Bewerbung des Antragstellers war, hat der Antragsgegner seine Zweifel an der Eignung des Antragstellers bereits allein aus dem Vorfall vom 14. Mai 2015 hergeleitet. Auf den Vorfall vom 3. April 2016, aufgrund dessen ein Ermittlungsverfahren wegen Sachbeschädigung nach § 303 StGB gegen den Antragsteller geführt, welches nach § 153a Abs. 1 StPO gegen Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 200 Euro eingestellt wurde, kommt es deshalb hier nicht mehr an. Denn stützt die Behörde ihre Entscheidung auf mehrere Gründe, die jeder für sich die Entscheidung selbständig tragen soll, genügt die rechtliche Fehlerfreiheit auch nur eines Grundes für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung (BVerwG, Urteil vom 26. November 1987 – BVerwG 2 C 53/86 – juris, Rn. 33). Die Kammer weist zur Klarstellung



allerdings darauf hin, dass insoweit auch keine überwiegende Wahrscheinlichkeit für die Fehlerhaftigkeit der Erwägungen des Antragstellers besteht und es auch insoweit an einem Anordnungsanspruch fehlte. Ob der Antraggegner insoweit von einem falschen Sachverhalt ausgegangen ist, weil der Antragsteller – wie er vorträgt – die ihm zur Last gelegte Tat nicht begangen hat, ist allenfalls offen und müsste – sofern es entgegen den obigen Ausführungen entscheidungserheblich wäre – im Hauptsacheverfahren [...] aufgeklärt werden.

**73. Nach festgestellter Begehung einer Rauschatat mit 3,03 Promille, ohne Bezug zum Straßenverkehr, ist die Annahme einer möglichen Alkoholabhängigkeit gerechtfertigt. Aus diesem Grund kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens durch einen Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung (Anlage 14) anordnen und bei fehlender Beibringung die Fahrerlaubnis entziehen.**

Verwaltungsgericht Neustadt (a. d. Weinstraße),  
Beschluss vom 29. September 2017  
– 1 L 1074/17.NW –

#### Zum Sachverhalt:

Der Antragsteller wendet sich gegen die vorläufige Vollstreckbarkeit der Entziehung seiner Fahrerlaubnis.

Am 27. September 2016 kam es zu einem Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte durch den Antragsteller, als er aus einer Gaststätte begleitet wurde. In diesem Zusammenhang wurde sodann eine Blutprobe entnommen, die laut Gutachten des Universitätsklinikum H., Dr. S., einen Promillewert von 3,03 ergab. Der Kläger wurde wegen fahrlässigen Vollrausches mit seit dem 17. Januar 2017 rechtskräftigen Strafbefehl bestraft. Laut Strafanzeige soll der Antragsteller angegeben haben, dass er als Kraftfahrer arbeite und seinen Lkw direkt neben der Tatörtlichkeit abgestellt hatte. Nachdem er am 28. September 2016 einem freiwilligen Alkoholtest zugestimmt hatte, wurde um 8:25 Uhr noch ein Wert von 0,57 mg/l Atemalkoholkonzentration festgestellt, worauf die Fahrzeugschlüssel einbehalten wurden, da nach dem Vorfall noch immer eine absolute Fahruntüchtigkeit bestanden habe.

Mit Schreiben vom 4. April 2017 erließ der Antraggegner eine Anordnung gegenüber dem Antragsteller, mit der dieser zur Klärung der Zweifel an seiner Fahreignung aufgefordert wurde. Der Antragsteller gab ihm auf, ein fachärztliches Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung bis zum 4. Juni 2017 zu folgender Fragestellung beizubringen: Liegt der aktenkundigen Auffälligkeit eine Alkoholabhängigkeit zugrunde. [...]

Der Antragsteller erklärte am 27. Juni 2017, dass er zur Erstellung des Gutachtens einen Arzt in der Begutachtungsstelle für Fahreignung mpi.k. in K. be-

auftrage. Am 14. August 2017 sandte der TÜV S. L. S. GmbH, mpi.k., die Fahrerlaubnisunterlagen an den Antragsgegner zurück. Ein Gutachten hat der Antragsteller nicht vorgelegt.

Mit Verfügung vom 7. September 2017 entzog der Antragsgegner dem Antragsteller die Fahrerlaubnis [...]. Der Antragsteller hat mit Schreiben vom 19. September 2017 Widerspruch eingelegt. Am 20. September 2017 stellte er bei Gericht einen Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen die Entziehungsverfügung. [...]

#### Aus den Gründen:

Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruchs gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 7. September 2017, mit dem dem Antragsteller die Fahrerlaubnis der Klassen CE und Einschlussklassen entzogen worden ist, ist zulässig, aber unbegründet. [...]

Bedenken gegen die formelle Rechtmäßigkeit der Anordnung bestehen nicht. [...]

Materiell-rechtlich beruht die Gutachtensanordnung auf §§ 11 und 13 FeV. § 13 Abs. 1 Nr. 1 FeV regelt, dass die Fahrerlaubnisbehörde zur Vorbereitung einer Entscheidung über die Anordnung von Beschränkungen der Fahrerlaubnis anordnet, dass ein ärztliches Gutachten (§ 11 Abs. 2 Satz 3 FeV) beizubringen ist, wenn Tatsachen die Annahme von Alkoholabhängigkeit begründen. Nach § 11 Abs. 2 Satz 3 FeV bestimmt die Behörde in der Anordnung auch, ob das Gutachten von einem (hier nach Ziffer 5) Arzt in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, der die Anforderungen nach Anlage 14 erfüllt, erstellt werden soll.

Eine solche Anordnung ist hier ergangen. Der Antraggegner ist zutreffend davon ausgegangen, dass hier Tatsachen vorliegen, die die Annahme einer Alkoholabhängigkeit begründen. Dies ergibt sich aus der Anordnung vom 4. April 2017 und der Verfügung vom 7. September 2017. Das Erreichen eines Vollrausches mit 3,03 Promille stellt eine ausreichende Tatsache dar, die die Annahme einer Alkoholabhängigkeit begründet. Ein solch hoher Alkoholwert spricht dafür, dass nicht nur eine außerordentliche Alkoholgewöhnung vorliegt, sondern bereits eine Alkoholabhängigkeit bestehen kann.

Der Antragsteller kann sich zur Entkräftung der Eignungszweifel nicht auf das als ärztliches Attest überschriebene Schreiben des Dr. H. – Facharzt für Allgemeinmedizin – vom 1. September 2017 berufen, zumal dieses Schreiben lediglich wiedergibt, dass glaubhaft vom Antragsteller über eine fünfmonatige Alkoholabstinenz berichtet worden sei. Nicht genügend ist insofern auch, dass in diesem Schreiben hervorgehoben wird, die Laborwerte zeigten Normalbefunde auf, insbesondere Leberwerte und MCV, und Komplikationen, etwa Entzugserscheinungen u. ä., träten im oben genannten Zeitraum nicht auf.

Mit diesem Attest ist weder eine Alkoholabstinenz nachgewiesen, noch dass bei einer bestehenden Alkoholabhängigkeit nun nicht mehr von einer Alkoholab-

hängigkeit auszugehen wäre. In der Regel wird zudem eine zwölfmonatige Abstinenz gefordert.

Zur Klärung der Frage, ob eine Alkoholabhängigkeit besteht, ist nach den gesetzlichen Vorgaben ein qualifiziertes Gutachten i.S. des § 11 Abs. 2 Satz 3 FeV beizubringen, das der Antragsgegner angeordnet hat. Es steht außer Zweifel, dass die Beibringung des angeordneten ärztlichen Gutachtens (eines Arztes in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung entsprechend den Anforderungen nach Anlage 14) erforderlich und auch verhältnismäßig ist.

In gleicher Weise geeignete mildere Mittel zur objektiven Aufklärung der Erkrankung stehen nicht zur Verfügung. Vielmehr ist eine geeignete ärztliche Untersuchung und Begutachtung erforderlich.

Da der Antragsteller, nachdem er sich offenbar zunächst bereit erklärt hatte, eine Begutachtung beim TÜV S.L.S. GmbH in K. durchführen zu lassen, das Gutachten dem Antragsgegner nicht vorgelegt hat, durfte dieser von seiner Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen ausgehen (§ 11 Abs. 8 FeV) und ihm die Fahrerlaubnis entziehen.

In dieser Situation überwiegt nach Überzeugung des Gerichts das öffentliche Interesse am Sofortvollzug der Fahrerlaubnisentziehung, wegen der von einem als ungeeignet anzusehenden Fahrerlaubnisinhaber ausgehenden erheblichen Gefahr für die öffentliche Verkehrssicherheit. Dies hat der Antragsgegner gem. § 80 Abs. 3 VwGO im angefochtenen Bescheid ausreichend schriftlich begründet.

## 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 Scharnstraße 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:

<sup>1)</sup> Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl. 2001, § 24a Rn. 17.

<sup>2)</sup> Katzgraber/Rabl/Stainer/Wehinger, BA 1995, 274.

<sup>3)</sup> 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](mailto:pueschel@uke.de) bzw. [blutalkohol@europa-uni.de](mailto:blutalkohol@europa-uni.de) zur Verfügung.

### Notice to authors

Papers of a predominantly scientific nature are to be sent to:

Prof. Dr. med. KLAUS PUSCHEL, 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](mailto: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 Scharrnstraße 59, 15230 Frankfurt/Oder, tel.: (+49 335) 55 34-24 63, fax: (+49 335) 55 34-24 56  
email: [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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 keywords 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](mailto:pueschel@uke.de) or [blutalkohol@europa-uni.de](mailto: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 88-49, 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 88-49, 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

